STANDARDISASI PENGELOLAAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI

LAPORAN PENELITIAN

PENGELOLAAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS merupakan tantangan yang kompleks bagi pengadilan. Setiap tahun, perkara pelanggaran lalu lintas adalah perkara terbanyak dari keseluruhan perkara yang ditangani oleh pengadilan. Gambaran kuantitas itu turut menggambarkan bahwa perkara pelanggaran lalu lintas merupakan ruang interaksi yang paling besar yang terjadi antara masyarakat dan pengadilan.

Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK) bekerjasama dengan Pusat Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung RI (Puslitbang MA) dengan didukung oleh Australia Indonesia Partnership for Justice (AIPJ) sejak 2014 mengadakan penelitian bersama guna mencari solusi terhadap tantangan tersebut.

Penelitian yang mengambil contoh praktik-praktik terbaik di beberapa pengadilan negeri ini dilaksanakan melalui dua tahapan. Tahap pertama adalah memetakan permasalahan yang timbul dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri. Tahap kedua adalah perumusan rekomendasi pembenahan, yaitu melalui rancangan standar nasional dan kertas kebijakan perubahan surat keputusan bersama mengenai pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas.

PUSLITBANG HUKUM DAN PERADILAN

PSHK
Pusat Studi Hukum & Kebijakan Indonesia

Australia Indonesia Partnership for Justice

ISBN 978-602-706-967-1

Pusat Studi Hukum & Kebijakan Indonesia
Puri Imperium Office Plaza
Upper Ground Floor Unit 15
Jl. Kuningan Madya Kav 5-6
Kuningan, Jakarta 12980

www.pshk.or.id

STANDARDISASI PENGELOLAAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI LAPORAN PENELITIAN

PSHK
Pusat Studi Hukum & Kebijakan Indonesia

STANDARDISASI PENGELOLAAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI

LAPORAN PENELITIAN

PUSLITBANG HUKUM DAN PERADILAN

PSHK
Pusat Studi Hukum & Kebijakan Indonesia

SAMPUL_BUKU_RISET_TILANG_PSHK_2015-12-07.indd 1 12/10/15 9:59 AM

STANDARDISASI PENGELOLAAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI

LAPORAN PENELITIAN

STANDARDISASI PENGELOLAAN PERKARA
PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI
Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia &
Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan Mahkamah Agung
2015

TIM PENELITI
Miko Ginting (Koordinator)
Budi Suharyanto
Eryanto Nugroho
Giri Ahmad Taufik
Gita Putri Damayana
M. Nur Sholikin
Moch. Iqbal
Mulki Shader
Rachmad Maulana Firmansyah
Rizky Argama

DESAIN SAMPUL DAN ISI
Ardi Yunanto

PENERBIT
Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK)

cetakan pertama: 2015
230 hlm.:illus.; 17,6x25 cm

Standardisasi Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri/
Miko Ginting, dkk. [et.al].-Cet.1.
Jakarta: Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK),
2015, 230 hlm.: illus.;17,6x25 cm
ISBN: 978-602-70696-7-1
1. Pelayanan Publik Pengadilan I. Ginting, Miko

Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK)
Puri Imperium Office Plaza, Upper Ground Floor, UG 11-12
Jln. Kuningan Madya Kav 5-6
Jakarta 12980 - Indonesia
T: (+6221) 83701809
F: (+6221) 83701810

www.pshk.or.id
www.parlemen.net
www.danlevlibrary.net
twitter: @PSHKIndonesia

STANDARDISASI PENGELOLAAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI

LAPORAN PENELITIAN

PUSLITBANG HUKUM DAN PERADILAN

PSHK
Pusat Studi Hukum & Kebijakan Indonesia

Australia Indonesia Partnership for Justice

Pengantar

PENGELOLAAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS menghadirkan tantangan yang cukup berat dan kompleks bagi Pengadilan. Tantangan tersebut berkisar mulai dari aspek efektivitas prosedural dalam pengelolaan, pemenuhan keadilan bagi para pencari keadilan, hingga pemberian kepuasan pelayanan publik kepada pengguna layanan pengadilan.

Perkara pelanggaran lalu lintas sebenarnya adalah perkara sumir, sederhana, dan diproses melalui acara cepat. Namun, pada akhirnya menjadi tantangan karena secara kuantitas perkara pelanggaran lalu lintas menempati posisi teratas dari keseluruhan perkara pidana yang ditangani oleh Pengadilan. Setiap tahun lebih tiga juta perkara pelanggaran lalu lintas diperiksa dan diputus oleh seluruh pengadilan negeri di Indonesia.

Besarnya jumlah perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan berarti juga bahwa pada perkara itulah interaksi antara masyarakat dengan pengadilan paling banyak terjadi. Apabila tidak ditopang oleh pengelolaan yang baik, seragam dan efektif, perkara pelanggaran lalu lintas akan tetap menjadi tantangan bagi pengadilan dalam menghadirkan pelayanan publik yang prima bagi masyarakat.

Sumber daya pengadilan, mulai dari hakim, panitera, staf, hingga sarana dan prasarana seringkali difokuskan pada penanganan perkara pelanggaran lalu lintas. Meski demikian, tidak jarang banyak keluhan mengenai sarana dan prasarana pengadilan yang tidak memadai, antrian yang panjang, hingga fenomena calo yang berpengaruh pada akuntabilitas dan kepercayaan publik kepada Pengadilan.

Kepuasan pengguna layanan persidangan pelanggaran lalu lintas yang berada pada level cukup rendah terkonfirmasi melalui penelitian *Baseline Survey: Survei Kepuasan Publik Terhadap Layanan Pengadilan.* Penelitian yang dilakukan oleh Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia bekerjasama dengan Badan Pengawasan Mahkamah Agung (2013) memotret bahwa hanya 23% dari keseluruhan responden yang menyatakan puas terhadap persidangan pelanggaran lalu lintas.

Oleh karena itu, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK) bekerjasama dengan Pusat Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung RI

(Puslitbang MA) dengan didukung oleh Australia Indonesia Partnership for Justice (AIPJ) sejak 2014 telah mengadakan penelitian bersama untuk mencari solusi terhadap permasalahan tersebut.

Penelitian dilaksanakan melalui dua tahapan, di mana pada tahap pertama difokuskan untuk memetakan permasalahan-permasalahan yang timbul dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri. Kemudian, pada tahap kedua, penelitian mengambil fokus pada perumusan rekomendasi pembenahan dan pengujian terhadap rekomendasi yang dihasilkan tersebut.

Kedua tahapan tersebut digali dan dipertajam dengan mengadakan diskusi kelompok terarah, observasi, dan wawancara mendalam (*in-depth interview*) dengan pemangku kepentingan, yaitu pengadilan, kepolisian, dan kejaksaan. Penggalian dan penajaman penelitian itu dilakukan di 13 (tiga belas) kota/kabupaten di seluruh Indonesia. Lokasi penelitian meliputi Jakarta Pusat, Jakarta Timur, Medan, Binjai, Stabat, Surabaya, Malang, Palu, Ternate, Makassar, Maros, Mataram, dan Praya.

Hasil penelitian pada tahap pertama telah dikonsultasikan kepada Ketua dan Pimpinan Mahkamah Agung. Kemudian hasil penelitian juga telah diangkat kepada para pengambil kebijakan di level nasional melalui seminar nasional. Sementara itu, hasil penelitian kedua sudah dipertajam melalui diskusi kelompok terarah dengan Mahkamah Agung, Kepolisian, dan Kejaksaan.

Hasil penelitian kemudian menghasilkan tiga solusi yang dapat ditempuh dalam mendorong efektivitas pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas. Solusi yang dituangkan dalam buku laporan hasil penelitian ini meliputi:

Pertama, sebagai sebuah solusi jangka pendek, perlu dibentuk sebuah standar nasional pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri. Penyusunan standar nasional ini dilakukan dengan berdasarkan pada penelahan terhadap aspek normatif dan empiris dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas. Standar nasional tersebut disarikan dari praktik-praktik terbaik dan inovasi yang dilakukan oleh beberapa pengadilan negeri. Dalam kenyataannya, praktik-praktik terbaik itu belum diterapkan secara seragam dan terlembaga.

Kedua, penyempurnaan terhadap 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 yang ditandatangani pada 19 Juni 1993. Titik tekan pada penyempurnaan ini meliputi aspek koordinasi antar lembaga, penerapan blanko, hingga penjatuhan denda terhadap pelanggar.

Ketiga, dengan perubahan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di mana titik tekannya adalah mengeluarkan atau mengurangi perkara pelanggaran lalu lintas dari domain

pengadilan negeri, khususnya bagi perkara di mana pelanggar mengakui kesalahannya (*uncontested cases*).

Ketiga solusi tersebut kemudian sudah dituangkan dalam bentuk rancangan serta kertas kebijakan standar nasional pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri. Selain itu, penelitian ini juga telah menghadirkan kertas kebijakan perubahan Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu yang ditandatangani pada 19 Juni 1993.

Solusi yang dituangkan dalam penelitian memiliki peluang untuk diimplementasikan secara efektif karena digali dan diangkat berdasarkan praktik-praktik terbaik (*best practices*) yang dilakukan pengadilan negeri. Banyaknya praktik baik tersebut menjadi modal yang besar dalam mendorong pembenahan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas apabila dapat dilembagakan dan diseragamkan menjadi sebuah standar nasional.

Pada kesempatan ini, tim peneliti mengucapkan terimakasih atas dorongan Prof. M. Hatta Ali, S.H,. M.H. selaku Ketua Mahkamah Agung, Dr. H. Syarifuddin, S.H.,M.H. selaku Ketua Muda Pengawasan Mahkamah Agung, serta pimpinan Mahkamah Agung lainnya, terhadap jalannya penelitian ini. Begitu juga dengan upaya baik dari Siti Nurjanah, S.H.,M.H. (Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan & Pendidikan dan Pelatihan Hukum dan Peradilan MA) dan Prof. Basuki Rekso Wibowo, S.H.,M.S. (Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan MA) dalam memperlancar jalannya penelitian ini.

Begitu banyak pihak yang terlibat dalam penelitian ini yang tanpa mengurangi rasa hormat dan terimakasih tidak bisa kami sebutkan satu-persatu. Ucapan terimakasih juga kami haturkan kepada para pihak yang memperkaya penggalian data hingga perumusan komitmen di masing-masing institusi, yaitu Mahkamah Agung, Kepolisian, dan Kejaksaan.

Kami percaya bahwa kepercayaan publik pada hukum dan aparaturnya (terutama pengadilan) tidak hanya muncul dari narasi-narasi besar. Namun, acapkali dari praktik hukum dalam keseharian, salah satunya adalah perkara pelanggaran lalu lintas. Perkara yang tampak sederhana tetapi membawa peran penting bagi kepercayaan publik kepada hukum dan pengadilan.

Jakarta, November 2015

Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK) &
Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan MA

STANDARDISASI PENGELOLAAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI

LAPORAN PENELITIAN

Daftar Isi

BAGIAN

1

Laporan Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

BAB I **PENDAHULUAN**

1. Latar Belakang **17**
2. Identifikasi Masalah **20**
3. Tujuan Penelitian **21**
4. Kegunaan Penelitian **21**
5. Kerangka Pemikiran **21**
6. Metode Penelitian **23**

BAB II **PROSEDUR PENANGANAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS**

1. Landasan Hukum Prosedur Penanganan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas **27**
2. Alur Pelaksanaan Sidang Pelanggaran Lalu Lintas **35**
3. Pihak yang Berperan dalam Penanganan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas **37**
4. Identifikasi Jenis Pelanggaran Lalu Lintas dalam Undang-Undang **39**

BAB III **TEMUAN DAN ANALISIS**

1. Asumsi Awal Penelitian dan Temuan di Lapangan **51**
2. Kewajiban yang Diberikan oleh Undang-Undang **55**
3. Gambaran Kuantitas Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri **56**
4. Klasifikasi Masalah **62**
5. Solusi Penyelesaian Masalah **85**

BAB IV **PENUTUP**

1. Kesimpulan **93**
2. Rekomendasi **95**

BAGIAN

2

Kertas Kebijakan Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

BAB I **PENDAHULUAN**

1. Latar Belakang **151**
2. Identifikasi Masalah **155**
3. Tujuan **156**
4. Kegunaan **156**
5. Metode **156**

BAB II **KAJIAN TEORITIK DAN PRAKTIK EMPIRIK**

1. Kajian Teoritis **157**
2. Kajian terhadap Asas/prinsip Terkait **159**
3. Kajian terhadap Penyelenggaraan, Kondisi yang Ada, serta Permasalahan yang Dihadapi **161**
4. Kajian terhadap Implikasi Penerapan Sistem yang Baru dan Dampaknya **162**

BAB III **EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT**

1. Landasan Hukum Prosedur Penanganan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas **167**
2. Alur Pelaksanaan Sidang Pelanggaran Lalu Lintas **175**
3. Pihak yang Berperan dalam Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas **177**

BAB IV **LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS**

1. Landasan Filosofis **181**
2. Landasan Sosiologis **184**
3. Landasan Yuridis **185**

BAB V **SASARAN, ARAH PENGATURAN, RUANG LINGKUP MATERI MUATAN**

1. Sasaran yang Akan Diwujudkan **189**
2. Arah dan Jangkauan Pengaturan **189**
3. Ruang Lingkup Pengaturan **190**

BAB VI **PENUTUP**

1. Simpulan **195**
2. Saran **196**

DAFTAR PUSTAKA **197**

LAMPIRAN (DRAF) STANDAR PENYELESAIAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI **199**

BAGIAN

3

Kertas Kebijakan Perubahan Surat Keputusan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian RI tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu tanggal 19 Juni 1993

BAB I **PENDAHULUAN**

1. Latar Belakang **215**
2. Tujuan **217**
3. Metode Penyusunan **218**

BAB II **KEDUDUKAN SKB DALAM PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS**

1. Acuan Pembentukan SKB **219**
2. Panduan bagi Institusi dalam Membuat Ketentuan Teknis **221**

BAB III **MATERI SKB DAN PERBAIKAN PENGELOLAAN DI PENGADILAN NEGERI**

1. Kerangka Hukum Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas **223**
2. Ruang Lingkup Pengaturan dalam SKB **225**
3. Kepentingan Pengadilan Terkait Revisi SKB **228**

BAGIAN

1

Laporan Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

BAB I
PENDAHULUAN

1. LATAR BELAKANG

Laporan Tahunan Mahkamah Agung 2013 menunjukkan pelanggaran lalu lintas (selanjutnya disebut perkara tilang) merupakan jenis perkara pidana terbesar yang ditangani oleh pengadilan negeri. Total jumlah perkara pidana yang ditangani seluruh pengadilan negeri di Indonesia pada 2013 adalah 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%.

Perkara pelanggaran lalu lintas yang menempati jumlah terbesar dari keseluruhan perkara pidana juga ditunjukkan dalam Laporan Tahunan Mahkamah Agung 2012. Perkara pidana yang ditangani seluruh pengadilan negeri di Indonesia sepanjang 2012 adalah 3.424.906 perkara.[1] Dari keseluruhan perkara pidana tersebut, jumlah terbesar ditempati perkara pidana cepat (tindak pidana ringan dan pelanggaran lalu lintas), yaitu sebanyak 3.282.032 perkara atau 96,51% dari keseluruhan perkara pidana. Selebihnya adalah 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 pengadilan negeri bahkan sejak tahun-tahun sebelumnya. Di Pengadilan Negeri (selanjutnya disebut PN) Jakarta Pusat pada 2007, misalnya, 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 berjumlah 2.491 perkara, atau perkara pidana korupsi yang jumlahnya hanya 18 perkara pertahun.[2]

---

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

2 *Ibid.*

Data di PN Jakarta Selatan sepanjang 2006 juga memiliki gambaran kuantitas yang relatif sama, di mana terdapat sedikitnya 70.649 perkara tilang. Ini artinya setiap minggu rata-rata PN Jakarta Selatan menangani sejumlah 1.471 perkara tilang. Jumlah ini sangat kontras apabila dibandingkan dengan perkara pidana biasa di tahun yang sama yang hanya berjumlah 8.665 perkara.[3]

Dapat disimpulkan bahwa dari sisi jumlah, tilang merupakan perkara terbesar yang ditangani oleh pengadilan negeri. Oleh karena itu, pada perkara tilanglah interaksi antara pengadilan dan masyarakat pencari keadilan paling banyak terjadi. Bisa dibayangkan apabila setiap tahun sekitar tiga juta orang harus menempuh sidang tilang, berinteraksi dengan pengadilan, dan menemui pengalaman buruk, maka terdapat potensi tiga juta persepsi negatif yang berkembang di masyarakat mengenai pengadilan. Persepsi tentang pengadilan yang ditemui pada sidang perkara tilang tentu saja dengan mudah menyebar ke masyarakat yang lebih luas.

Dari berbagai pemberitaan media, tidak sedikit keluhan dan persepsi negatif terhadap pengadilan yang muncul dari sidang perkara tilang. Dari sebuah artikel koran, misalnya, pernah diberitakan bahwa seorang petugas pengadilan bersikap tidak sopan kepada pelanggar akibat kelelahan seharian penuh mengurus sidang tilang.[4]

Kondisi itu diperburuk dengan menjamurnya calo kasus-kasus tilang.[5] Ketua Mahkamah Agung (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, ulah mereka menyebabkan pengadilan selama ini mendapat kesan buruk dari masyarakat. Calo 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*: Survei Layanan Kepuasan Pelayanan Pengadilan kerjasama antara Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia dan Badan Pengawasan MA pada 2013 menunjukan 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 pada kisaran angka 50%.[6]

---

3 *Ibid.*

4 Harian *Waspada*, 25 November 2011.

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

6 *Laporan Baseline Survey Pelayanan Publik Pengadilan 2013*, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan

Survei integritas pelayanan publik yang diselenggarakan Komisi Pemberantasan Korupsi pada 2012 turut menyatakan bahwa sidang tilang di seluruh PN di Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, dan Palu dikelola di bawah standar. Temuan ini diperkuat oleh pernyataan Ketua MA periode 2009-2012, Harifin A. Tumpa, yang mengeluhkan volume kerja perkara tilang yang sangat besar sebagai penyebabnya, yang pada akhirnya membuat banyak pengadilan kewalahan. Sumberdaya pengadilan banyak tersedot oleh perkara tilang, padahal perkara tersebut bersifat sederhana atau sumir.

Di banyak pengadilan biasanya terdapat satu hari dalam satu 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 Jumat, 1 Februari 2013.[7] Di PN Medan, dalam satu hari pelanggar lalu lintas yang disidangkan bisa mencapai 4.500 orang, seperti yang terjadi pada Jumat, 25 November 2011.[8] Mulai dari hakim, pegawai pengadilan, gedung dan ruang sidang pengadilan, hingga berbagai fasilitas lainnya dialokasikan 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 tetapi 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*).

Pada 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 (*night court*) sebagaimana pernah diutarakan mantan Ketua MA, Harifin Tumpa. Usul lainnya adalah mengangkat hakim khusus untuk menangani perkara tilang yang sangat besar jumlahnya. Terkait usaha meminimalisir praktek calo di pengadilan, terdapat usulan untuk merotasi staf yang ditugasi mengurus sidang tilang guna memutus mata rantai antara pegawai pengadilan dengan calo, mewajibkan pelanggar lalu lintas untuk secara langsung mengikuti sidang, atau mensyarat-

(PSHK) dan Badan Pengawas Mahkamah Agung RI, 2013, hlm.89 - 94.

7 *Metropos*, 3 Februari 2013.

8 Harian *Waspada*, 25 November 2011.

kan adanya surat kuasa bagi mereka yang mewakili pelanggar lalu lintas di persidangan.

Sementara itu, pada 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 tersebut disambut positif oleh sekelompok hakim yang tergabung dalam Forum Diskusi Hakim Indonesia (FDHI). Mereka mengusulkan agar Kepolisian, Kejaksaan, dan Pengadilan, segera duduk bersama untuk mengambil langkah konkret. 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 sejatinya adalah perkara sumir akan menjadi disinsentif bagi hakim, panitera, dan staf pengadilan lainnya untuk berfokus meningkatkan kualitas kerjanya 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, imparsial, 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 pelaksanaan persidangan tilang sekaligus untuk melakukan pemetaan terhadap langkah-langkah yang dilakukan pada level pengadilan dalam mengatasi persoalan-persoalan yang ada. Penelitian ini juga merumuskan rekomendasi 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

Penelitian ini berupaya untuk melihat situasi empirik pengelolan perkara tilang di pengadilan negeri. Untuk itu, beberapa pertanyaan yang akan coba dijawab adalah:

1. Bagaimanakah kondisi pengelolaan perkara tilang di pengadilan negeri?
2. Apa saja kendala yang dihadapi dalam pengelolaan perkara tilang oleh pengadilan negeri?
3. Bagaimana solusi ideal guna mengatasi kendala yang dihadapi oleh 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 yang dihadapi dalam pengelolaan perkara tilang oleh pengadilan negeri; dan
3. Mendeskripsikan dan menganalisis solusi ideal guna mengatasi kendala yang dihadapi dalam pengelolaan perkara tilang di pengadilan negeri.

4. KEGUNAAN PENELITIAN

Kegunaan dari penelitian ini adalah untuk memberikan rekomendasi kepada pembentuk kebijakan (*policy maker*) yang terkait dengan pengelolaan perkara tilang di pengadilan negeri, terutama Mahkamah Agung, guna menyelesaikan kendala yang dihadapi dalam pengelolaan perkara tilang.

5. KERANGKA PEMIKIRAN

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 acara cepat tetapi biasanya melibatkan pelanggar dalam jumlah yang sangat banyak, yang bisa mencapai ribuan perkara dalam satu hari. Sebagai contoh, pada Operasi Patuh Jaya 2011, PN Jakarta Timur melaksanakan persidangan perkara tilang sebanyak 10.936 perkara dalam waktu satu hari kerja.[9]

Penanganan perkara tilang dihadapkan pada dua area yang dalam beberapa hal bisa saling bertentangan, yaitu efektivitas 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 efektivitas pengelolaan dengan tetap mengedepankan aspek

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

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 efektivitas norma hukum ialah dengan terlebih dahulu mengurainya secara konseptual. Lawrence Friedmann, dalam bukunya *Legal Theory*, menggambarkan bahwa hukum terdiri dari tiga komponen utama: substansi, struktur, dan budaya.[10] Efektivitas dari penegakan hukum dapat didekati dengan memahami dan menilai relasi antara ketiga komponen hukum tersebut.

Komponen struktur hukum mengacu pada kerangka yang memberikan bentuk dan batasan terhadap keseluruhan hukum. Struktur hukum bergerak dan berubah secara lambat, bahkan terkadang tidak mengalami perubahan sama sekali. Struktur hukum terlihat dalam kelembagaan-kelembagaan hukum, kewenangan, cara pengisiannya, dan proses bekerjanya kelembagaan tersebut.[11]

Komponen substansi hukum merujuk kepada aturan, norma, dan pola perilaku konkret manusia yang berada dalam sistem itu.[12] Substansi hukum tidak hanya terdefinisikan dari apa yang tertulis di dalam peraturan perundang-undangan semata tetapi juga bagaimana peraturan perundang-undangan tersebut diterapkan dengan kelonggaran-kelonggaran tertentu, yang menciptakan hukum yang hidup (*living law*).[13]

Komponen terakhir yaitu budaya hukum merupakan sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum, kepercayaan, nilai, pemikiran, serta harapannya. Persepsi 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.[14]

Relasi antara ketiga komponen tersebut diharapkan dapat memberikan gambaran bagaimana efisiensi dari proses penyelesaian perkara tilang dilaksanakan di pengadilan negeri. Penelitian ini akan mendeskripsikan norma substansi dan struktur dari penyelesaian perkara tilang sekaligus untuk menilai bagaimana kedua hal tersebut bekerja sehingga menciptakan proses penyelesaian perkara tilang.

Pendekatan oleh Friedmann tersebut paralel dengan pendekatan Soerjono Soekanto dalam melihat faktor-faktor yang mempengaruhi proses penegakan hukum. Dalam Pidato Pengukuhan Guru Besar Tetap Fakultas Hukum Univer-

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

11 *Ibid*, hlm. 7.

12 *Ibid.*

13 *Ibid*, hlm. 7-8.

14 *Ibid.*

sitas Indonesia 1983, Soerjono Soekanto mengidentifikasi lima faktor yang mempengaruhi proses penegakan hukum, yaitu:[15]

1. Faktor hukumnya, yang merupakan norma peraturan perundang-undangan;
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapan hukum;
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum;
4. Faktor masyarakat yakni lingkungan di mana 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 di atas merupakan kerangka konseptual yang digunakan untuk melihat efektivitas pengelolaan perkara tilang di pengadilan negeri. Namun demikian, dari kelima faktor tersebut yang diuraikan pada penulisan penelitian ini terbatas pada dua faktor, yaitu faktor hukumnya dan faktor sarana serta prasarana yang mendukung penegakan hukum, termasuk sistem operasional dari proses pengelolaan perkara tilang di pengadilan negeri.

6. METODE PENELITIAN

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

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

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

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 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 *Focus Group Discussion* pada 13 Maret 2014 di Jakarta yang dihadiri oleh hakim dan panitera dari beberapa pengadilan negeri di wilayah Jakarta, organisasi masyarakat sipil yang mempunyai kegiatan dengan pembaruan peradilan, dan peneliti Mahkamah Agung.

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

Penelitian ini bersifat deskriptif dan difokuskan untuk menggali data mengenai gejala yang muncul dalam pengelolaan perkara tilang di pengadilan negeri. Sementara itu, apabila dilihat dari sisi bentuk, penelitian ini merupakan penelitian preskriptif. Di mana selain memberikan gambaran detil mengenai gejala yang terjadi, penelitian ini juga dimaksudkan memberikan saran-saran perbaikan terhadap permasalahan yang dikaji.

Sebagai sebuah penelitian kualitatif, 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. Pemanfaatkan data yang telah ada dilakukan, antara lain dengan menggunakan data survei 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 penarikan kesimpulan, penelitian ini menggunakan teknik induktif dengan menghubungkan fakta-fakta yang telah berhasil dikumpulkan dan dihubungkan dengan regulasi atau kebijakan yang berkaitan.

BAB II
PROSEDUR PENANGANAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS

1. LANDASAN HUKUM PROSEDUR PENANGANAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS

Pelanggaran lalu lintas (selanjutnya disebut tilang) 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.[1] Prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di Indonesia saat ini diatur dengan mengacu pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) yang menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta 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:

1 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.

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
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 Pelanggran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
KEPOLISIAN	
9	Surat Keputusan Kepala Kepolisian No. Pol.: SKEP/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis tentang Penggunan Blanko Tilang
10	Surat Kepala Kepolisian Negara Nomor B/2098/VIII/2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Blangko 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 KUHAP 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 merintangi, 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 penggandengan dengan kendaraan lain;
e. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat tanda nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan surat tanda nomor kendaraan yang bersangkutan;
f. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan dan atau isyarat alat pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada dipermukaan jalan;
g. Pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diizinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang;
h. Pelanggaran terhadap izin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.

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

> "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. Oleh karena itu, pelanggaran lalu lintas yang tergolong ringan disederhanakan penyelesaiannya.

Pelanggaran lalu lintas di dalam UU LLAJ adalah salah satu bagian dari pengaturan 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, memperkukuh 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. Oleh karenanya, ketentuan pidana yang diatur dalam undang-undang ini berkaitan dengan pelanggaran atas segala hal yang berhubungan dengan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Pasal 7 ayat 2 butir UU 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 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 patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan; b. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; c. Meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum; 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; e. Melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan; f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan; g. Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti; h. Melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau i. Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab. **Dan kewenangan yang telah diatur dalam KUHAP mengenai penyidik Kepolisian*	a. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus; b. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum; c. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap; d. Melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan; 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 f. Melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.

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 Pemeriksaaan 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. Hal yang menarik adalah pada PP yang lebih umum 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 UU LLAJ 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"

Oleh karena itu, 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, tetapi 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.[2] 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 hari 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:[3]

a. Penyidik mengambil alih wewenang penuntut umum, atau wewenang penuntut umum sebagai aparat penutut dilimpahkan undang-undang kepada penyidik;
a. Dengan pelimpahan wewenang tersebut, penyidik "atas kuasa" penuntut umum:
    i. melimpahkan berkas perkara langsung ke pengadilan tanpa melalui aparat penuntut umum;
    ii. berwenang langsung menghadapkan terdakwa beserta barang bukti, saksi, ahli, atau juru bahasa yang diperlukan ke sidang pengadilan.
b. 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.
c. Tidak mengurangi hak penuntut umum untuk menghadiri pemeriksaan sidang.

---

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

3 *Ibid*, hlm.423 - 424.

> 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 menghadiri 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 dipimpin oleh hakim tunggal. Hal ini mengingat sederhananya penerapan hukum dan penilaian terhadap fakta dari proses peradilan cepat.[4]

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. Terkait dengan hal ini, Yahya Harahap memberikan 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 tetapi harus juga didukung oleh alat bukti lainnya.[5]

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, di mana tidak dapat diupayakan upaya hukum banding pasca dihukumnya seorang pelanggar.
2. Namun demikian, kasasi dapat dilakukan berdasarkan ketentuan Pasal 244 KUHAP.

Pada prinsipnya, dua pengertian dari Yahya Harahap adalah tepat. Namun demikian, perlu disesuaikan dengan semangat reformasi peradilan yang saat ini dicanangkan oleh MA, di mana 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

4 *Ibid*, hlm.428.
5 *Ibid*, hlm.429.

Pidana Ringan dan Jumlah Denda Dalam KUHP.[6] SEMA ini berisikan mekanisme filter terhadap perkara tindak pidana ringan yang dapat dimintakan upaya hukum di MA. Walaupun SEMA tersebut khusus ditunjukan bagi perkara-perkara yang berada di dalam KUHP, tetapi pengajuan upaya hukum dalam pelanggaran tilang ini juga penting untuk dipertimbangkan.

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 UU LLAJ. 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 denda yang harus dititipkan. Terkait dengan persidangan, ketentuan yang terdapat dalam bagian tersebut hanya menyangkut mengenai pemeriksaan cepat dan pemeriksaan tanpa kehadiran pelanggar.[7]

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 mengenai persidangan dan pembayaran denda pelanggaran. Namun, peraturan ini tidak banyak mengatur mengenai pelaksanaan sidang. Hanya terdapat tiga ketentuan yang secara langsung berhubungan dengan prosedur pelaksanaan sidang, yaitu:

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

---

6 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.

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

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:[8]

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;
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 detil mengenai prosedur penananganan perkara tilang di pengadilan. Surat kesepakatan tersebut merujuk pada Pasal 214 KUHAP yang mengatur mengenai pemeriksaan cepat.

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

1. Pendaftaran
2. Pelaksanaan sidang

8 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 19 Juni 1993.

3. Pembayaran denda
4. Pengambilan barang bukti

Proses pendaftaran dilakukan oleh pelanggar dengan menyerahkan 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:

1. 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.
2. Petugas pengadilan/panitera
   Petugas pengadilan akan menerima pelimpahan surat tilang dan alat bukti dari kepolisian dan kemudian akan melakukan proses penyiapan berkas untuk keperluas persidangan.
   Selain itu, pada hari pelaksanaan sidang, petugas pengadilan juga memiliki tugas untuk menerima pendaftaran pelanggar yang akan melakukan sidang pada hari tersebut.
3. Hakim
   Hakim memiliki peran untuk memberikan putusan atas pelanggaran yang telah dilakukan oleh pelanggar dan menentukan denda.
4. Bank
   Bank memiliki peran untuk menerima pembayaran denda dari pelanggar

5. 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:[9]

KELOMPOK	UNSUR	STATUS/PERAN	DASAR HUKUM (UU NO. 22/2009)
Pelaksana	Polisi	Penyidik/penyidik pembantu	Pasal 259 ayat (1) butir a
	Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)	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 pemben-

9 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 19 Juni 1993.

tukan kebijakan secara bersama-sama ini perlu ditindaklanjuti dengan koordinasi penerapan kebijakannya.

4. IDENTIFIKASI JENIS PELANGGARAN DALAM UU LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

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

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)."

Pengemudi Tanpa Kelengkapan Peralatan Pengaman
Pasal 278

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

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)."

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)."

Pengemudi Sepeda Motor Yang Kendaraannya Tidak Memenuhi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan
Pasal 285

- 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)."
- 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)."

Pengemudi Yang Memasang Perlengkapan Pengaman Namun Mengganggu Keselamatan Lalu Lintas
Pasal 279

"Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasangi 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)."

Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Yang Tidak Dilengkapi Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Pasal 280

"Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dipasangi 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)."

Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Yang Tidak Dilengkapi Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor Yang Ditetapkan Oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia Pasal 288 ayat (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)."

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)."

Pengemudi Yang Tidak Dapat Menunjukkan Surat Izin Mengemudi Yang Sah Pasal 288 ayat (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)."

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)."

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)."

Pengemudi Yang Melanggar Aturan Gerakan Lalu Lintas
Pasal 287 ayat (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)."

Pengemudi Yang Melanggar Ketentuan Alat Peringatan Dengan Bunyi dan Sinar
Pasal 287 ayat (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)."

Pengemudi Yang Melanggar Aturan Batas Kecepatan
Pasal 287 ayat (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)."

Pengemudi Yang Melanggar Aturan Penggandengan dan Penempelan Kendaraan
Pasal 287 ayat (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)."

Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Dengan Tidak Dilengkapi Surat Keterangan Uji Berkala
Pasal 288 ayat (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)."

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)."

Pengemudi Yang Mengemudikan Kendaraan Dengan Tidak Mengutamakan Keselamatan Pejalan Kaki atau Pesepeda
Pasal 284

"Setiap orang yang mengemudikanKendaraan 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)."

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)."

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)."

Pengemudi Sepeda Motor Yang Tidak Mengenakan Helm Standar Nasional Indonesia
Pasal 291 ayat (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)."

Penumpang Sepeda Motor Yang Tidak Mengenakan Helm Standar Nasional Indonesia
Pasal 291 ayat (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)."

Pengemudi Sepeda Motor Tanpa Kereta Samping Yang Mengangkut Penumpang lebih Dari 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)."

Pengemudi Yang Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Malam Hari dan Kondisi Tertentu
Pasal 293 ayat (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)."

Pengemudi Sepeda Motor Yang Tidak Menyalakan Lampu Utama Pada Siang Hari
Pasal 293 ayat (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)."

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)."

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)."

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)."

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)."

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)."

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."

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)."

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, mengetem, 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)."

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)."

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)."

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)."

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)."

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)."

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 mengemudikanKendaraan 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."

BAB III
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 dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas. Opsi pertama adalah mengeluarkan atau mengurangi perkara tilang dari beban kerja pengadilan, khususnya bagi perkara di mana pelanggar mengakui kesalahannya (*uncontested offender*). Sementara itu, opsi kedua adalah adanya keinginan untuk mempertahankan beban kerja perkara tilang di pengadilan, tetapi 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 angka 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 tetapi 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. Oleh karena itu, 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. Ketika disparitas tersebut semakin besar maka masyarakat akan lebih banyak yang memilih ke pengadilan.[1]

Sebenarnya, potensi mengeluarkan pengelolaan perkara pelangaran lalu lintas dari lingkup pengadilan 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 pelanggaran lalu lintas antara *uncostested* 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.[2] Akan tetapi, penerapan ketentuan Pasal 82 KUHP ini mendapat kendala dari materi pengaturan dalam UU LLAJ, yang meliputi:

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

1 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.

2 *Ibid.*

Beberapa kendala tersebut mengakibatkan ketentuan Pasal 82 KUHP tidak dapat diberlakukan sepenuhnya 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 mengubah 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 pengadilan juga muncul seperti pengintegrasian pembayaran denda dengan pembayaran pajak kendaraan bermotor, pembayaran denda melalui ATM atau *non cash transaction*,[3] 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 *website* pengadilan maupun diumumkan di kantor pengadilan. Berbagai usulan model penindakan ini juga perlu menyesuaikan dengan sistem terkait yang saat ini berkembang.[4]

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 informasi bahwa proses sidang tilang melalui pengadilan atau pemeriksaan oleh hakim menjadi pilihan masyarakat untuk memperoleh keringanan hukuman dari hakim.

3 Wawancara dengan narasumber di Jakarta, 7 Maret 2013.

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

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".[5] Pendapat bahwa perkara pelanggaran lalu lintas merupakan sebuah beban juga muncul saat wawancara narasumber di Medan.

Meski demikan, secara mayoritas, hampir seluruh ketua pengadilan negeri dan hakim yang diwawancari menjawab bahwa memeriksa dan memutus perkara, termasuk pelanggaran lalu lintas, merupakan kewajiban yang diberikan oleh undang-undang, sehingga tidak ada ruang bagi hakim untuk menolak. "Tidak merasa bahwa perkara tilang menjadi beban bagi pengadilan. Karena merupakan tugas yang diberikan oleh undang-undang".[6]

Walaupun sebagian pihak berpendapat bahwa perkara pelanggaran lalu lintas sebagai beban, 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 dari pengadilan.

Mengenai "beban pengadilan" ini pun dapat diuraikan lebih lanjut dan terperinci. Apabila diklasifikasikan secara umum, beban terhadap pengadilan dalam perkara pelanggaran lalu lintas lebih menyasar kepada teknis administrasi peradilan. Di mana 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 sebagai beban administrasi adalah terkait dengan waktu penyerahan berkas oleh Kepolisian kepada Pengadilan. Di Pengadilan Negeri Palu dan Ternate,

5 Wawancara Narasumber di Surabaya, Februari 2014.
6 Wawancara Narasumber di Ternate, 3 Februari 2014.

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.

Waktu penyerahan berkas tilang oleh Kepolisian kepada Pengadilan juga tidak ditentukan secara tegas oleh undang-undang. KUHAP maupun UU LLAJ tidak memberikan pengaturan yang jelas dan tegas mengenai waktu penyerahan berkas oleh Kepolisian.[7] 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 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 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 (UU LLAJ) memberikan kewajiban bagi Pengadilan untuk memeriksa dan memutus perkara pelanggaran lalu lintas. Pasal 267 ayat (1) UU LLAJ 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 LLAJ menyediakan dua mekanisme penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas, yaitu pelanggar yang hadir di persidangan atau pelanggar yang tidak

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

hadir dengan menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah. Dalam hal pelanggar hadir di persidangan, sesuai dengan Pasal 267 ayat (1) UU LLAJ, 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 LLAJ tetap memberikan peran kepada Pengadilan, di mana 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, 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 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. Hal ini merupakan bentuk pengejewantahan asas umum peradilan. Di mana 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 telah melalui berbagai proses penelusuran data dan informasi. Pengumpulan data, dilakukan dengan penelusuran dokumen dan wawancara langsung dan mendalam (*direct and in-depth interview*) di beberapa pengadilan negeri. Hal ini ditujukan untuk dua hal, yaitu (i)mendapatkan data dan informasi sekaligus (ii)

memotret pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas dalam lingkup pengadilan negeri secara langsung.

Beberapa pengadilan negeri yang dijadikan lokasi penggalian data adalah Pengadilan Negeri Ternate, Pengadilan Negeri Surabaya, Pengadilan Negeri Medan, Pengadilan Negeri Palu, dan Pengadilan Negeri Jakarta Timur. Selain itu, ditambahkan satu lokasi 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. Pemaparan akan dimulai dari menjabarkan beban perkara tilang secara kuantitas di pengadilan negeri yang dijadikan lokasi penelitian. 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 perkara pelanggaran lalu lintas (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.[8] 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 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.[9]

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

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

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

BULAN	JUMLAH
Januari	159
Februari	133
Maret	279
April	113
Mei	273
Juni	170
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.[10]

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

Berbeda siginfikan dari sisi jumlah dengan Pengadilan Negeri Surabaya. Di Pengadilan Negeri Surabaya, pada kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 141.196 perkara tilang.[11] Secara rinci, jumlah perkara tilang yang ditangani per bulannya dapat dilihat pada tabel berikut.

10 Data diperoleh dari Buku Register Perkara 2013 Panitera Muda Hukum Pengadilan Ternate.
11 Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana Tilang 2013 Pengadilan Negeri Surabaya.

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

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.[12] 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

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

Oktober	465
November	213
Desember	1.601

Tabel III. Jumlah Perkara Tilang di PN Palu selama 2013

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.[13]

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.[14] 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
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

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

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

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.[15]

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

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.[17]

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

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

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

Terkait dengan pengelolaan administrasi perkara tilang, terdapat 2 (dua) orang staf yang bertugas dibawah koordinasi 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 170.463 perkara tilang.[18] 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

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

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

uang denda dan biaya perkara, apabila pelanggar telah diputus bersalah oleh hakim dan dijatuhi hukuman denda.[19]

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 di mana keberadaan uang titipan ini secara hukum diperlukan. Uang titipan ini perlu dibayar dalam kondisi di mana 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:

> 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.[20]

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

---

19 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.

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

- 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 di mana terdakwa setuju dengan sangkaan penyidik.[21]

Dalam praktiknya, 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 menghadiri persidangan pada saat kejadian pelanggaran berlangsung. Oleh karena itu, 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.[22]

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. Penanya mempertanyakan keberlakukan 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 UU LLAJ yang lebih besar dibandingkan dengan yang melalui putusan pengadilan.[23]

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 tmcmetro 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 yang paling prinsipil. Penerapan tilang slip biru ini untuk menimbulkan efek jera, karena pelanggar dikenakan denda maksimal.[24] Penerapan slip biru juga akan diberlaku-

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

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

23 "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.

24 "Tilang Biru Untuk Penerobos Jalur Busway & Pelanggaran Lawan Arus." *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.

kan pada pelanggar lalu lintas yang terjadi saat kampanye pemilu 2014 bagi massa dan simpatisan partai politik.[25]

Pemberlakukan 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.[26] 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 .

Implikasikasinya 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 tidak ada lagi slip biru sehingga semuanya harus ke pengadilan.[27] Hal ini juga dikonfirmasikan dengan keterangan dari hakim yang menjelaskan bahwa lebih sering menerima slip merah.[28]

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:

---

25 "Polisi Ancam Slip Biru," *Tribunnews.com*. 17 Maret 2014. http://www.tribunnews.com/metropolitan/2014/03/17/polisi-ancam-tilang-slip-biru diakses pada 24 Maret 2014.

26 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.

27 Wawancara di Ternate, 4 Februari 2014.

28 Masukan peserta FGD yang diselenggarakan di Jakarta, 13 Maret 2014.

- 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;

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.[29] 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 di mana norma yang diacu sudah tidak sesuai lagi dengan norma yang ada di atasnya.[30] 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.

Secara normatif, pemberitahuan sisa atau selisih uang titipan dengan denda ini sudah diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 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:

---

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

30 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 di mana secara kronologis Skep 443/1998 yang menjadi dasar bagi penerapan blangko dibuat pada saat berlakunya UU No. 14/1992.

> 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 pra sarana

Dukungan ketersediaan dan kesiapan sarana prasarana menjadi bagian penting dalam mendukung kelancaran penyelenggaran layanan pengadilan baik terkait dengan penyelenggaraan teknis persidangan maupun administrasi pengadilan. Dukungan sarana prasarana 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 diperuntukkan 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 dua orang staf yang bertanggung jawab secara administrasi dalam menangani perkara tilang, Pengadilan Negeri Surabaya dengan 16 (enam belas) staf, Pengadilan Negeri Palu dengan tiga orang staf, Pengadilan Negeri Medan dengan 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.[31]

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 di mana terdapat pelibatan tenaga magang atau Praktik Kerja Lapangan (PKL),[32] 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 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. Di mana 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 suatu 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 aktivitas yang dijalankan oleh pengadilan dalam mempersiapkan proses persidangan adalah registrasi perkara oleh panitera pidana pada masing-

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

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

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 KUHAP 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 ada-

lah tiga hari sebelum hari sidang berikutnya.[33] Sementara itu, dalam Pasal 29 ayat (1) PP No. 80 Tahun 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 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 menjadi beban rutin staf pidana".[34]

Selain itu, penyerahan berkas perkara pelanggaran lalu lintas juga masih menggunakan dokumen fisik *(hardcopy)*. 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. Proses ini membutuhkan waktu yang cukup lama. Di sisi lain terdapat resiko kesalahan dalam melakukan input data.

33 Ketentuan ini untuk pelanggaran lalu lintas yang ditindak oleh PPNS.
34 Keterangan Peserta *FGD* di Jakarta, 13 Maret 2014.

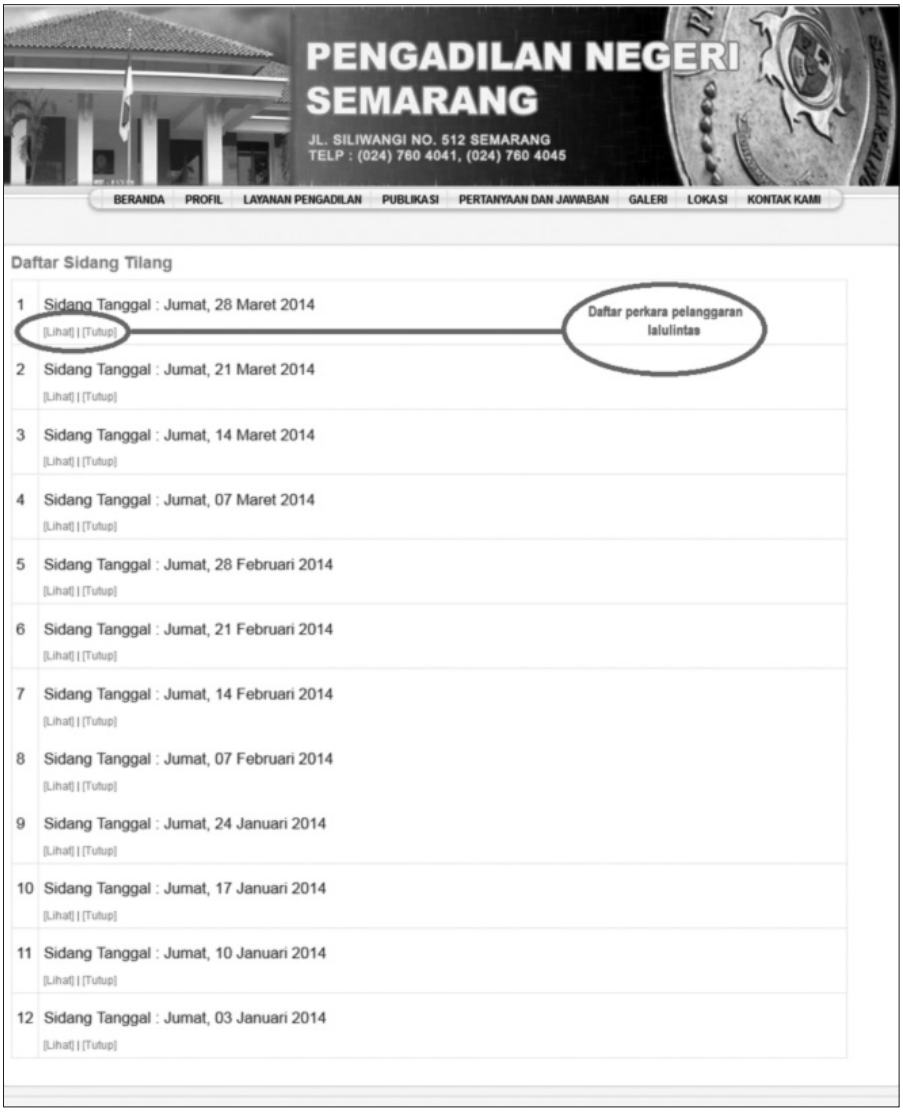
- **Penyimpanan dokumen fisik selama proses perkara di pengadilan (*hardcopy*)**
  Pengadilan juga memiliki beban dalam hal penyimpanan dokumen fisik selama proses perkara pelangaran lalu lintas di pengadilan. Resiko terjadinya tumpukan berkas atau terselip ini sangat besar mengingat jumlah perkara yang diproses sangat besar.

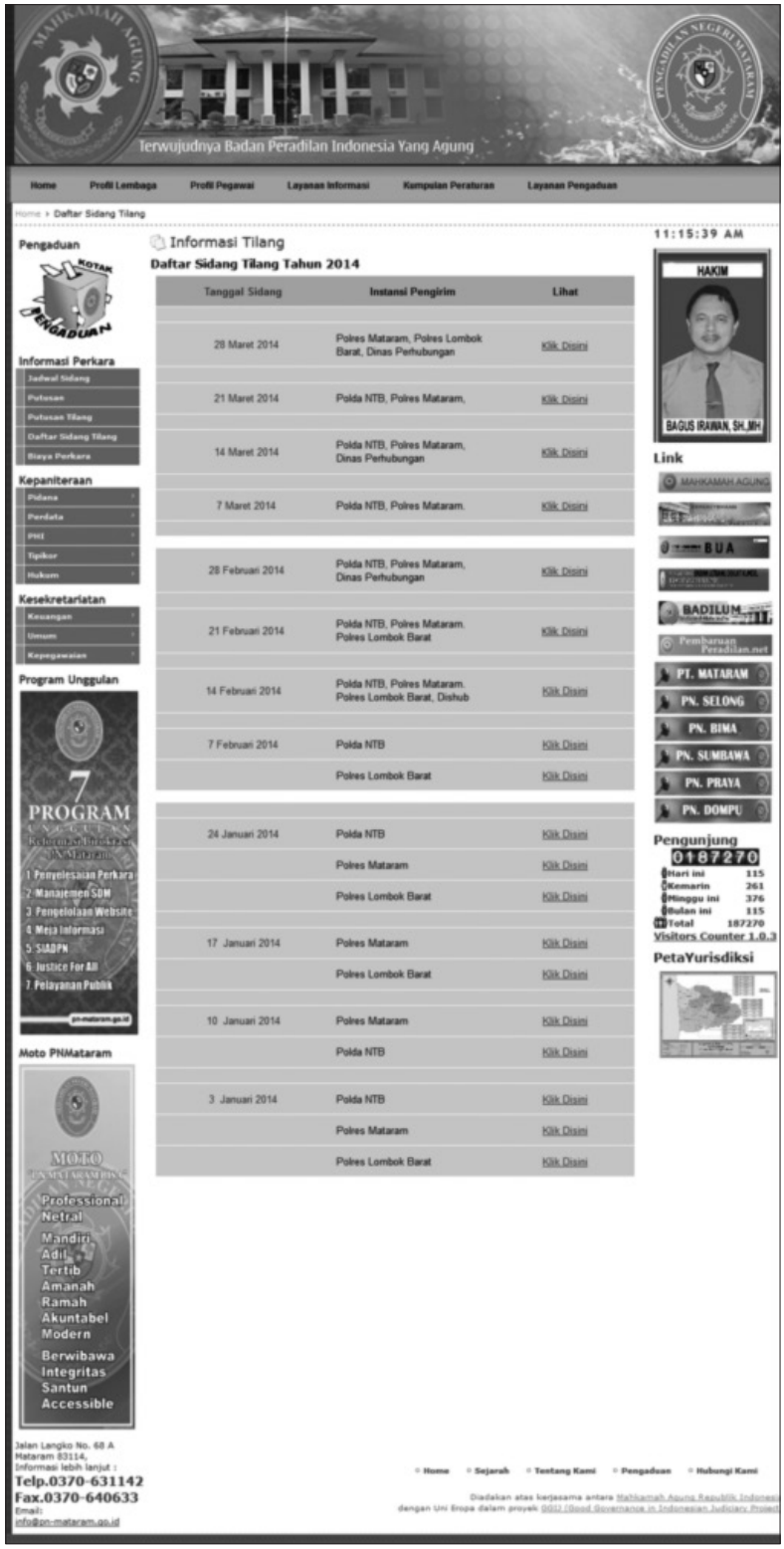
Salah seorang narasumber menyatakan bahwa penanganan berkas yang jumlahnya ribuan tersebut sangat merepotkan sehingga perlu dicarikan solusinya. "Yang perlu dipikirkan adalah masalah administrasi. Karena me-register beribu-ribu berkas tersebut cukup merepotkan."[35] Jumlah perkara yang sangat banyak dan dihadapkan pada ketersediaan waktu pengerjaan yang singkat ini dapat diselesaikan dengan adanya dukungan, salah satunya pemanfaatan teknologi.

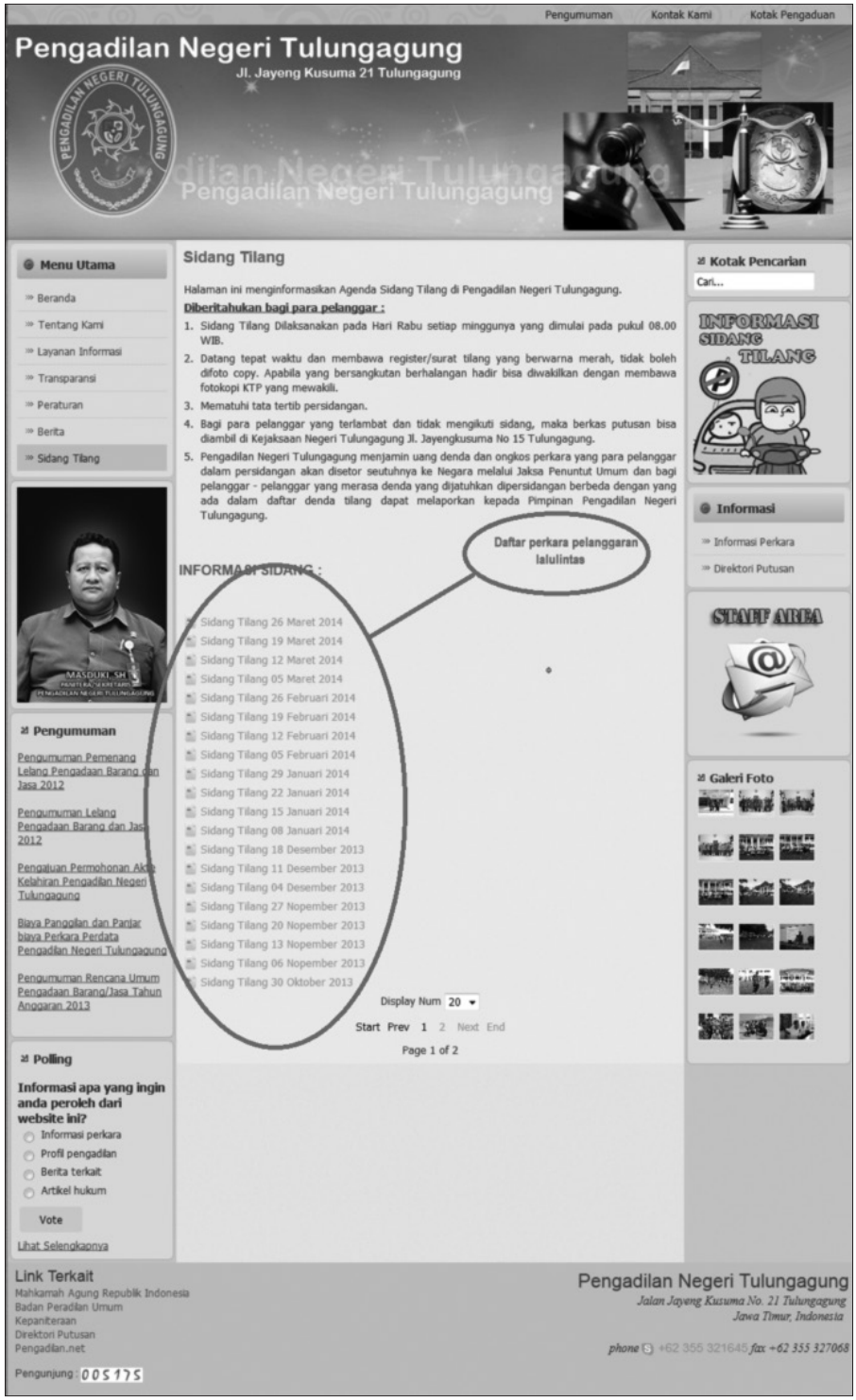
Penggunaan teknologi dalam penyiapan berkas perkara ini dapat mempercepat proses dan membuat proses lainnya berjalan efektif dan efisien. Salah satu contoh di Pengadilan Negeri Jakarta Timur di mana Kepolisian menyerahkan data pelanggaran sudah dalam format *softcopy* beserta barang buktinya. Di sini pihak Kepolisian sudah menyalin data dari surat tilang ke dalam bentuk *softcopy* sehingga memudahkan pengadilan untuk melakukan input data. Ketersediaan data *sofcopy* 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, dan Pengadilan Negeri Tulungagung.[36]

35 Wawancara Narasumber di Surabaya, Februari 2014.
36 Data yang tersedia di *website* Pengadilan Negeri Jakarta Selatan hanya sampai Mei 2013.

Terwujudnya Badan Peradilan Indonesia Yang Agung
Home
Profil Lembaga
Profil Pegawai
Layanan Informasi
Kumpulan Peraturan
Layanan Pengaduan
Home ▸ Daftar Sidang Tilang
Daftar perkara pelanggaran lalulintas
11:16:03 AM
Pengaduan
KOTAK PENGADUAN
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
Klik Disini
Polres Lombok Barat
Klik Disini
24 Januari 2014
Polda NTB
Klik Disini
Polres Mataram
Klik Disini
Polres Lombok Barat
Klik Disini
17 Januari 2014
Polres Mataram
Klik Disini
Polres Lombok Barat
Klik Disini
10 Januari 2014
Polres Mataram
Klik Disini
Polda NTB
Klik Disini
3 Januari 2014
Polda NTB
Klik Disini
Polres Mataram
Klik Disini
Polres Lombok Barat
Klik Disini
Informasi Perkara
Jadwal Sidang
Putusan
Putusan Tilang
Daftar Sidang Tilang
Biaya Perkara
Kepaniteraan
Pidana
Perdata
PHI
Tipikor
Hukum
Kesekretariatan
Keuangan
Umum
Kepegawaian
Program Unggulan
7 PROGRAM UNGGULAN
Reformasi Birokrasi PN Mataram
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
MOTO PN MATARAM BISA
Professional
Netral
Mandiri
Adil
Tertib
Amanah
Ramah
Akuntabel
Modern
Berwibawa
Integritas
Santun
Accessible
HAKIM
BAGUS IRAWAN, SH.,MH
Link
MAHKAMAH AGUNG
BUA
BADILUM
Pemburan 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
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
Diadakan atas kerjasama antara Mahkamah Agung Republik Indonesia dengan Uni Eropa dalam proyek GGIJ (Good Governance in Indonesian Judiciary Project)


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 lalulintas
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
Home › Daftar Sidang Tilang
11:15:39 AM
Pengaduan
Informasi Perkara
Jadwal Sidang
Putusan
Putusan Tilang
Daftar Sidang Tilang
Biaya Perkara
Kepaniteraan
Pidana
Perdata
PHI
Tipikor
Hukum
Kesekretariatan
Keuangan
Umum
Kepegawaian
Program Unggulan
7 PROGRAM
1. Penyelesaian Perkara
2. Manajemen SDM
3. Pengelolaan Website
4. Meja Informasi
5. SIADPN
6. Justice For All
7. Pelayanan Publik
Moto PNMataram
Professional
Netral
Mandiri
Adil
Tertib
Amanah
Ramah
Akuntabel
Modern
Berwibawa
Integritas
Santun
Accessible
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
Klik Disini
Polres Lombok Barat
Klik Disini
24 Januari 2014
Polda NTB
Klik Disini
Polres Mataram
Klik Disini
Polres Lombok Barat
Klik Disini
17 Januari 2014
Polres Mataram
Klik Disini
Polres Lombok Barat
Klik Disini
10 Januari 2014
Polres Mataram
Klik Disini
Polda NTB
Klik Disini
3 Januari 2014
Polda NTB
Klik Disini
Polres Mataram
Klik Disini
Polres Lombok Barat
Klik Disini
HAKIM
BAGUS IRAWAN, SH.MH
Link
MAHKAMAH AGUNG
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
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


Pengumuman
Kontak Kami
Kotak Pengaduan
Pengadilan Negeri Tulungagung
Jl. Jayeng Kusuma 21 Tulungagung
Menu Utama
Beranda
Tentang Kami
Layanan Informasi
Transparansi
Peraturan
Berita
Sidang Tilang
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.
Daftar perkara pelanggaran lalulintas
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 Nopember 2013
Sidang Tilang 20 Nopember 2013
Sidang Tilang 13 Nopember 2013
Sidang Tilang 06 Nopember 2013
Sidang Tilang 30 Oktober 2013
Display Num 20
Start Prev 1 2 Next End
Page 1 of 2
Kotak Pencarian
Cari...
INFORMASI SIDANG TILANG
Informasi
Informasi Perkara
Direktori Putusan
STAFF AREA
Galeri Foto
Pengumuman
Pengumuman Pemenang Lelang Pengadaan Barang dan Jasa 2012
Pengumuman Lelang Pengadaan Barang dan Jasa 2012
Pengaduan 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. 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 diperuntukkan bagi informasi persidangan perkara lainnya. Dalam penyelenggaraan perkara pelanggaran lalu lintas, layanan SMS ini sangat bermanfaat bagi sidang *verstek*, di mana pelanggar dapat mengetahui informasi melalui sms mengenai keberadaan barang buktinya. "Apabila pelanggar tidak hadir (*verstek*) bisa menggunakan fasilitas sms *online*."[37]

Sementara itu, pada beberapa pengadilan lain yang bukan merupakan lokasi penelitian ini juga sudah menerapkan pemanfaatan teknologi melalui *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 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, dan Pengadilan

37 Wawancara Narasumber di Surabaya, Februari 2014.

Negeri Tulungagung. Informasi yang disajikan dalam *website* tersebut sangat membantu 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*). Di mana 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, tetapi juga 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, di mana 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 kejaksaaan selalu hadir.[38] 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 dititipkan 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 dititipkan di Pengadilan tidak dapat dilimpahkan kepada pihak Kejaksaan.

38 Wawancara Narasumber di Surabaya, Februari 2014.

Hal ini, di Pengadilan Negeri Palu, diterobos oleh beberapa Hakim. Di mana 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.[39]

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).[40]

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

39 Dr. Syarifuddin, S.H.,M.H, 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.

40 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 .

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 dua minggu.[41]

Tidak hanya itu, diperoleh temuan di Pengadilan Negeri Binjai, di mana 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. Di mana 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 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, di mana 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.

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

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

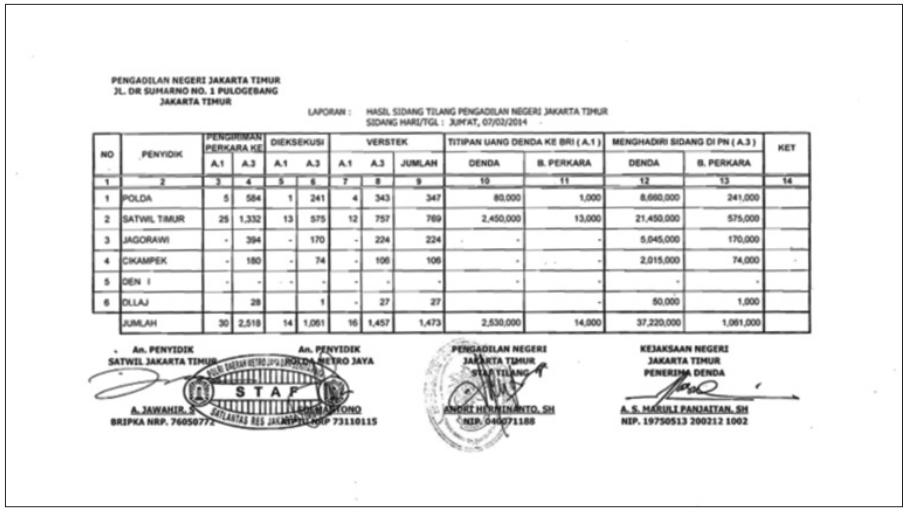
Tanda bukti setoran agar segera dikirimkan kepada kami.

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

Tembusan Yth. :
1. KEPALA KEJAKSAAN TINGGI JAWA TIMUR.
2. KETUA PENGADILAN NEGERI SURABAYA.
3. KAPOLRESTABES SURABAYA.
4. ARSIP.



PENGADILAN NEGERI JAKARTA TIMUR
JL. DR SUMARNO NO. 1 PULOGEBANG
JAKARTA TIMUR

LAPORAN : HASIL SIDANG TILANG PENGADILAN NEGERI JAKARTA TIMUR
SIDANG HARI/TGL : JUMAT, 07/02/2014

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

STAF

PENGADILAN NEGERI
JAKARTA TIMUR
STAF TILANG

ANDRI HENDRIANTO, SH
NIP. 040071188

KEJAKSAAN NEGERI
JAKARTA TIMUR
PENERIMA DENDA

A. S. MARULI PANJAITAN, SH
NIP. 19750513 200212 1002

Ketiadaan surat pemberitahuan ini 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, di mana masing-masing institusi mengadakan pertemuan, mencocokkan dengan data yang dimiliki, dan langsung menandatangani formulir tersebut secara bersama-sama.

Jumlah denda yang tidak memberikan efek jera

Komponen pembayaran denda adalah satu bagian dari permasalahan dalam praktek tilang. Terdapat dua hal yang patut disebut ketika membahas denda dalam konteks tilang, yaitu pertama adalah efektivitas denda serta kedua adalah 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 tim peneliti belum menemukan data maupun informasi mengenai sistem pengelolaan data tilang di Kepolisian.

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, meski penetapan ini merupakan kewenangan hakim tetapi dalam prakteknya sering berakibat putusan tersebut tidak dapat dieksekusi oleh jaksa.

Putusan tidak bisa dieksekusi oleh jaksa karena pelanggar alih-alih membayar denda, justru memilih untuk mengurus SIM/STNK baru. Berjalin 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 aktor.[42] Seberapa banyak pelanggar tilang bersedia untuk membayar (artinya *willinges to pay*) denda ini yang harus ditentukan dengan mempertimbangkan faktor seperti faktor sosial ekonomi setempat dengan tidak mengedepankan besaran nilai rupiah belaka.

Untuk mencapai efek jera sebagai akibat pelanggaran tilang menurut hemat kami harus diuji dari seberapa pasti seseorang akan dihukum (apakah membayar denda atau disita kendaraannya) terlebih dahulu. Mengingat beratnya denda (atau denda) yang dijatuhkan tidak serta merta membuat pelanggar tak mengulangi perbuatannya[43] malah justru memungkinan orang tersebut untuk mengulangi pelanggarannya 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 poin, yaitu pelanggar dikumpulkan poinnya bila mencapai jumlah tertentu selama sekian tahun, maka perpanjangan SIM orang tersebut akan 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

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

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

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 dalam 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.[44] Bagi persidangan *verstek* tidak perlu menunggu adanya sidang pelanggaran lalu lintas melalui mekanisme kehadiran pelanggar. Pemisahan ini untuk efektifitas proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Pelaksanaan sidang *verstek* ini perlu koordinasi antara polisi dengan pengadilan.

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

Terkait dengan proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas yang membedakan antara pelanggar yang sudah mengakui dengan pelanggar 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.

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 di antaranya 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 peratuuran 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 pra sarana

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

a. Loket khusus yang transparan (dengan kaca dan pencahayaan yang memadai layaknya layanan bank) 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 keter-

sediaan 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 ketersedian perlengkapan toilet dan kebersihan toilet.[45]

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* 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, di mana 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 ketersedian jumlah panitera tidak memadai.[46]

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

45 Laporan *Baseline Survey* Pelayanan Publik di Pengadilan, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia, Hlm. 181.

46 Laporan *Baseline Survey* Pelayanan Publik di Pengadilan, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia. Hlm. 155-156.

berkaitan dengan pemanfaatan teknologi. Pemanfaatan teknologi dapat berguna baik bagi kemudahan pekerjaan pengadilan maupun kemudahan bagi 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, di mana 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, dan Pengadilan Negeri Tulungagung. Praktek ini dapat dijadikan model bagi pengembangan layanan di Pengadilan lainnya.

Selain itu, potensi utama adalah pengelolaan w*ebsite* oleh masing-masing pengadilan negeri. Di mana 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*.[47]

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 alternatif bagi masyarakat untuk mengakses informasi. Sementara itu, pemanfataan sistem komunikasi lainnya juga perlu diterapkan seperti di Pengadilan Negeri Surabaya Kota yang melengkapi layanan sidang dengan penyediaan informasi melalui SMS.

47 Sebuah Penilaian Atas *Website* Pengadilan Tahun 2011, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia, 2012. hlm. 70-71.

Dalam pemanfaatan teknologi, perlu dipertimbangkan adanya prasyarat sistem pendukung untuk efektifitas pemanfaatan 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 di antaranya 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 reformasi birokrasi.[48] Kondisi ini juga patut menjadi perhatian dalam menerapkan solusi pemanfaatan teknologi untuk pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan.

Efektivitas koordinasi pelayanan bersama dengan Kepolisian dan Kejaksaan

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.

Sementara dalam UU No, 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan, tidak ditemukan pengaturan mengenai jangka waktu pelimpahan berkas ini.

48 Laporan *Baseline Survey* Pelayanan Publik di Pengadilan, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan, hlm. 152.

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, di mana 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, di mana 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 penyelenggaran 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 pelanggarannya. 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 di mana 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 setempat.[49]

49 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.

BAB IV
PENUTUP

1. **KESIMPULAN**

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 pra sarana (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 insiatif 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 penindakan pelanggaran lalu lintas yang berdampak pada beban pengadilan negeri dalam menangani perkara pelanggaran lalu lintas. Permasalahan tersebut terletak pada penerapan slip 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.

Beberapa pengadilan negeri dengan jumlah perkara yang disidangkan sangat besar menemukan 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 penangannya 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.

2. REKOMENDASI

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, KUHAP, 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 Pengadilan Negeri Jakarta Timur);
    ii. Pembuatan laporan penyetoran 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.

LAMPIRAN

PROSIDING DAN *GRAPHIC RECORDER*
SEMINAR PENELITIAN
ALTERNATIF PENGELOLAAN PERKARA
PELANGGARAN LALU LINTAS
DI PENGADILAN 17 JUNI 2014

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*

SESI PEMAPARAN HASIL PENELITIAN

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

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 Penegakan Hukum Korps Lalu Lintas Kepolisian*

MAKALAH NARASUMBER

- Warsa Susanta
  Tanggapan Terhadap Hasil Penelitian dan Masukan Bagi Perbaikan Pengelolaan Perkara Tilang

SESI DISKUSI TERBUKA

SESI PENUTUPAN

DAFTAR PESERTA SEMINAR

SESI PEMBUKAAN

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

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 berkendaraan 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 di mana 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 berlalu 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 Penegakan Hukum Korps Lalu Lintas Kepolisian. Setelah itu dilanjutkan dengan diskusi terbuka dengan para beserta 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 di mana 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 dibandingkan 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, di mana 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 menggangap 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 di mana 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 sebesasr 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 memutus 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. Di mana 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, di mana 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 ditangani 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 merjuk 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, di mana 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 di mana 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 optimalisasi pengadilan dalam penegakan 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 pengeloaan tilang.

Kami berharap dalam forum ini terjadi kesamaan inisiatif untuk melakukan perbaikan-perbaikan dalam pengelolaantilang 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 ruangannya 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 menjatuhi hukuman kurungan agar pelanggar datang. Hanya saja setelah dijatuhi 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 Tuaka 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 di mana 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, di mana 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 PNBP (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 PNBP 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 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 perbaikan 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 usang harus kita perbaharuidi sini. Supaya kita ingat bahwa kita punya kewajiban di sini untuk

menyelesaikan penegakan 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 PENEGAKAN 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 tidak dapat dilakukan secara terusmenerus 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 bertanggung jawab 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 Penyetoran 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 pelaksanannya 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 PNBP 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 PNBP sebagaimana tersebut Pasal 2 ayat (1) huruf e UU No. 20 Tahun 1997 dan telah ditetapkan sebagai PNBP 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 PNBP 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. Pelaksanaanputusan 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 Asasi 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 penegakan hukum yang tegas, kami sepakat ini dapat diterapkan terhadap pelanggaran-pelangaran 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 menyeleksipelanggaran-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 dilema, 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 di mana 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 di mana 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, di mana 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 ubah. 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 di mana 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 mengabdi 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 di mana juga rancangan KUHAP tidak ada lagi istilah pelanggaran, maka pelanggaran lalu lintas yang ditilang ini sudah dianggap pidana di mana 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 PNBP 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 PNBP 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, di mana 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 memutus 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 PENEGAKAN 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* di mana 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 pengendara 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 penegakan 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, preemtif, preventif dan penegakan 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 perbai-

kan 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 pengadialn. Tapi kami fokus dulu di wilayah pengadilan, di mana 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 di mana 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 variabel yang ditampilkan oleh pihak peneliti, ada satu variabel 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 ubah 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 semua 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 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 di mana-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, jalanan 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 di mana 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, di mana 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 menyetor 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 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 sepertinya 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 disepakati 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 pengendara 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 PENEGAKAN 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, di mana *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 di mana beliau juga sepakat bahwa proses pengelolaan perkara tilang ini tidak melakukan tatap muka antara pengadilan dengan pengunjung jadi perlu ditembus cara tersebut dengan catatan perlu penyesuaian regulasi.

Sedangkan untuk jangka pendeknya, perlu perubahan instrumen 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 komputer 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 lega sekalidan 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, di mana dibutuhkan komitmen dari berbagai institusi.

Tentunya pada seminar hari ini saya hendak mengklarifikasi pernyataan dan pertanyaan serta masukan tadi bahwa uang tilang ini masuk PNBP, bila masuk PNBP 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.

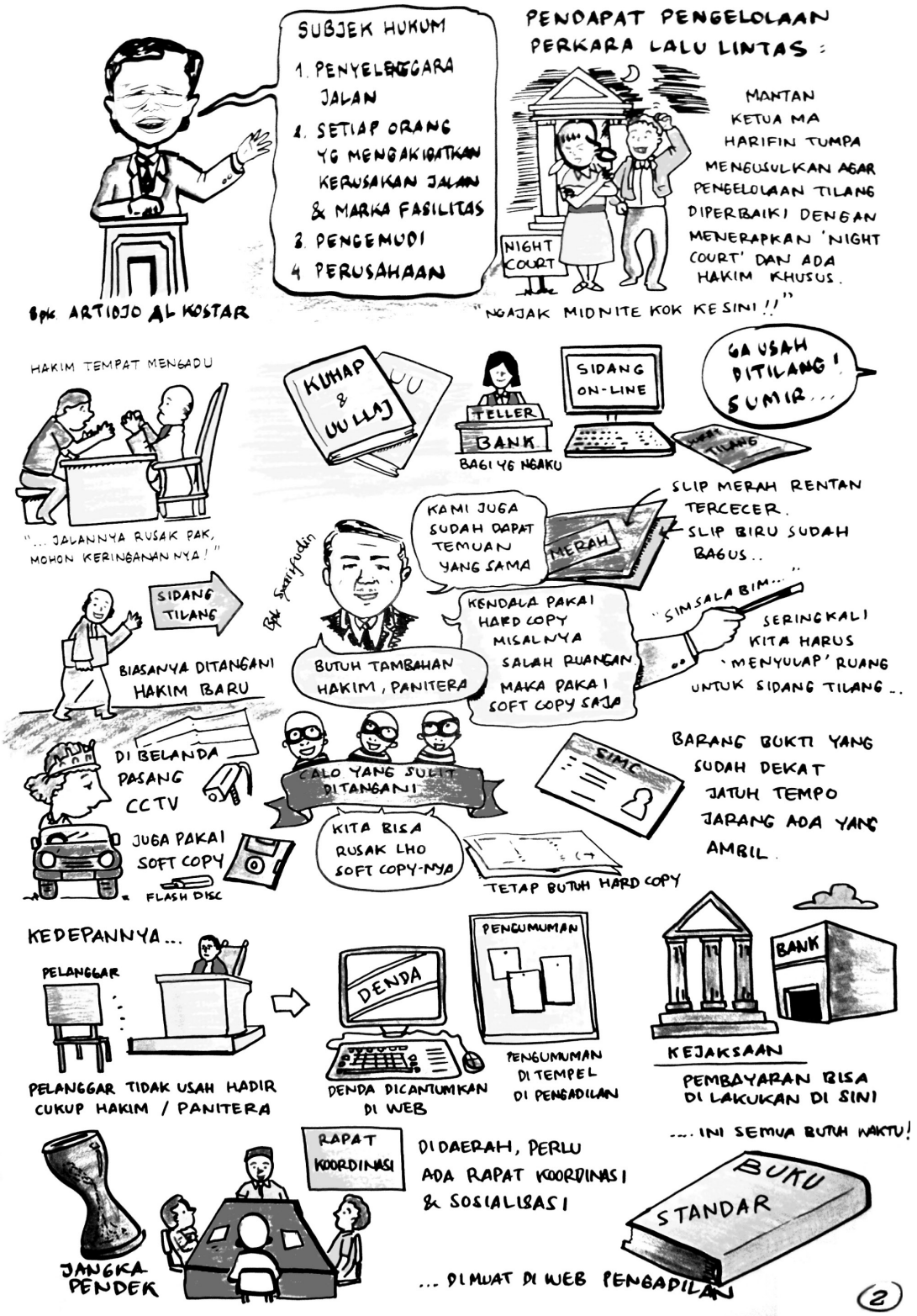
DAFTAR PESERTA SEMINAR

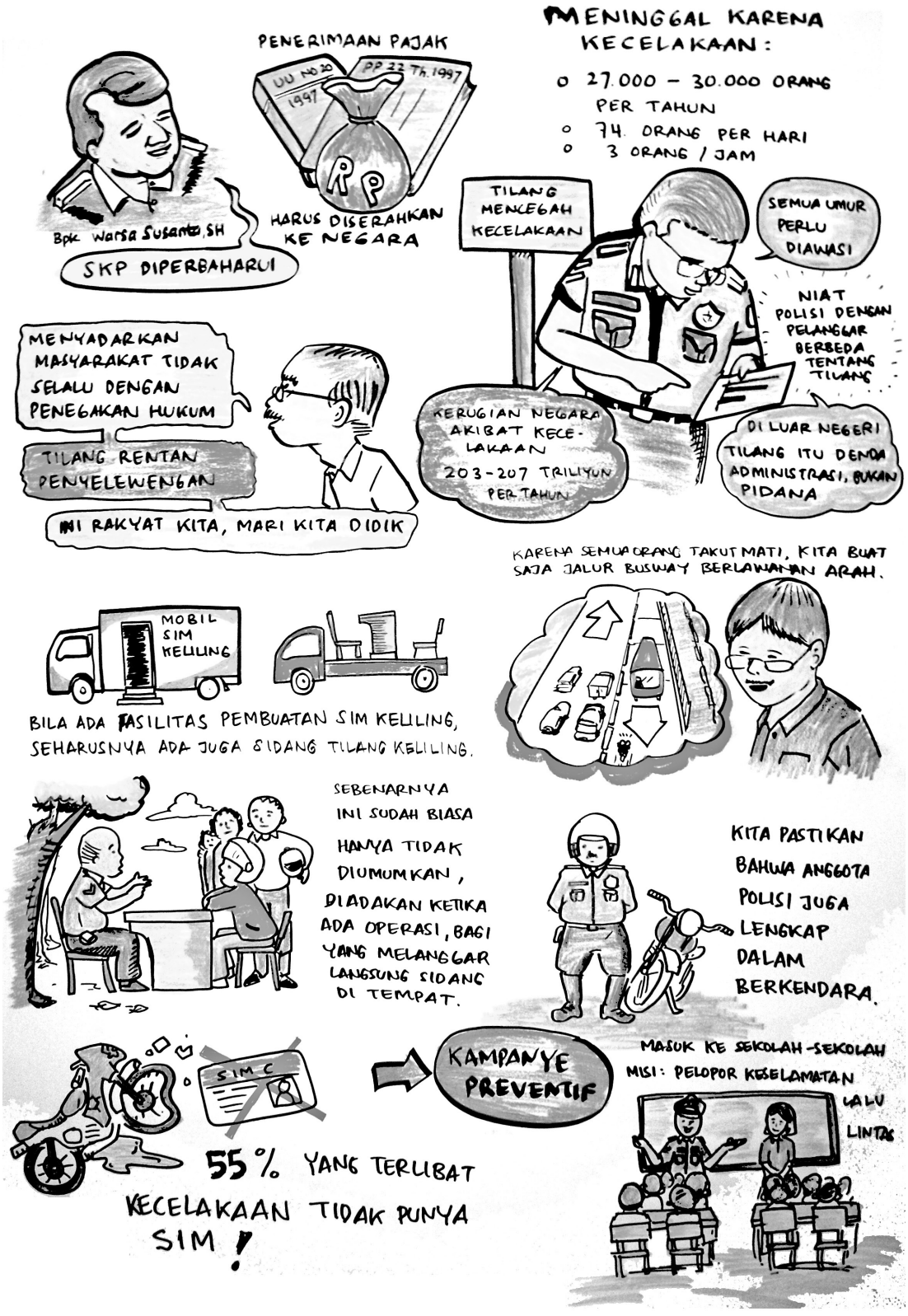
NO	LEMBAGA	NAMA
1	PN TANGERANG	YUNDIA HASBI
2	KETUA PN JAKTIM	H.YAHYA SYAM,SH.MH
3	PANITERA MUDA PIDANA PN JAKBAR	RICAR SOROINDA NASUTION
4	PN JAKBAR	Dr.SUDHAR MARSATININGSI,SH. MHUM
5	KORLANTAS POLRI	INDRAJIT
6	FH UI	FEBBY MUTIARA NELSON
7	PN TANGERANG	DEHEL K.SANDAN,SH.MH
8	PN BEKASI	EKA BUDHI
9	ICW	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.SYAHRIR 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 MA RI	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

NO	LEMBAGA	NAMA
69	LEIP	ARIEHTA ELEISON
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

SEMINAR PENELITIAN
ALTERNATIF PENGELOLAAN
PERKARA PELANGGARAN LALULINTAS
DI PENGADILAN
SELASA
17
JUNI
2014
CUMAN KE DEPAN DOANG MASA MESTI PAKAI HELM?
EMANG ASPAL BISA JADI EMPUK NENG KALO GA PAKE HELM?
PERKARA TILANG ADALAH JENIS PERKARA TERBESAR YAITU 3.214.119 atau 96,4 % DARI 3.386.149 PERKARA PIDANA SELAMA 2013. (LAPTAH MA 2013)
ADA 3JT ORANG YANG BERPOTENSI MENGADU DI SINI
MA
PENGADILAN
PERSEPSI POSITIP ATAS LAYANAN PENGADILAN ADALAH PENTING!
... DEMI PERBAIKAN CITRA PENGADILAN & MA DI MATA MASYARAKAT
HASIL SURVEY
INTEGRITAS PELAYANAN PUBLIK
KPK
PENGELOLAAN SIDANG TILANG
SENADA DENGAN BASELINE SURVEY PELAYANAN PUBLIK PENGADILAN
PSHK & BADAN PENGAWAS MA 2013
JUMLAH PERKARA YANG BESAR BERPENGARUH PADA KEBUTUHAN SDM PENGADILAN.
MASYARAKAT MENGELUHKAN HAL INI...
LANJUT..!
FASILITAS
CALO
SUASANA ANTRIAN
PSST... LEWAT SINI MAS!!
HEI... ANTRI DONG!!
PN JAKTIM 170.463 PERKARA
1 HAKIM
1 PANITERA
8 STAF
PN SURABAYA 191.196 PERKARA
1-5 HAKIM
6 STAF
FASILITAS TERBATAS
JUMAT
2013
RUANG SIDANG
1
2
3
4
5
①


SUBJEK HUKUM
1. PENYELENGGARA JALAN
2. SETIAP ORANG YG MENGAKIBATKAN KERUSAKAN JALAN & MARKA FASILITAS
3. PENGEMUDI
4 PERUSAHAAN
Bpk ARTIDJO AL KOSTAR
PENDAPAT PENGELOLAAN PERKARA LALU LINTAS :
MANTAN KETUA MA HARIFIN TUMPA MENGUSULKAN AGAR PENGELOLAAN TILANG DIPERBAIKI DENGAN MENERAPKAN 'NIGHT COURT' DAN ADA HAKIM KHUSUS.
NIGHT COURT
"NGAJAK MIDNITE KOK KESINI!!"
HAKIM TEMPAT MENGADU
"... JALANNYA RUSAK PAK, MOHON KERINGANAN NYA!"
KUHAP & UU LLAJ
TELLER
BANK
BAGI YG NGAKU
SIDANG ON-LINE
GA USAH DITILANG! SUMIR...
TILANG
SIDANG TILANG
BIASANYA DITANGANI HAKIM BARU
Bpk Syarifuddin
KAMI JUGA SUDAH DAPAT TEMUAN YANG SAMA
MERAH
SLIP MERAH RENTAN TERCECER. SLIP BIRU SUDAH BAGUS..
BUTUH TAMBAHAN HAKIM, PANITERA
KENDALA PAKAI HARD COPY MISALNYA SALAH RUANGAN MAKA PAKAI SOFT COPY SAJA
"SIMSALA BIM..."
SERINGKALI KITA HARUS 'MENYULAP' RUANG UNTUK SIDANG TILANG..
DI BELANDA PASANG CCTV
JUGA PAKAI SOFT COPY
FLASH DISC
CALO YANG SULIT DITANGANI
KITA BISA RUSAK LHO SOFT COPY-NYA
SIMC
BARANG BUKTI YANG SUDAH DEKAT JATUH TEMPO JARANG ADA YANG AMBIL.
TETAP BUTUH HARD COPY
KEDEPANNYA...
PELANGGAR
PELANGGAR TIDAK USAH HADIR CUKUP HAKIM / PANITERA
DENDA
DENDA DICANTUMKAN DI WEB
PENGUMUMAN
PENGUMUMAN DI TEMPEL DI PENGADILAN
BANK
KEJAKSAAN
PEMBAYARAN BISA DI LAKUKAN DI SINI
....INI SEMUA BUTUH WAKTU!
JANGKA PENDEK
RAPAT KOORDINASI
DIDAERAH, PERLU ADA RAPAT KOORDINASI & SOSIALISASI
BUKU STANDAR
... DIMUAT DI WEB PENGADILAN
(2)


PENERIMAAN PAJAK
UU No 20 1997
PP 23 Th. 1997
Rp
HARUS DISERAHKAN KE NEGARA
Bpk. Warsa Susanto, SH
SKP DIPERBAHARUI
MENINGGAL KARENA KECELAKAAN :
o 27.000 – 30.000 ORANG PER TAHUN
o 74 ORANG PER HARI
o 3 ORANG / JAM
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 DENDA 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 KELILING
BILA ADA FASILITAS PEMBUATAN SIM KELILING, SEHARUSNYA ADA JUGA SIDANG TILANG KELILING.
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.
SIM C
KAMPANYE PREVENTIF
MASUK KE SEKOLAH-SEKOLAH
MISI: PELOPOR KESELAMATAN LALU LINTAS
55% YANG TERLIBAT KECELAKAAN TIDAK PUNYA SIM!

MASALAH PELANGGARAN LALU LINTAS SUDAH MASUK TAHAP EMERGENCY
MARI KITA BUAT DISKRESI AGAR TERWUJUD MASYARAKAT YANG TERTIB, ADIL, MAKMUR.
SAYA SETUJU DENDA MAKSIMAL
KITA KENAKAN DENDA MAKSIMAL KEPADA PARA PELANGGAR AGAR MUNCUL EFEK JERA !!!
TAPI HARUS MERATA
PELANGGARAN ITU MASALAH BUDAYA
DI BUAT CARA AGAR SI PELANGGAR MEMPUNYAI RIWAYAT PELANGGARAN SEHINGGA BISA DICEK KETIKA MEMPERPANJANG SIM-NYA
BILA DENDA SIDANG DI PENGADILAN JAUH LEBIH KECIL, MAKA PELANGGAR AKAN LEBIH MEMILIH MENJALANI SIDANG
RP
UNTUK SANKSI DENDA MAKSIMAL AKAN TERKENDALA BILA DITERAPKAN DI PELOSOK DAERAH KARENA BELUM MERATANYA TINGKAT PEREKONOMIAN
KENAPA HANYA KARENA TIDAK BAWA BAN SEREP, ITU DINILAI PIDANA?
PENEGAKKAN DISIPLIN MEMANG HARUS DIPAKSA DENGAN SUATU SISTEM
AYO BANG... MAJU LAGI KE DEPAN...!!
DEPAN KALI BANG?
BELUM MERAH BANGET!
4

BAGIAN

2

Kertas Kebijakan Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

BAB I
PENDAHULUAN

1. LATAR BELAKANG

Laporan Tahunan Mahkamah Agung 2013 menunjukkan bahwa perkara pelanggaran lalu lintas merupakan jenis perkara pidana terbesar yang ditangani oleh seluruh pengadilan negeri di Indonesia. Pada 2013, keseluruhan jumlah perkara pidana yang ditangani oleh seluruh pengadilan negeri di Indonesia adalah 3.386.149 perkara.

Sebanyak 3.214.119 atau 96,40% dari keseluruhan jumlah perkara pidana tersebut merupakan perkara tindak pidana ringan dan pelanggaran lalu lintas. Perkara pidana biasa pada 2013 hanya menempati angka 119.876 perkara atau 3,60% dari keseluruhan jumlah perkara pidana. Selanjutnya adalah perkara pidana singkat yaitu sebesar 231 perkara atau 0,01% dari jumlah keseluruhan perkara pidana.

Jumlah perkara pelanggaran lalu lintas yang menempati posisi terbesar dari jumlah perkara pidana yang ditangani oleh pengadilan negeri juga terlihat dalam Laporan Tahunan Mahkamah Agung tahun sebelumnya (2012). Perkara pidana yang ditangani oleh seluruh pengadilan negeri di Indonesia sepanjang 2012 berjumlah 3.424.906 perkara.[1]

Dari keseluruhan perkara pidana tersebut, jumlah terbesar ditempati oleh perkara pidana cepat (tindak pidana ringan dan pelanggaran lalu lintas), yaitu sebanyak 3.282.032 perkara atau 96,51% dari keseluruhan perkara pidana. Sisanya adalah perkara pidana biasa sejumlah 142.111 perkara (3,47%) dan perkara pidana singkat sejumlah 763 perkara (0,02%).

Data yang bersifat nasional di atas tercermin secara konkret pada tingkatan pengadilan negeri. Di Pengadilan Negeri Ternate, pada kurun waktu Januari

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

hingga Desember 2013, terdapat 3.963 perkara pelanggaran lalu lintas yang ditangani.[2]

Apabila diperbandingkan dengan jumlah keseluruhan perkara pidana yang ditangani oleh Pengadilan Negeri Ternate, perkara pelanggaran lalu lintas menduduki peringkat pertama dengan jumlah yang cukup signifikan. Pada 2013, perkara pelanggaran lalu lintas mencapai 3.963 perkara, diikuti dengan perkara pidana biasa sebanyak 219 perkara, dan perkara tindak pidana korupsi sebanyak 27 perkara.[3]

Jumlah perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri Ternate yang menduduki posisi terbesar dari keseluruhan jumlah perkara juga terjadi di Pengadilan Negeri Surabaya. Pada kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 141.196 perkara pelanggaran lalu lintas yang ditangani oleh Pengadilan Negeri Surabaya.[4]

Pada Pengadilan Negeri Palu, selama kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 6.437 perkara pelanggaran lalu lintas.[5] Apabila diperbandingkan dengan jumlah keseluruhan perkara pidana yang ditangani oleh Pengadilan Negeri Palu, maka terdapat 6.437 perkara pelanggaran lalu lintas berbanding dengan 650 perkara pidana biasa.[6]

Pada Pengadilan Negeri Medan, jumlah perkara pelanggaran lalu lintas yang ditangani juga sangat besar secara kuantitas. Pada kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 87.808 perkara pelanggaran lalu lintas.[7] Apabila diperbandingkan dengan jumlah perkara pidana biasa yang ditangani oleh Pengadilan Negeri Medan, maka terdapat 87.808 perkara pelanggaran lalu lintas berbanding dengan 3.843 perkara pidana biasa.[8]

Selanjutnya, di Pengadilan Negeri Binjai, selama kurun waktu Januari hingga Desember 2013, terdapat 5.300 perkara perkara pelanggaran lalu lintas.[9] Apabila diperbandingkan dengan jumlah perkara pidana biasa yang ditangani oleh Pengadi-

2 Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas 2013, Pengadilan Negeri Ternate, 2 Februari 2014.
3 Data diperoleh dari Buku Register Perkara 2013, Panitera Muda Hukum Pengadilan Negeri Ternate, 2 Februari 2014.
4 Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas 2013, Pengadilan Negeri Surabaya, 2 Februari 2014.
5 Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas 2013, Pengadilan Negeri Palu, 9 Februari 2014.
6 Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana, Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Palu, 9 Februari 2014.
7 Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas, Pengadilan Negeri Medan, 24 Februari 2014.
8 Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana, Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Medan, 24 Februari 2014.
9 Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas, Pengadilan Negeri Binjai, 24 Januari 2014.

lan Negeri Binjai, maka terdapat 5.300 perkara pelanggaran lalu lintas berbanding dengan 405 perkara pidana biasa.[10]

Kemudian, Pengadilan Negeri Jakarta Timur selama kurun waktu Januari hingga Desember 2013, tercatat menangani sejumlah 170.463 perkara pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan data dari beberapa pengadilan negeri di atas, dapat disimpulkan bahwa dari sisi jumlah, perkara pelanggaran lalu lintas merupakan jenis perkara terbesar yang ditangani oleh pengadilan negeri di Indonesia. Hal ini berarti juga pada perkara pelanggaran lalu lintas interaksi antara pengadilan dan masyarakat paling banyak terjadi.

Dapat dibayangkan apabila setiap tahun sekitar 3 juta orang harus menempuh persidangan pelanggaran lalu lintas dan ketika berinteraksi dengan pengadilan menemui pengalaman buruk, maka terdapat potensi setidaknya 3 juta persepsi negatif yang berkembang di masyarakat mengenai pengadilan. Hal ini belum termasuk potensi bahwa persepsi negatif terhadap pengadilan itu dapat dengan mudah menyebar ke kelompok masyarakat yang lebih luas.

Dari berbagai pemberitaan media massa, tidak sedikit keluhan dan persepsi negatif terhadap pengadilan muncul dari persidangan perkara pelanggaran lalu lintas. Misalnya, dalam sebuah artikel, pernah diberitakan terdapat seorang petugas pengadilan negeri bersikap tidak sopan kepada pelanggar akibat kelelahan mengurus persidangan pelanggaran lalu lintas selama seharian penuh.[11]

Kondisi di atas juga diperburuk dengan menjamurnya calo (makelar) kasus-kasus persidangan pelanggaran lalu lintas.[12] Ketua Mahkamah Agung, M. Hatta Ali, pernah menyatakan bahwa calo semakin banyak berkeliaran di pengadilan, terutama ketika persidangan pelanggaran lalu lintas digelar. Menurut Ketua Mahkamah Agung, meski calo bukan oknum maupun petugas pengadilan, tetapi ulah mereka menyebabkan pengadilan mendapat kesan buruk dari masyarakat. Pengadilan selama ini dianggap tidak mampu menertibkan keberadaan dan ulah calo. Meskipun secara terbatas upaya penertiban sudah ditempuh oleh beberapa pengadilan.

Persepsi yang tidak baik dari masyarakat terhadap pengadilan akibat persidangan pelanggaran lalu lintas terkonfirmasi oleh penelitian *Baseline Survey*: *Survei Kepuasan Publik Terhadap Layanan Pengadilan* yang dilakukan oleh Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (2013) yang menunjukan rendahnya tingkat kepuasan pengguna layanan sidang pelanggaran lalu lintas. Dari keselu-

10 Data diperoleh dari Buku Register Perkara Pidana, Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Binjai, 24 Januari 2014.

11 Harian *Waspada*, 25 November 2011.

12 "PN Jakarta Pusat Akui Rawan Percaloan", *Kompas*. http://www.antikorupsi.org/id/content/pn-jakarta-pusat-akui-rawan-percaloan, diakses pada 17 Maret 2013.

ruhan responden nasional, hanya 23% responden yang menyatakan puas terhadap persidangan pelanggaran lalu lintas. Angka ini relatif kecil dibandingkan dengan kepuasan terhadap aspek-aspek layanan lainnya, yang mencapai kisaran angka 50 %.[13]

Selain itu, Survei Integritas Pelayanan Publik yang diselenggarakan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) pada 2012 juga menyatakan bahwa persidangan pelanggaran lalu lintas di seluruh pengadilan negeri di Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, dan Palu dikelola di bawah standar.

Temuan ini diperkuat oleh pernyataan Ketua Mahkamah Agung periode 2009-2012, Harifin A. Tumpa, yang mengeluhkan volume kerja yang disumbang dari perkara pelanggaran lalu lintas sangat besar dan pada akhirnya membuat banyak pengadilan kewalahan. Sumberdaya pengadilan banyak tersedot oleh perkara pelanggaran lalu lintas padahal perkaranya sendiri bersifat sederhana atau sumir.

Di banyak pengadilan, biasanya terdapat 1 (satu) hari dalam seminggu yang dialokasikan khusus untuk penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Di Pengadilan Negeri Malang, dalam satu hari terdapat sekitar 2.530 pelanggar lalu lintas yang harus disidang, sebagaimana yang terjadi pada Jumat, 1 Februari 2013.[14]

Di Pengadilan Negeri Medan, dalam satu hari pelanggar lalu lintas yang disidangkan bisa mencapai 4.500 orang, seperti yang terjadi pada Jumat, 25 November 2011.[15] Mulai dari hakim, pegawai, gedung dan ruang sidang, hingga berbagai fasilitas pengadilan lainnya dipergunakan hanya untuk persidangan pelanggaran lalu lintas di hari tersebut.

Oleh karena itu, penyikapan dan pembenahan terhadap kondisi di atas menjadi penting dan urgen. Penelitian ini telah mendorong beberapa solusi yang berkisar pada: *pertama*, keinginan untuk mempertahankan penanganan perkara pelanggaran lalu lintas oleh pengadilan negeri tetapi dengan perbaikan-perbaikan tertentu dalam penyelenggaraannya dan *kedua*, mengeluarkan atau mengurangi perkara pelanggaran lalu lintas dari domain pengadilan negeri, khususnya bagi perkara di mana pelanggar mengakui kesalahannya (*uncontested cases*).

Solusi kedua terbentur dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (selanjutnya disebut KUHAP) dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ). Hal ini berarti pilihan untuk

13 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.

14 *Metropos*, 3 Februari 2013.

15 Harian *Waspada*, 25 November 2011.

mengeluarkan penanganan perkara lalu lintas dari domain pengadilan negeri tidak bisa dilakukan sepanjang belum ada perubahan terhadap kedua undang-undang tersebut dan peraturan turunannya.

Oleh karena itu, pembenahan penanganan perkara lalu lintas di pengadilan negeri menjadi penting untuk dilakukan sebagai solusi jangka pendek. Beban kerja pengadilan yang terlalu besar akan menjadi disinsentif bagi hakim, panitera, dan staf pengadilan untuk berfokus meningkatkan kualitas kerjanya (lewat putusan yang konsisten dan argumentatif) saat menangani perkara-perkara yang sifatnya substansial dan dampaknya luas bagi masyarakat.

Kertas kebijakan (*policy paper*) dan Standar Nasional Penyelesaian Perkara Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini disusun setelah melalui 2 (dua) tahapan penelitian dalam kurun waktu kurang lebih 2 (dua) tahun. Di mana pada tahap pertama, penelitian difokuskan untuk memetakan permasalahan-permasalahan yang timbul dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri. Kemudian, pada tahap kedua, penelitian mengambil fokus pada perumusan rekomendasi pembenahan dan pengujian terhadap rekomendasi yang dihasilkan tersebut.

Dengan demikian, kertas kebijakan yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini berisi rekomendasi dan solusi atas permasalahan yang muncul dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.

Rekomendasi-rekomendasi yang dihasilkan juga digali berdasarkan terobosan dan praktik-praktik terbaik (*best practices)* yang telah dilakukan oleh beberapa pengadilan negeri. Terobosan dan praktik baik tersebut berbasis pada inisiatif personil di beberapa pengadilan negeri tertentu sehingga tidak seragam dan terlembaga. Untuk itu, perlu dibentuk standar nasional penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri sebagai sebuah bentuk pelembagaan praktik pelayanan terbaik dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas.

2. IDENTIFIKASI MASALAH

Kertas kebijakan ini berisi signifikansi pembentukan dalam Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri yang dimaksudkan untuk memecahkan beberapa persoalan terkait:

1. Bagaimana bentuk pelembagaan terhadap inisiatif dan praktik baik di beberapa pengadilan negeri terkait pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas untuk mewujudkan pelayanan publik yang optimal bagi masyarakat?
2. Bagaimana pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri dapat dilakukan secara ideal, efisien, dan efektif?

3. TUJUAN

Tujuan dari penyusunan kertas kebijakan ini adalah untuk:

1. Menjadi basis argumentasi yang bersifat ilmiah dalam pembentukan Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri.
2. Mendeskripsikan materi yang termuat dalam Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri.
3. Memberikan gambaran penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri yang ideal, efektif, dan efisien.

4. KEGUNAAN

Adapun kegunaan dari kertas kebijakan ini adalah sebagai penjelasan dan basis argumentasi yang bersifat ilmiah dari Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri. Penyusunan Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri berguna sebagai bentuk rekomendasi kepada pembentuk kebijakan (*policy maker*) guna menyelesaikan kendala dan tantangan dalam penyelesaian dan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.

5. METODE

Penyusunan kertas kebijakan Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri dilakukan dengan metode penelitian yuridis normatif yaitu melalui penelaahan terhadap berbagai peraturan perundang-undangan yang terkait dengan penanganan perkara pelanggaran lalu lintas serta dikombinasikan dengan studi kepustakaan terhadap literatur dan referensi lainnya.

Penelitian yang bersifat yuridis normatif tersebut dilengkapi dengan metode penelitian empirik dengan melakukan penggalian data langsung pada beberapa pengadilan negeri serta dengan melakukan observasi yang mendalam guna melihat faktor hukum dan non-hukum yang berpengaruh terhadap pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.

Penelitian sebagai basis penyusunan Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas ini telah dilakukan selama kurun waktu lebih dari 2 (dua) tahun. Penggalian data juga telah dilakukan di 13 (tigabelas) pengadilan negeri, yaitu Pengadilan Negeri Jakarta Timur, Jakarta Pusat, Medan, Binjai, Stabat, Surabaya, Malang, Palu, Ternate, Mataram, Praya, Makassar, dan Maros.

BAB II
KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTIK EMPIRIS

1. KAJIAN TEORITIS

Penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas merupakan bagian dari upaya penegakan hukum atas norma-norma lalu lintas yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Jimly Asshiddiqie mendefinisikan penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.

Penegakan hukum dapat ditinjau dari sudut subjek dan objeknya. Penegakan hukum yang ditinjau dari sudut subjek dapat dilihat dalam makna luas dan sempit. Dalam arti luas, proses penegakan hukum itu melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normatif atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum.

Sementara itu, dalam arti sempit, penegakan hukum hanya diartikan sebagai upaya aparatur penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya. Dalam memastikan tegaknya hukum itu, apabila diperlukan, aparatur penegak hukum diperkenankan untuk menggunakan daya paksa.

Selain itu penegakan hukum dapat juga ditinjau dari sudut objeknya, yaitu dari segi hukum. Pengertiannya mencakup makna yang luas dan sempit. Dalam makna luas, penegakan hukum itu mencakup pula nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat. Sedangkan, dalam makna yang lebih sempit, penegakan hukum itu hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis saja.

Penegakan norma ini juga merupakan proses konkritisasi norma atau hukum ke dalam peristiwa konkret. Sudikno Mertokusumo menyatakan bahwa melalui penegakan hukum inilah hukum menjadi kenyataan. Dalam menegakkan hukum terdapat 3 (tiga) unsur yang harus diperhatikan, yaitu: kepastian hukum *(rechtssicherheit),* kemanfaatan *(zweckmassigkeit),* dan keadilan *(gerechtigkeit).* Kepastian hukum merupakan perlindungan *yustiatibel* terhadap tindakan sewenang-wenang yang berarti bahwa seseorang akan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.

Kemanfaatan dimaksudkan bahwa penegakan hukum harus memberi manfaat atau kegunaan bagi masyarakat. Sedangkan keadilan dimaksudkan bahwa penegakan hukum harus adil karena hukum identik dengan keadilan.[1]

Definisi di atas apabila dikaitkan dengan penegakan hukum atau penindakan pelanggaran lalu lintas, maka dapat ditarik pengertian bahwa dalam menegakkan hukum berlalu lintas atau menindak pelanggaran lalu lintas harus memperhatikan aspek kepastian hukum, kemanfaatan, dan keadilan. Upaya ini perlu dilakukan untuk mencapai efektivitas dalam penegakan hukum berlalu lintas.

Untuk dapat mewujudkan efektivitas penindakan atau penegakan hukum, salah satu pendekatan teoritik yang dapat digunakan adalah dengan model atau pendekatan yang dikemukakan Lawrence Friedmann dalam buku yang berjudul *Legal Theory*. Terdapat 3 (tiga) komponen utama dalam sistem hukum, yaitu: (i) substansi, (ii) struktur, dan (iii) budaya.[2]

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.[3]

Komponen subtansi hukum merujuk kepada aturan, norma, dan pola perilaku konkret manusia yang berada dalam sistem itu.[4] Subtansi hukum tidak hanya terdefinisi pada apa yang tertulis di dalam peraturan perundang-undangan semata tetapi juga bagaimana peraturan perundang-undangan tersebut diterapkan dengan kelonggaran-kelonggaran tertentu yang menciptakan hukum yang hidup (*living law*).[5]

---

1 Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2002, hlm. 145.
2 Lawrence M. Friedman (Terjemahan Wishnu Basuki), *Hukum Amerika Sebuah Pengantar*, Edisi Kedua, PT Tata Nusa, Jakarta-Indonesia,Tahunnnya hlm. 7-11.
3 *Ibid*, hlm. 7.
4 *Ibid*.
5 *Ibid*, hlm. 7-8.

Komponen terakhir yaitu budaya hukum, merupakan sikap manusia terhadap hukum dan sistem hukum, kepercayaan, nilai, pemikiran, serta harapannya. Persepsi 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.[6]

Soerjono Soekanto juga menguraikan faktor yang mempengaruhi penegakan hukum. Pada Pidato Pengukuhan Guru Besar Tetap Fakultas Hukum Universitas Indonesia 1983, Soerjono Soekanto mengidentifikasi terdapat 5 (lima) faktor yang mempengaruhi proses penegakan hukum, yaitu:[7]

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

2. KAJIAN TERHADAP ASAS/PRINSIP YANG TERKAIT

Sudikno Mertokusumo menyatakan bahwa asas hukum bukan hukum konkret melainkan pikiran dasar yang umum dan abstrak atau merupakan latar belakang peraturan konkret yang terdapat di dalam maupun di belakang setiap sistem hukum sebagaimana terjelma dalam peraturan perundang-undangan dan putusan hakim.[8]

Asas ini merupakan kebijakan dasar dalam merumuskan norma-norma. Paul Scholten menyatakan asas hukum adalah kecenderungan-kecenderungan yang disyaratakan oleh pandangan kesusilaan kita pada hukum, merupakan sifat-sifat umum dengan segala keterbatasannya sebagai pembawaan umum tetapi yang tidak boleh tidak ada.

Dalam upaya penindakan pelanggaran lalu lintas terdapat dua aspek yang terkait dengan hal ini, yaitu asas yang berkaitan dengan penyelenggaraan dan pengaturan lalu lintas dan asas yang berkaitan dengan penyelenggaraan proses

---

6 *Ibid.*

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

8 Sudikno Mertokusumo dalam Y Sari Murti Widiyastuti, *Ringkasan Disertasi untuk Ujian Promosi Doktor Dari Dewan Penguji Sekolah Pascasarjana UGM*, 12 Desember 2007, hlm. 17.

peradilan. Asas dalam penyelenggaraan lalu lintas telah dirumuskan dalam UU Lalu Lintas. Terdapat sembilan asas dalam undang-undang tersebut, yaitu:

a. asas tranparan, yaitu keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan;
b. asas akuntabel, yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan;
c. asas berkelanjutan, yaitu penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan;
d. asas partisipatif, yaitu pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan;
e. asas bermanfaat, yaitu semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat;
f. asas efisien dan efektif, yaitu pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna;
g. asas seimbang, yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara;
h. asas terpadu, yaitu penyelenggaraan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi pembina;
i. asas mandiri, yaitu upaya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Sementara itu, dalam penyelenggaraan sistem peradilan terdapat beberapa asas yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman. Dalam undang-undang tersebut diatur bahwa peradilan dilakukan dengan sederhana, cepat, dan biaya ringan.

Prinsip atau asas sederhana dimaksudkan bahwa pemeriksaan dan penyelesaian perkara dilakukan dengan cara efesien dan efektif. Biaya ringan adalah biaya perkara yang dapat dijangkau oleh masyarakat. Namun demikian, asas

sederhana, cepat, dan biaya ringan dalam pemeriksaan dan penyelesaian perkara di pengadilan tidak mengesampingkan ketelitian dan kecermatan dalam mencari kebenaran dan keadilan.

Asas-asas yang diatur dalam kedua undang-undang tersebut merupakan pengadopsian dari prinsip-prinsip dasar dalam masyarakat yang menjadi dasar dalam pembentukan kebijakan maupun pelaksanaannya. Asas-asas tersebut merupakan *ratio legis* atau alasan bagi lahirnya peraturan hukum, sekaligus merupakan pengarah umum untuk menganjurkan yang seharusnya menurut hukum.[9]

3. KAJIAN TERHADAP PENYELENGGARAAN, KONDISI YANG ADA, SERTA PERMASALAHAN YANG DIHADAPI

Dari sisi jumlah, perkara pelanggaran lalu lintas merupakan perkara terbesar yang ditangani seluruh pengadilan negeri di bidang pidana. Oleh karena itu, pada perkara pelanggaran lalu lintaslah interaksi antara pengadilan dengan masyarakat pencari keadilan paling banyak terjadi. Tidak berlebihan apabila dinyatakan bahwa wajah pengadilan di Indonesia sangat dipengaruhi oleh bagaimana perkara pelanggaran lalu lintas dikelola. Jika pengelolaannya baik, maka baiklah wajah pengadilan di mata publik. Namun, jika pengelolaannya kurang baik, maka harus diterima apabila persepsi masyarakat mengenai pengadilan juga tidak positif.

Selama ini 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 slip biru dan merah sebagaimana ketentuan UU Lalu Lintas 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. Terdapat beberapa pengadilan negeri dengan jumlah perkara yang disidangkan

9 Maftuh Effendi, *Mengkaji Model dan Rumusan Acara (*ius constituendum*) Pengujian Peraturan Perundang-Undangan di Bawah Undang-Undang oleh Mahkamah Agung*, Puslitbang Hukum dan Keadilan, Badan Litbang Diklat Kumdil Mahkamah Agung, 2014, hlm. 22.

sangat besar yang menghadapi kendala terutama dalam penyiapan berkas perkara.

Di sisi lain, jumlah perkara yang besar ini juga masih ditambah dengan proses penyerahan berkas dari kepolisian kepada pengadilan negeri yang sangat berdekatan dengan pelaksanaan hari sidang pelanggaran lalu lintas. Dalam menyiapkan berkas dengan jumlah yang banyak dan waktu yang sangat singkat ini, pengadilan negeri dihadapkan pada persoalan keterbatasan sumber daya manusia.

Banyaknya jumlah pengunjung pengadilan yang akan menjalani persidangan pelanggaran lalu lintas memberi dampak pada situasi pengadilan pada hari persidangan perkara pelanggaran lalu lintas. Hal ini juga berkorelasi dengan kebutuhan penyediaan sarana dan prasarana pendukung baik yang berhubungan langsung dengan penanganan perkara maupun sarana prasarana penunjang lainnya. Minimnya sarana dan pra sarana serta pengaturan sarana prasarana 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 dimaknai sebagai beban sehingga muncul wacana untuk penanganannya tidak memerlukan keterlibatan pengadilan negeri. Akan tetapi, pandangan lain juga muncul dengan mendasarkan bahwa beban tersebut merupakan tanggung jawab yang telah diberikan oleh peraturan perundang-undangan bagi institusi tertentu guna masyarakat yang ingin memperoleh keadilan.

Realitas pada beberapa pengadilan menunjukkan bahwa beban atau persoalan dalam penanganan 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, tetapi juga berhubungan dengan pelaksanaan kewenangan dari institusi lainnya. Oleh karenanya, dalam beberapa hal, penanganannya memerlukan koordinasi dengan program yang saling terkait antar institusi yang berperan.[10]

4. KAJIAN TERHADAP IMPLIKASI PENERAPAN SISTEM YANG BARU DAN DAMPAKNYA

Penyelesaian terhadap kendala-kendala dalam persidangan pelanggaran lalu lintas telah memunculkan berbagai inisiatif dari pengadilan negeri sebagai upaya inovasi dan penerapan efektivitas dalam persidangan pelanggaran lalu lintas. Inovasi

10 Laporan Akhir Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan, Puslitbang MA, PSHK, dan AIPJ, 2014.

tersebut merupakan respons atas kendala yang dihadapi oleh pengadilan di antaranya terkait dengan persoalan administrasi persidangan, pelaksanaan persidangan, dan koordinasi dengan aparat penegak hukum lainnya yang berperan juga sesuai dengan peraturan perundang-undangan dalam penindakan pelanggaran lalu lintas (dalam hal ini kepolisian dan kejaksaan). Kendala tersebut mempunyai dampak yang besar bagi pengadilan pada saat penyelenggaraan persidangan. Hal tersebut ditambah dengan kendala dari luar pengadilan, seperti maraknya penawaran jasa (calo) pengurusan sidang perkara pelanggaran lalu lintas.

Kondisi yang diperoleh dalam penelitian ini juga menunjukkan bahwa beberapa inovasi dilakukan secara parsial oleh pengadilan. Sebagai contoh, pada satu pengadilan telah menerapkan alur penyelenggaraan sidang perkara pelanggaran lalu lintas secara baik sehingga masyarakat mudah melakukan pengurusan. Akan tetapi, pengadilan tersebut belum melakukan penyebaran informasi tentang sidang pelanggaran lalu lintas di *website* pengadilan.

Praktik lainnya yang menjadi perhatian adalah terkait dengan penyerahan berkas perkara pelanggaran lalu lintas dari kepolisian kepada pengadilan negeri. Beberapa pengadilan negeri telah berhasil melakukan koordinasi dengan pihak kepolisian untuk menyerahkan berkas dalam waktu yang wajar sehingga pengadilan memiliki banyak waktu untuk melakukan penyiapan berkas. Selain itu, penyerahan berkas juga dilakukan dalam bentuk *softcopy*. Praktik ini telah memberikan kemudahan bagi pengadilan dalam mempersiapkan persidangan pelanggaran lalu lintas.

Inovasi yang dilakukan oleh pengadilan negeri dalam menghadapi kendala tersebut berangkat dari situasi dan potensi yang dimiliki oleh masing-masing pengadilan. Oleh karena itu, sebagai upaya untuk meningkatkan pelayanan kepada publik terutama dalam penyelenggaraan sidang pelanggaran lalu lintas, maka berbagai praktik terbaik yang sudah dilakukan oleh beberapa pengadilan tersebut perlu dituangkan dan diseragamkan dalam standar nasional. Dengan demikian, praktik terbaik di suatu pengadilan dapat melengkapi atau dapat diterapkan di pengadilan lainnya.

Penyusunan standar nasional ini diharapkan dapat menjadi pedoman bagi pengadilan negeri untuk meningkatkan layanannya dalam penyelenggaraan sidang pelanggaran lalu lintas. Berkembangnya inovasi dari beberapa pengadilan negeri tersebut mengindikasikan adanya kebutuhan mengenai pedoman yang dapat menjadi acuan secara bersama-sama.

Dari aspek efektivitas implementasinya, berdasarkan pada praktik terbaik pengadilan, maka potensi implementasinya lebih mudah bagi pengadilan lainnya untuk melengkapi layanannya. Potensi dampak atau manfaat dari penerapan standar penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas ini, meliputi:

1. **Peningkatan kualitas pelayanan publik pengadilan**
   Adanya pedoman bersama ini akan memudahkan aparat pengadilan untuk memperbaiki pelayanan dalam pelaksanaan sidang pelanggaran lalu lintas. Acuan dalam standar ini dapat menjadi dasar bagi penyusunan petunjuk teknis yang akan dilaksanakan di tiap-tiap pengadilan. Dengan demikian, seiring dengan peningkatan kualitas layanan ini, maka masyarakat sebagai penerima manfaat dari penerapan standar ini akan mendapatkan kemudahan dalam menjalani proses persidangan pelanggaran lalu lintas.

2. **Peningkatan kepercayaan publik dan pembelajaran hukum**
   Rendahnya kualitas pelayanan dalam penyelenggaran sidang pelanggaran lalu lintas telah memberikan dampak besar terhadap kepercayaan masyarakat kepada institusi pengadilan. Di sisi lain, pelaksanaan sidang yang tidak optimal juga tidak memberikan pembelajaran hukum bagi masyarakat secara baik. Oleh karena itu, apabila standar pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas ini dapat dilaksanakan, maka dampaknya secara tidak langsung adalah meningkatnya kepercayaan publik terhadap pengadilan berdasarkan tingkat kepuasaannya terhadap pelayanan pengadilan. Sementara itu, dari aspek pembelajaran hukum, proses pelaksanaan sidang yang tertib akan memberikan pengaruh baik bagi pengunjung pengadilan dalam mengikuti persidangan.

3. **Pedoman bagi pengadilan untuk meningkatkan koordinasi dengan aparat penegak hukum lain yang berperan dalam persidangan pelanggaran lalu lintas**
   Penindakan pelanggaran lalu lintas tidak hanya menjadi pekerjaan pengadilan semata, tetapi juga melibatkan institusi penegak hukum lainnya, yaitu kepolisian dan kejaksaan. Peran positif kepolisian dan kejaksaan ini juga memberikan kontribusi bagi kelancaran persidangan. Oleh kerena itu, diperlukan koordinasi antara pengadilan, kepolisian, dan kejaksaan untuk mengefektifkan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas. Pedoman ini dapat menjadi acuan bagi pengadilan dalam meningkatkan koordinasi dengan institusi lainnya.

4. **Dorongan bagi kepolisian dan kejaksaan untuk menyusun pedoman di masing-masing institusi dan pedoman bersama mengenai penanganan perkara pelanggaran lalu lintas**
   Secara tidak langsung, inisiatif Mahkamah Agung dengan menerbitkan standar penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas ini dapat mendorong

kepolisian dan kejaksaan untuk menyusun atau memperbarui pedoman di masing-masing institusinya. Selain itu, inisiatif ini dapat menjadi langkah awal bagi Mahkamah Agung, kepolisian, dan kejaksaan untuk merevisi pedoman bersama dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas yang sudah disusun sejak 1993.

Berdasarkan uraian di atas, maka penyusunan dan penerapan standar nasional penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas diperlukan saat ini untuk menyelesaikan berbagai kendala yang muncul dalam penyelenggaraan persidangan pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri. Potensi besar dari standar nasional ini adalah karena penyusunannya berdasarkan pada praktik terbaik yang sudah dijalankan oleh beberapa pengadilan negeri. Oleh karena itu, kemudahan dan efektivitas pelaksanaannya oleh pengadilan negeri akan lebih terjamin.

BAB III
EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN TERKAIT

1. LANDASAN HUKUM PROSEDUR PENANGANAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS

Pelanggaran lalu lintas merupakan fenomena sosial dan hukum yang menuntut pengelolaan yang efektif dan efisien agar terjadi tertib berlalu lintas dan kesadaran hukum.[1] Prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di Indonesia saat ini diatur berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas) yang merupakan pengganti Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Selain itu, terdapat beberapa peraturan turunan yang melengkapi pengaturan dalam UU Lalu Lintas. Secara umum, peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan pengaturan penindakan pelanggaran lalu lintas ialah sebagai berikut.

	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
3	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1 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.

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
PERATURAN/KEPUTUSAN PADA TINGKAT KEPOLISIAN	
9	Surat Keputusan Kepala Kepolisian No. Pol.: SKEP/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis tentang Penggunan 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
PERATURAN/KEPUTUSAN PADA TINGKAT 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

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

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

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

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

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

a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh 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.

UU Lalu Lintas mendefinisikan lalu lintas sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Dengan demikian, ketentuan pidana yang diatur dalam

undang-undang ini berkaitan dengan pelanggaran atas segala hal yang berhubungan dengan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Pasal 7 ayat 2 butir UU Lalu Lintas menyebutkan bahwa:

> "urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia"

Sebagaimana penanganan perkara pidana pada umumnya, penanganan perkara pelanggaran lalu lintas juga melibatkan kepolisian atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS), kejaksaan, dan pengadilan. Meskipun kewenangan penyidikan perkara pelanggaran lalu lintas diserahkan kepada dua institusi, yakni kepolisian dan PPNS bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), kewenangan yang lebih besar diberikan kepada kepolisian. Perbandingan kewenangan kedua institusi itu ialah sebagai berikut:

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 patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan; b. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan penyidikan tindak pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; c. meminta keterangan dari pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum; 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; e. Melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan lalu lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan; f. Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan; g. Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti; h. Melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan lalu lintas; dan/atau i. Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab. **dan kewenangan yang telah diatur dalam KUHAP mengenai penyidik kepolisian*	a. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus; b. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum; c. Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi kendaraan bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap; d. Melarang atau menunda pengoperasian kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan; 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 f. Melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.

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

Kewenangan penyidik diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di

Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menggantikan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaaan 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 Penggunan Blanko Tilang, pelanggar berhak menolak sangkaan pelanggarannya dengan konsekuensi penyitaan barang tertentu oleh penyidik sampai persidangan selesai, atau menerima sangkaan yang dilanjutkan dengan penitipan dana maksimal denda yang ditetapkan UU Lalu Lintas melalui bank yang ditunjuk oleh pemerintah tanpa ada penyitaan apapun.

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

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

Ketentuan tersebut diperkuat oleh Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2010 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku Pada Kepolisian Negara Republik Indonesia. Akan tetapi, Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak tidak mencantumkan denda tilang sebagai salah satu bentuk penerimaan negara bukan pajak yang masuk ke kas negara.

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

> "Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyerahkan berkas perkara hasil penyidikan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta barang bukti kepada pengadilan melalui Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia"

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

Proses pelaksanaan acara cepat memiliki beberapa karakteristik khusus yang membedakannya dari bentuk hukum acara pidana biasa. Pada proses pelaksanaan acara cepat, pelimpahan perkara tidak dilakukan melalui penuntut umum melainkan oleh penyidik yang bertindak sebagai Kuasa Penuntut Umum. Selain itu, pelaksanaan acara cepat juga memiliki beberapa kekhususan lain, yaitu: tidak memerlukan surat dakwaan, diperiksa oleh hakim tunggal, saksi tidak mengucapkan sumpah, dan sifat putusan bersifat final dan mengikat.[2]

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

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

M. Yahya Harahap menguraikan beberapa konsekuensi dari adanya karakteristik pemeriksaan acara cepat sebagai berikut.[3]

a. Penyidik mengambil alih wewenang penuntut umum, atau wewenang penuntut umum sebagai aparat penuntut dilimpahkan undang-undang kepada penyidik;
b. Dengan pelimpahan wewenang tersebut, penyidik "atas kuasa" penuntut umum:
    i. melimpahkan berkas perkara langsung ke pengadilan tanpa melalui aparat penuntut umum;
    ii. berwenang langsung menghadapkan terdakwa beserta barang bukti, saksi, ahli, atau juru bahasa yang diperlukan ke sidang pengadilan.
c. Pelimpahan atas kuasa penuntut umum kepada penyidik dalam acara pemeriksaan tindak pidana ringan adalah 'demi hukum'. Berdasarkan penegasan penjelasan Pasal 205 ayat (2) KUHAP, yang dimaksud "atas kuasa" dari penuntut umum kepada penyidik adalah "demi hukum". Hal ini memang logis, bukankah pelimpahan wewenang tersebut berdasar ketentuan undang-undang? Sehingga penyidik dalam hal ini bertindak

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

3 *Ibid*, hlm.423 – 424.

atas "kuasa undang-undang" dan tidak memerlukan surat kuasa khusus lagi dari penuntut umum.

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

Karakteristik khusus dari hukum acara cepat yang kedua adalah tiadanya surat dakwaan di dalam proses penuntutan. Sebagai gantinya, proses pendakwaan dicatatakan di dalam buku register. Selain itu, hukum acara cepat dilakukan oleh hakim tunggal mengingat sederhananya penerapan hukum dan penilaian terhadap fakta dari proses peradilan cepat.[4]

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

Terkait hal itu, M. Yahya Harahap berpendapat bahwa meskipun proses acara cepat memiliki standar pembuktian yang jauh lebih rendah dibandingkan dengan Pasal 183 KUHAP, keyakinan hakim semata tidak dapat dijadikan dasar untuk menjatuhkan putusan kepada pelanggar. Dengan demikian, penjatuhan putusan harus terlebih dahulu didukung oleh alat bukti lainnya.[5]

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

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

Pada prinsipnya, dua pengertian yang diuraikan Harahap tersebut tepat. Namun, dengan semangat reformasi peradilan yang salah satunya adalah menciptakan peradilan yang cepat dan murah, strategi Mahkamah Agung untuk menghilangkan sumbatan (*backlog*) perkara adalah dengan mengurangi perkara yang masuk ke MA. Oleh karena itu, MA menerbitkan Surat Edaran Mahkamah Agung (SEMA) Nomor 02 Tahun 2012 tentang Penyesuaian Batasan Tindak Pidana Ringan dan Jumlah Denda dalam KUHP.[6] SEMA itu mengatur mekanisme

4 *Ibid*, hlm.428.

5 *Ibid*, hlm.429.

6 Pada huruf b konsideran menimbang SEMA Nomor 02 Tahun 2012, dinyatakan bahwa penanganan perkara di MA harus memperhatikan proporsionalitasantara ancaman hukuman

penyaringan perkara tindak pidana ringan yang dapat dimintakan upaya hukum di MA. Meskipun SEMA itu masih diterapkan terbatas pada perkara-perkara yang berada di dalam KUHP, pembatasan pengajuan upaya hukum dalam pelanggaran lalu lintas kiranya juga penting untuk dipertimbangkan.

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 itu diatur mengenai proses penindakan pelanggaran yang melibatkan pengadilan melalui acara pemeriksaan cepat. Namun, dalam kelompok pengaturan itu, tidak terlihat adanya ketentuan yang jelas mengenai prosedur penanganan perkara lalu lintas di pengadilan. Sebaliknya, pengaturan lebih banyak terkait pengenaan sanksi denda, penitipan denda, dan jumlah denda yang harus dititipkan. Terkait dengan persidangan, ketentuan yang terdapat dalam bagian tersebut hanya menyangkut pemeriksaan cepat dan pemeriksaan tanpa kehadiran pelanggar.[7]

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 itu tidak banyak mengatur mengenai pelaksanaan sidang. Hanya terdapat 3 (tiga) ketentuan yang secara langsung berhubungan dengan prosedur pelaksanaan sidang, yaitu:

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

Ketentuan tersebut belum cukup menjelaskan bagaimana pengadilan harus melakukan pengelolaan atau mengatur prosedur sidang untuk perkara pelanggaran lalu lintas. Prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas sebelumnya juga diatur dalam Surat Kesepakatan Bersama antara Ketua

paling tinggi dan upaya hukum yang dilakukan.

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

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 itu juga mengatur mengenai Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas yang meliputi:[8]

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;
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 negerisebagai 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 pada bagian mengenai acara pemeriksaan perkara pelanggaran lalu lintas. Ketentuan tersebut tidak mengatur secara rinci prosedur penanganan perkara tilang di pengadilan. Surat kesepakatan tersebut merujuk pada Pasal 214 KUHAP yang mengatur mengenai pemeriksaan cepat.

Dari uraian sebelumnya yang merujuk pada ketentuan penanganan perkara pelanggaran lalu lintas 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.

8 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.

Proses pendaftaran dilakukan oleh pelanggar dengan menyerahkan blanko/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 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 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.

- **Jaksa**
  Jaksa berperan melakukan eksekusi, yaitu menerima bukti pembayaran

dari pelanggar dan menyerahkan alat bukti yang telah disita kepada pelanggar.

- **Bank**
  Bank memiliki peran untuk menerima pembayaran denda dari 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 1993 disebutkan dua kelompok yang mempunyai peran dalam penindakan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Dua kelompok tersebut terbagi atas:[9]

KELOMPOK	UNSUR	STATUS/PERAN	DASAR HUKUM (UU NO. 22/2009)
Pelaksana	Polisi	Penyidik/penyidik pembantu	Pasal 259 ayat (1) butir a
	Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS)	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.

9 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.

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.

BAB IV
LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

1. LANDASAN FILOSOFIS

Pada alinea ke-IV pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 secara jelas tertulis beberapa hal yang menjadi tujuan pembentukan Negara Kesatuan Republik Indonesia, yaitu membentuk pemerintahan yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, ikut melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan mewujudkan keadilan sosial.

Banyak ahli yang berpendapat bahwa tujuan negara sebagaimana dimaksud diatas sejalan dengan berkembangnya konsep negara kesejahteraan (*verzongingstaat atau welfare state*) yang muncul pada abad ke-20.[1] Pada konsep tersebut, negara diberikan tanggung jawab dalam mewujudkan dan menjamin kesejahteraan umum atau dituntut untuk aktif sebagai *agency of service*.[2]

Konsep ini merupakan perkembangan dari konsep negara penjaga malam *(nachwaker-staat)* yang dikenal pada abad ke-19. Pada konsep tersebut ruang gerak negara dibatasi hanya dalam hal ketertiban dan keamanan masyarakat.[3] Negara tidak diperbolehkan turun tangan dalam urusan masyarakat di bidang ekonomi maupun sosial. Namun, sejarah mencatat konsep negara penjaga malam (*nachwaker-staat*) justru ditinggalkan karena mengakibatkan kesenjangan ekonomi mencolok terutama setelah perang dunia kedua.[4]

---

1 Misalnya Jimly Asshiddiqie dalam *Konstitusi dan konstitusionalisme*, Konstitusi Press, Jakarta, 2005, hlm. 128-129. dan Bagir Manan dalam *Politik Perundang-undangan Dalam Rangka Liberalisasi Perekonomian*, FH-UNILA, Bandar Lampung, 1996, hlm. 19-20.

2 Marilang, *"Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat (Studi Pengelolaan Tambang)"*, Ikhtiar, Jurnal Penelitian dan Pengembangan Keilmuan Secara Aktual, Edisi Khusus, Makassar: Ikhtiar, 29 Juni 2010, hlm. 110.

3 *Ibid*, hlm. 276.

4 Jimly Asshiddiqie, *Konstitusi Ekonomi,* Kompas, Jakarta, 2010, hlm. 340.

Konsep negara kesejahteraan (*verzongingstaat atau welfare state*) juga dikenal sebagai bagian dari ajaran negara hukum materiil atau negara hukum modern.[5] Pada konsep ini, negara tidak sebatas menjunjung tinggi undang-undang melainkan hukum itu sendiri. Dengan demikian segala upaya perwujudan kesejahteraan tidak boleh lepas dari prinsip-prinsip negara hukum.

Menurut Sunaryati Hartono, terdapat 4 (empat) fungsi hukum dalam pembangunan yaitu:[6]

1. Hukum sebagai pemeliharaan ketertiban dan keamanan;
2. Hukum sebagai sarana pembangunan;
3. Hukum sebagai sarana penegak keadilan; dan
4. Hukum sebagai sarana pendidikan masyarakat.

Hukum harus memegang peranan yang penting bagi sukses tidaknya pelaksanaan suatu rencana pembangunan ekonomi dan pembangunan masyarakat pada umumnya. Hukum harus membuka jalan dan menyalurkan kehendak dan kebutuhan masyarakat ke arah tujuan yang dikehendaki.[7]

Lalu lintas sebagai bagian sistem transportasi nasional secara filosofis tidak dapat dilepaskan dari keberadaan hak atas kebebasan bergerak (*right to freedom of movement)*. Hak tersebut secara tegas diatur dalam Pasal 13 ayat (1) *the Universal Declaration of Human Rights*, yang berbunyi:

> "setiap orang berhak atas kebebasan bergerak dan berdiam di dalam batas-batas setiap negara"

Hak kebebasan bergerak mencakup; hak semua orang untuk bebas memilih tempat tinggal di sebuah negara; bepergian di dalam sebuah negara; bebas untuk pergi memasuki negerinya sendiri; hak untuk tidak dikeluarkan (dibuang) dari sebuah negara tanpa diberikan kesempatan untuk menyanggah keputusan pengeluaran tersebut, serta hak semua orang untuk bebas dari segala bentuk pengasingan.[8]

Keberadaan hak atas kebebasan bergerak merupakan konsekuensi dari kehidupan ekonomi, sosial dan budaya masyarakat yang berjalan dinamis. Hal

---

5 Bagir Manan, *Politik Perundang-undangan Dalam Rangka Liberalisasi Perekonomian,* FH-UNILA, Bandar Lampung, 1996, hlm. 19-20.

6 Sunaryati Hartono, *Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia*, BPHN, Binacipta, Bandung, 1982, hlm. 10.

7 Sunaryati Hartono, *Beberapa Masalah Transnasional dalam PMA di Indonesia*, Binacipta, Bandung, 1972, hlm. 8.

8 Peter Baehr, *Instrumen Internasional Pokok Hak Asasi Manusia*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2006, hlm. 103.

tersebut menempatkan pemenuhan hak atas kebebasan bergerak sebagai kunci terhadap pemenuhan berbagai macam hak asasi manusia lainnya seperti hak atas pekerjaan, atau hak atas rasa aman. Dengan demikian, tindakan aktif negara dalam mengatur lalu lintas adalah hal yang mutlak dilakukan dan sejalan dengan amanat Undang-Undang Dasar 1945.

Tindakan aktif tersebut pada dasarnya telah dimulai oleh Pemerintah dan Dewan Perwakilan Rakyat ketika menerbitkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[9] Namun, hal tersebut tidak cukup, mengingat lembaga yudikatif juga memiliki peran dalam hal pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas.

Dengan demikian, Mahkamah Agung dan badan peradilan dibawahnya sebagai lembaga yudikatif berkewajiban menyiapkan sarana-prasarana, sumber daya manusia, serta peraturan-peraturan internal guna melaksanakan tanggung jawab tersebut. Terlebih lagi, sejak diberlakukannya kebijakan "satu atap" yang membuat Mahkamah Agung lebih mandiri dalam mengelola organisasi, administrasi, dan finansial.[10] Kebijakan "satu atap" selain memberikan tanggung jawab juga menjadi tantangan karena Mahkamah Agung dituntut untuk menunjukkan kemampuannya mewujudkan organisasi lembaga yang profesional, efektif, efisien, transparan, dan akuntabel[11] serta berorientasi kepada pelayanan publik.[12]

Apabila konsep-konsep diatas disarikan dan dihubungkan dengan naskah akademik ini, maka terdapat suatu konsep bahwa negara, termasuk Mahkamah Agung, memiliki kewajiban untuk mengatur sistem transportasi nasional termasuk di dalamnya mengelola penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas guna menciptakan ketertiban, melindungi hak asasi manusia serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

---

9 Undang-undang tersebut menggantikan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dianggap sudah tidak sesuai dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

10 Kebijakan satu atap diambil guna menghindari intervensi terhadap kekuasaan kehakiman oleh lembaga manapun termasuk pemerintah. Kebijakan tersebut diawali dengan terbitnya Ketetapan MPR No. X tahun 1998 yang menetapkan kekuasaan kehakiman bebas dan terpisah dari kekuasaan eksekutif. Ketetapan ini kemudian dilanjutkan dengan diundangkannya Undang-Undang Nomor 35 Tahun 1999 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1970 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman, UU No. 4 Tahun 2004 tentang Kekuasaan Kehakiman dan UU No. 5 Tahun 2004 tentang Perubahan Atas UU No. 14 Tahun 1985 tentang Mahkamah Agung.

11 Mahkamah Agung RI, *Cetak Biru Pembaruan Peradilan 2010-2035,* Mahkamah Agung RI, Jakarta, 2010, hlm. 1.

12 Hal ini sejalan dengan misi Badan Peradilan 2010-2035, di antaranya: menjaga kemandirian badan peradilan; memberikan pelayanan hukum yang berkeadilan kepada pencari keadilan; meningkatkan kualitas kepemimpinan badan peradilan; meningkatkan kredibilitas dan transparansi badan peradilan. Mahkamah Agung RI, *Ibid*, hlm. 15-18.

2. LANDASAN SOSIOLOGIS

Berdasarkan laporan tahunan yang dirilis Mahkamah Agung Republik Indonesia, pada 2012 terdapat 3.424.906 perkara pidana yang ditangani oleh seluruh pengadilan negeri.[13] Dari keseluruhan perkara pidana tersebut, 142.111 perkara (3,47%) merupakan pidana biasa, 763 perkara (0,02%) merupakan perkara singkat, dan 3.282.032 perkara (96,51%) merupakan perkara pidana cepat (tindak pidana ringan dan pelanggaran lalu lintas).

Angka yang tidak jauh berbeda juga ditunjukkan pada laporan tahun berikutnya. Pada 2013, total perkara pidana yang ditangani oleh seluruh pengadilan negeri berjumlah 3.386.149 perkara. Dari keseluruhan perkara tersebut, sebanyak 119.876 perkara (3,60%) merupakan perkara pidana biasa, 231 perkara (0,01%) merupakan perkara pidana singkat, dan 3.214.119 perkara (96,40%) merupakan perkara pidana cepat (tindak pidana ringan dan pelanggaran lalu lintas).

Banyaknya jumlah perkara pelanggaran lalu lintas yang ditangani tersebut tentu berbanding lurus dengan tingkat interaksi antara masyarakat dan pengadilan. Dengan demikian, pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di satu sisi merupakan modal untuk meningkatkan kepercayaan publik, disisi lain bisa menjadi ancaman jika tidak dilakukan dengan baik.

Namun kondisi terkini menunjukkan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas masih memerlukan banyak pembenahan. Penelitian *Baseline Survey* yang dilakukan Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK) bersama dengan Badan Pengawasan Mahkamah Agung pada 2013 menunjukkan angka kepuasan responden terhadap pengguna layanan sidang pelanggaran lalu lintas hanya 23 %. Angka ini relatif kecil dibandingkan dengan aspek-aspek layanan lainnya, yang mencapai kepuasan responden berada pada kisaran angka 50 %.[14]

Survei integritas pelayanan publik yang di lakukan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) di beberapa pengadilan negeri pada 2012 juga menunjukkan hasil serupa. KPK menyatakan bahwa sidang pelanggaran lalu lintas di seluruh Pengadilan Negeri di Jakarta, Bandung, Semarang, Surabaya, Medan, dan Palu dikelola di bawah standar.[15]

---

13 Tim Penyusun, *Laporan Tahunan Mahkamah Agung Republik Indonesia 2012*, Sekretariat Mahkamah Agung Republik Indonesia, Jakarta: 2012 dalam Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK) dan Pusat Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung RI (Puslitbang), *Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan*, 2014, hlm. 4.

14 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.

15 Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK) dan Pusat Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung RI (Puslitbang), *Op.Cit.,* 2014, hlm. 6.

Selain perihal rendahnya kepercayaan publik dan kualitas layanan, terdapat pula penelitian yang menemukan hubungan antara tilang dengan praktik koruptif. Transparency international Indonesia (TII) merilis bahwa 47 persen anak muda di DKI Jakarta memiliki pengalaman dengan korupsi lantaran menghindari tilang polisi.[16] Tindakan koruptif juga dilakukan oleh aparat penegak hukum itu sendiri, misalnya pada perkara Rika Aprilia, pegawai Kejaksaan Negeri Bandar Lampung yang divonis 5 tahun penjara akibat tindak pidana korupsi denda perkara pelanggaran lalu lintas senilai 1,3 miliar pada pertengahan 2014 lalu.[17]

Berdasarkan aspek sosiologis diatas, di antaranya menjamurnya tindakan koruptif, buruknya pelayanan, dan rendahnya kepercayaan masyarakat terhadap pengadilan membuat perbaikan terhadap pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri menjadi hal yang mendesak untuk dilakukan.

3. LANDASAN YURIDIS

Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas dan angkutan jalan. Pada bagian konsideran Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diamanatkan bahwa lalu lintas sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Salah satu bagian penting dari undang-undang tersebut terdapat pada BAB XIX yang mengatur mengenai penyidikan dan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.[18] Sebelum undang-undang tersebut terbit, pengaturan serupa juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP). [19] Selain itu, terdapat beberapa peraturan turunan yang melengkapi pengaturan dalam undang-undang tersebut.

Dalam penanganan perkara pelanggaran lalu lintas, terdapat beberapa institusi yang memiliki peran yakni polisi, petugas pengadilan/panitera, hakim, bank, dan jaksa. 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

16 http://nasional.sindonews.com/read/744269/13/hindari-tilang-polisi-47-persen-anak-muda-jakarta-korupsi-1367471877, diakses pada 30 Agustus 2015.

17 http://lampung.tribunnews.com/2014/08/26/breaking-news-rika-aprilia-divonis-lima-tahun-penjara, diakses pada 30 Agustus 2015.

18 Hal tersebut diatur mulai Pasal 259 hingga Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

19 Pengaturan tersebut terletak dalam BAB XVI bagian keenam paragraf kedua tentang Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan.

berikutnya. Namun, di antara seluruh tahapan tersebut, pengadilan memiliki peran khusus sebagai tempat pemutus pelanggaran dan tempat berkumpulnya seluruh pihak yakni polisi, pelanggar, hakim, dan jaksa pada saat persidangan pelanggaran lalu lintas berlangsung. Pentingnya peran tersebut justru tidak didukung dengan pengaturan yang detail tentang prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 lebih banyak mengatur mengenai pengenaan sanksi denda, penitipan denda, dan jumlah uang yang harus dititipkan. Terkait dengan persidangan, ketentuan yang terdapat dalam bagian tersebut hanya menyangkut mengenai pemeriksaan cepat dan pemeriksaan tanpa kehadiran pelanggar.[20]

Hal serupa juga terlihat pada peraturan turunan dari 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 pelaksanaan sidang.[21]

Prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas sebelumnya pernah 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. 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 pelanggaran lalu lintas di pengadilan.[22]

---

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

21 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)).

22 Kesepakatan bersama ini juga mengatur mengenai Acara Pemeriksaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas yang meliputi: Penyidik memberitahukan kepada pelanggar tentang hari, tanggal, jam, dan tempat ia harus menghadap ke sidang pengadilan; Pelanggar dapat menunjuk seorang wakil yang disediakan oleh Kepolisian dengan Surat Tilang untuk mewakilinya di sidang pengadilan; Pelanggar atau wakilnya menerima putusan hakim; Selanjutnya berlaku ketentuan sebagaimana tersebut pada Pasal 214 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana; 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.

Dalam praktik, tidak adanya pengaturan detail tersebut membuat prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di seluruh pengadilan negeri di Indonesia tidak seragam. Misalnya dalam hal waktu penyerahan berkas perkara pelanggaran lalu lintas. Hal tersebut berkembang dalam kebiasaan dan praktik pelaksanaan sidang. 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.[23]

Pentingnya pengaturan mengenai waktu penyerahan berkas tersebut berakibat kepada 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.[24]

Selain permasalahan kurang detailnya pengaturan mengenai prosedur persidangan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan, terdapat pula beberapa pengaturan yang tidak sinkron satu sama lain. Misalnya mengenai penerapan uang titipan. Surat Kesepakatan Bersama (SKB) yang dibuat pada 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.[25]

Sementara itu, berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mendefinisikan khusus mengenai uang titipan. Namun, Undang-Undang tersebut mengatur kondisi di mana keberadaan uang titipan ini secara hukum diperlukan dalam kondisi pelanggar tidak dapat menghadiri sidang pelanggaran lalu lintas di pengadilan.[26]

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

---

23 Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK) dan Pusat Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung RI (Puslitbang), *Op.Cit.,* 2014, hlm. 54.

24 Pusat Studi Hukum dan Kebijakan (PSHK) dan Pusat Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung RI (Puslitbang), *Ibid*, hlm. 77.

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

26 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".

(yang telah ditunjuk) dengan menunjukkan atau menyerahkan lembar blangko tilang warna biru yang diberikan oleh penyidik pada waktu pelanggar tersebut melanggar.[27]

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

- UU Lalu Lintas 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 di mana terdakwa setuju dengan sangkaan penyidik.[28]

Dalam praktiknya, penerapan uang titipan yang diatur dalam UU Lalu Lintas dikaitkan dengan Skep 443/1998. Padahal UU Lalu Lintas sudah jelas mengatur bahwa uang titipan dibayar bagi terdakwa yang menyatakan tidak akan menghadiri persidangan pada saat kejadian pelanggaran berlangsung. Sehingga praktik 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* (SOP) di salah satu wilayah kepolisian.[29]

Dua contoh diatas menggambarkan terdapat permasalahan hukum yakni kurang detailnya peraturan perundang-undangan yang ada serta terdapatnya peraturan yang tidak harmonis dan tumpang tindih mengenai prosedur penanganan perkara pelanggaran lalu lintas. Mengingat proses perubahan peraturan di tingkat undang-undang membutuhkan proses yang panjang[30], maka kertas kebijakan ini menyasar perubahan peraturan di internal Mahkamah Agung sebelum dilakukannya perubahan pada tingkatan undang-undang dan Surat Keputusan Bersama antara Mahkamah Agung, Kepolisian, dan Kejaksaan 1993.

---

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

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

29 *Standard Operational Procedure* Nomor: SOP/05/XI/2011/Satlantas tentang Penggunaan Blangko Tilang Satlantas Polres Lumajang.

30 Hal tersebut diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Di antaranya disusun terlebih dahulu dalam Program Legislasi Nasional (Prolegnas), pembuatan naskah akademik dan draf rancangan undang-undang, pembahasan dengan dua tingkat pembicaraan, dan persetujuan antara Pemerintah dan DPR.

BAB V
SASARAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN

1. SASARAN YANG AKAN DIWUJUDKAN

Kertas kebijakan dan Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini akan menyasar pada pembenahan penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di lingkup pengadilan negeri. Penyusunan standar nasional ini berangkat dari praktik terbaik yang telah diinisiasi oleh beberapa pengadilan negeri tetapi belum terlembaga sehingga penerapannya masih belum seragam antara pengadilan negeri yang satu dengan pengadilan negeri lainnya.

Pada sisi proses dan tahapan, Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini akan menyasar mulai dari tahapan pra persidangan, persidangan, hingga pasca persidangan yang di mana terdapat peran signifikan dari pengadilan negeri.

Melalui pemberlakuan standar nasional ini diharapkan beban administrasi, kerja, dan persepsi negatif kepada pengadilan negeri terkait penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dapat dipecahkan. Dengan demikian, aspek pelayanan publik oleh Pengadilan akan semakin meningkat. Selain itu, pembenahan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dapat mendorong pemusatan sumber daya dan fokus pengadilan yang tadinya kepada penanganan perkara pelanggaran lalu lintas menjadi beralih kepada perkara-perkara yang lebih substansial dan berpengaruh kepada pencari keadilan.

2. ARAH DAN JANGKAUAN PENGATURAN

Pengaturan dalam Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini mengarah dan menjangkau kepada pembenahan

penanganan perkara pelanggaran lalu lintas di lingkup pengadilan negeri. Hal ini bukan berarti penanganan perkara merupakan tanggung jawab pengadilan semata. Penanganan perkara pelanggaran lalu lintas merupakan tanggung jawab antar institusi, mulai dari kepolisian, pengadilan, hingga kejaksaan.

Namun, pembenahan yang seharusnya dilakukan secara total dan menyeluruh tersebut terbentur dengan keberadaan pengaturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, dan Surat Keputusan Bersama Mahkamah Agung, Kejaksaan, dan Kepolisian 1993.

Oleh karena itu, sebagai tahap awal yang cukup penting, pembenahan penanganan perkara pelanggaran lalu lintas dimulai dari lingkup kewenangan dan peran pengadilan negeri. Pembenahan yang termaktub dalam standar nasional ini meliputi tahapan pra persidangan yang dimulai dari penyerahan berkas oleh kepolisian, persidangan yang meliputi pelaksanaan persidangan perkara pelanggaran lalu lintas oleh pengadilan, hingga pasca persidangan yaitu penyerahan berkas dan denda perkara pelanggaran lalu lintas dari pengadilan kepada Kejaksaan.

3. RUANG LINGKUP PENGATURAN

Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas pelayanan serta kepercayaan publik terhadap penyelenggaraan peradilan oleh Mahkamah Agung demi tercapainya pelayanan prima kepada pencari keadilan dan masyarakat; dan meningkatkan efektivitas serta efisiensi penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di setiap pengadilan negeri.

Standar nasional ini terdiri dari beberapa materi muatan dan pengaturan, yaitu:

a. Pengertian

Pada bagian ini yang menjadi titik tekan adalah pemberian definisi terhadap perkara pelanggaran lalu lintas yang menjadi lingkup peran dan kewenangan pengadilan, kualifikasi pelanggar yaitu pelanggar yang menempuh dan tidak menempuh jalur persidangan, kuasa pelanggar, putusan *verstek*, hingga penanggung jawab serta pelaksana pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.

b. Penyelenggara pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri

Penyelenggara pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri terbagi dalam dua kelompok besar, yaitu penanggung jawab perkara pelanggaran lalu lintas dan pelaksanaan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas.

c. Tahapan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri

Tahapan dalam penyelesaian dan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri meliputi tahapan persiapan persidangan, persidangan, dan pelayanan setelah persidangan.

Tahapan persiapan persidangan meliputi:

- Penerimaan berkas perkara yang disertai dengan surat pengantar dan daftar perkara;
- Pencocokan berkas perkara dengan surat pengantar dan daftar perkara;
- Penandatanganan formulir bersama dengan kepolisian;
- Penetapan hakim dan panitera pengganti; dan
- Pengunggahan data pelanggar, jadwal persidangan, hakim, dan Panitera Pengganti pada laman resmi pengadilan negeri.

Selanjutnya adalah tahapan persidangan yang meliputi:

- Pendaftaran pelanggar;
- Pelaksanaan persidangan; dan
- Penjatuhan denda oleh hakim.

Kemudian, tahapan pelayanan setelah persidangan yang meliputi:

- Pembayaran denda serta pengambilan barang bukti;
- Penyerahan berkas dengan putusan *verstek* kepada petugas kejaksaan;
- Pemindahan daftar pelanggaran oleh panitera ke buku register;
- Pengunggahan laporan hasil persidangan pada laman resmi pengadilan negeri; dan
- Pembuatan laporan bersama hasil persidangan.

d. Sarana dan Prasarana Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

Adapun aspek prasarana dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri meliputi meja/loket dan petunjuk informasi, meja/loket pendaftaran, ruang sidang, meja/loket pembayaran denda dan pengambilan barang bukti, dan fasilitas pendukung lainnya.

Sementara itu, aspek sarana dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri meliputi manajemen sumber daya manusia dan pemanfaatan teknologi informasi.

e. Pelaksanaan Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

Guna menjamin efektivitas pelaksanaan standar nasional ini, maka dalam waktu selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) hari kerja sejak Standar Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini diberlakukan, setiap penanggungjawab pengelolaan pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri wajib menyusun Standar Operasional Prosedur (SOP) mengenai penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

Selain itu, dalam waktu selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) hari kerja sejak Standar Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini diberlakukan, setiap penanggungjawab pengelolaan pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri wajib menyusun pakta integritas sebagai bentuk komitmen pengadilan yang berintegritas, anti-korupsi, anti-pungutan liar, anti-calo, dan berorientasi pada pelayanan publik.

f. Penilaian Terhadap Pelaksanaan Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

Penilaian terhadap pelaksanaan standar nasional ini dilakukan oleh Panitera Pengadilan Negeri dengan wajib membuat laporan keadaan perkara pelanggaran lalu lintas secara berkala setiap bulan, kuartal, dan akhir tahun sebagaimana ketentuan dalam Pedoman Pelaksanaan Tugas dan Administrasi pada Mahkamah Agung RI (Buku II).

Laporan sebagaimana dimaksud dikirim kepada Ketua Pengadilan Tinggi sedangkan lembar kedua dikirimkan kepada Panitera Mahkamah Agung, dan tembusannya dikirim kepada Direktorat Jenderal Badan Peradilan Umum sebagaimana ketentuan dalam Pedoman Pelaksanaan Tugas dan Administrasi pada Mahkamah Agung RI (Buku II).

Ketua Pengadilan Tinggi dan Penanggungjawab Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri secara berkala melakukan penilaian terhadap pelaksanaan pengelolaan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.

Direktorat Jenderal Badan Peradilan Umum Mahkamah Agung juga secara berkala melakukan monitoring terhadap pengelolaan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.

g. Mekanisme Pengaduan Terhadap Layanan Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

Dalam standar nasional ini diatur bahwa penanggung jawab pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas membuat mekanisme pengaduan terhadap pelayanan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dan dituangkan dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) mengenai penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

h. Koordinasi Pelayanan Bersama dengan Kepolisian dan Kejaksaan

Oleh karena penanganan perkara pelanggaran lalu lintas tidak semata menjadi tanggung jawab pengadilan negeri, maka koordinasi penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas antara pengadilan negeri, kepolisian resor, dan kejaksaan negeri wajib untuk dilakukan. Dalam standar nasional ini diatur bahwa koordinasi di setiap wilayah dilakukan secara berkala setiap 3 (tiga) bulan sekali.

Apabila terdapat kondisi-kondisi tertentu dalam melakukan koordinasi tersebut, ketua pengadilan negeri dapat berkonsultasi dengan ketua pengadilan tinggi. Selain itu, apabila diperlukan, koordinasi antar institusi tersebut dapat pula dilakukan oleh ketua pengadilan tinggi pada tingkat provinsi.

BAB VI
PENUTUP

1. SIMPULAN

Perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri menempati urutan teratas secara kuantitas sebagai jumlah perkara yang ditangani oleh pengadilan negeri. Jumlah perkara yang sangat besar itu pada praktiknya menimbulkan beban kerja, administrasi, dan persepsi negatif kepada pengadilan. Oleh karena itu, dengan pembentukan Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini, maka diharapkan adanya terobosan dalam meningkatkan efektivitas pelayananan perkara pelanggaran lalu lintas.

Standar nasional ini disusun berdasarkan praktik terbaik (*best practices*) yang telah dilakukan oleh beberapa pengadilan negeri sebelumnya. Dengan demikian, diharapkan pengaturan dalam standar nasional akan mudah dan efektif untuk diberlakukan secara seragam dan terlembaga. Diharapkan dengan pemberlakukan standar nasional ini, maka akan terjadi peningkatan kualitas pelayanan publik oleh pengadilan, peningkatan kepercayaan publik dan pembelajaran hukum bagi masyarakat, dapat dijadikan pedoman bagi pengadilan untuk meningkatkan koordinasi dengan aparat penegak hukum lain yang berperan dalam persidangan pelanggaran lalu lintas, serta menjadi dorongan bagi kepolisian dan kejaksaan untuk menyusun pedoman di masing-masing institusi dan pedoman bersama mengenai penanganan perkara pelanggaran lalu lintas.

2. SARAN

Standar Nasional Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini terbatas menyasar pada lingkup dan peran pengadilan negeri dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Hal ini bukan berarti penanganan perkara pelanggaran lalu lintas merupakan tanggung jawab pengadilan negeri semata. Setidaknya terdapat dua institusi lain yang sangat berperan dalam mendukung efektif atau tidaknya penyelesaian perkara tilang, yaitu kepolisian dan kejaksaan.

Perubahan yang total dan menyeluruh mengenai penanganan perkara pelanggaran lalu lintas akan tercapai apabila juga menyasar pada KUHAP, UU Lalu Lintas serta Surat Keputusan Bersama Mahkamah Agung, Kepolisian, dan Kejaksaan 1993, termasuk berbagai aturan yang terkait dengan penyelesaian perkara lalu lintas.

Oleh karena itu, penyusunan standar nasional ini merupakan solusi jangka pendek untuk mencapai perubahan Surat Keputusan Bersama Mahkamah Agung, Kepolisian, dan Kejaksaan 1993 serta UU Lalu Lintas. Sebagai sebuah solusi jangka pendek, pemberlakuan standar nasional ini menemukan urgensinya, yaitu pembenahan dan peningkatan kualitas layanan publik sekaligus mengurangi beban pengadilan dalam penanganan perkara pelanggaran lalu lintas. Pembentukan standar nasional ini penting sebagai wujud inisiatif reformasi pelayanan publik oleh Mahkamah Agung ke arah yang lebih baik demi terwujudnya pengadilan yang agung.

DAFTAR PUSTAKA

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DAN ATURAN TERKAIT

Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana
Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
SEMA No. 22 tahun 1983 Tentang Pidana Denda Dalam Perkara Cepat
SEMA No. 3 tahun 1989 Tentang Pidana Kurungan Dalam Perkara Lalu Lintas
SEMA No. 4 tahun 1993 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Tertentu
SEMA Nomor 66WK.MA.Y/IX2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Tilang Lama sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
Surat Keputusan Kepala Kepolisian No. Pol.: SKEP/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis tentang Penggunan Blanko Tilang
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
Surat Edaran Kejaksaan Agung Nomor B-416/E6/1994 Tahun 1994 tentang Penyelesaian Permasalahan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu
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.
Surat Keputusan No. Pol: Skep/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis Tentang Penggunaan Blangko Tilang.

LITERATUR & SUMBER TERTULIS LAINNYA

Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas 2013, Pengadilan Negeri Ternate.
Buku Register Perkara 2013, Panitera Muda Hukum Pengadilan Negeri Ternate.
Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas 2013, Pengadilan Negeri Surabaya.
Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas 2013, Pengadilan Negeri Palu.
Buku Register Perkara Pidana, Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Palu.
Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas, Pengadilan Negeri Medan.
Buku Register Perkara Pidana, Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Medan.
Buku Register Perkara Pelanggaran Lalu Lintas, Pengadilan Negeri Binjai.
Buku Register Perkara Pidana, Panitera Muda Pidana Pengadilan Negeri Binjai.
Bagir Manan, *Politik Perundang-undangan Dalam Rangka Liberalisasi Perekonomian,* FH-UNILA, Bandar lampung, 1996.
Jimly Asshiddiqie dalam *Konstitusi dan konstitusionalisme*, Konstitusi Press, Jakarta, 2005, hlm. 128-129. dan Bagir Manan dalam *Politik Perundang-undangan Dalam Rangka Liberalisasi Perekonomian*, FH-UNILA, Bandar lampung, 1996.

----------, *Konstitusi Ekonomi,* Kompas, Jakarta, 2010.

Laporan Tahunan Mahkamah Agung Republik Indonesia 2012, Sekretariat Mahkamah Agung Republik Indonesia, Jakarta: 2012.

Laporan Akhir Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan, Puslitbang MA, PSHK, dan AIPJ, 2014.

Lawrence M. Friedman (Terjemahan Wishnu Basuki), *Hukum Amerika Sebuah Pengantar*, Edisi Kedua, PT Tata Nusa, Jakarta-Indonesia.

Mahkamah Agung RI, *Cetak Biru Pembaruan Peradilan 2010-2035,* Mahkamah Agung RI, Jakarta, 2010.

Maftuh Effendi, *Mengkaji Model dan Rumusan Acara (*ius constituendum*) Pengujian Peraturan Perundang-Undangan di Bawah Undang-Undang oleh Mahkamah Agung*, Puslitbang Hukum dan Keadilan, Badan Litbang Diklat Kumdil Mahkamah Agung, 2014.

Marilang, *"Keadilan Sosial bagi Seluruh Rakyat (Studi Pengelolaan Tambang)"*, Ikhtiar, Jurnal Penelitian dan Pengembangan Keilmuah Secara Aktual, Edisi Khusus, Makassar: Ikhtiar, 29 Juni 2010.

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

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

Sudikno Mertokusumo, *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*, Liberty, Yogyakarta, 2002.

Sunaryati Hartono, *Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia*, BPHN, Binacipta, Bandung, 1982.

----------, *Beberapa Masalah Transnasional dalam PMA di Indonesia*, Binacipta, Bandung, 1972.

Peter Baehr, *Instrumen Internasional Pokok Hak Asasi Manusia*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2006.

Prosiding Seminar Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Tilang, Jakarta, 17 Juni 2014.

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

Y. Sari Murti Widiyastuti, *Ringkasan Disertasi untuk Ujian Promosi Doktor Dari Dewan Penguji Sekolah Pascasarjana UGM*, 12 Desember 2007.

MEDIA

Harian *Waspada*, 25 November 2011.

Harian *Metropos*, 3 Februari 2013.

http://www.antikorupsi.org/id/content/pn-jakarta-pusat-akui-rawan-percaloan

http://nasional.sindonews.com/read/744269/13/hindari-tilang-polisi-47-persen-anak-muda-jakarta-korupsi-1367471877

http://lampung.tribunnews.com/2014/08/26/breaking-news-rika-aprilia-divonis-lima-tahun-penjara

LAMPIRAN

(DRAF) STANDAR PENYELESAIAN PERKARA
PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI

KETUA MAHKAMAH AGUNG
REPUBLIK INDONESIA
Nomor:

TENTANG
STANDAR PENYELESAIAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS
DI PENGADILAN NEGERI

Menimbang :

a. Bahwa Pengadilan bersama dengan Kepolisian dan Kejaksaan adalah lembaga yang diberikan amanat untuk menyelenggarakan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas berdasarkan Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta peraturan terkait lainnya;

b. Bahwa pelayanan pengadilan adalah kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan bagi masyarakat khususnya pencari keadilan yang diselenggarakan oleh Mahkamah Agung dan peradilan di bawahnya berdasarkan peraturan perundang-undangan dan prinsip-prinsip pelayanan publik;

c. Bahwa untuk menjalankan fungsi pelayanan publik, terutama dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas, maka Mahkamah Agung perlu menyusun standar penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas yang dapat dijadikan acuan oleh Pengadilan Negeri;

d. Bahwa sesuai dengan pertimbangan dalam huruf a, b, dan c, maka perlu ditetapkan standar penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri.

Mengingat :

1. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana;
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik;
3. Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2008 tentang Ombudsman Republik Indonesia;
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik;
6. Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
8. Pedoman Pelaksanaan Tugas dan Administrasi pada Mahkamah Agung RI (Buku II);

9. Surat Keputusan Ketua Mahkamah Agung Nomor 1-144 Tahun 2011 tentang Pedoman Pelayanan Informasi di Pengadilan;
10. Surat Keputusan Ketua Mahkamah Agung Nomor 076/KMA/SK/VI/2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Penanganan Pengaduan Pada Badan Peradilan;
11. Surat Keputusan Ketua Mahkamah Agung Nomor 026/KMA/SK/II/2012 tentang Standar Pelayanan Peradilan.

MEMUTUSKAN

Menetapkan	:	STANDAR PENYELESAIAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI
KESATU	:	Menerapkan Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri sebagaimana diatur dalam lampiran Surat Keputusan ini sebagai dasar bagi setiap pengadilan negeri dalam melakukan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.
KEDUA	:	Sejak ditetapkannya Surat Keputusan ini atau selama masa transisi, maka penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri dilakukan sebaik-baiknya dalam upaya untuk mencapai standar sebagaimana telah diatur dalam Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini.
KETIGA	:	Memerintahkan kepada setiap pengadilan negeri untuk menyusun Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri dalam bentuk Standar Operasional Prosedur (SOP) selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) hari kerja sejak tanggal ditetapkannya Surat Keputusan ini.
KEEMPAT	:	Ketentuan mengenai Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri disebut dalam Lampiran I Surat Keputusan ini.
KELIMA	:	Hal-hal yang belum diatur dalam Lampiran Surat Keputusan ini akan ditetapkan lebih lanjut dengan Surat Keputusan Ketua Mahkamah Agung sesuai dengan kebutuhan.
KEENAM	:	Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bahwa apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan, akan diadakan perbaikan seperlunya.
Ditetapkan di	:	Jakarta
Pada tanggal	:	

KETUA MAHKAMAH AGUNG

M. HATTA ALI

SALINAN: Keputusan ini disampaikan kepada:

1. Para Wakil Ketua Mahkamah Agung RI;
2. Para Ketua Muda Mahkamah Agung RI;
3. Para Hakim Agung Mahkamah Agung RI;
4. Panitera Mahkamah Agung RI;
5. Sekretaris Mahkamah Agung RI;
6. Para Pejabat Eselon I dan Eselon II di lingkungan Mahkamah Agung RI;
7. Para Panitera Muda Mahkamah Agung RI;
8. Para Ketua Pengadilan Tingkat Banding; dan
9. Para Ketua Pengadilan Tingkat Pertama.

MAHKAMAH AGUNG
REPUBLIK INDONESIA

LAMPIRAN:

Keputusan Ketua Mahkamah Agung RI

Nomor :

Tanggal :

I. KETENTUAN UMUM

A. Tujuan

1. Meningkatkan kualitas pelayanan serta kepercayaan publik terhadap penyelenggaraan peradilan oleh Mahkamah Agung demi tercapainya pelayanan prima kepada pencari keadilan dan masyarakat.
2. Meningkatkan efektivitas dan efisiensi penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di setiap pengadilan negeri.

B. Maksud

1. Sebagai bagian dari upaya pengadilan untuk memberikan pelayanan prima kepada masyarakat dan pencari keadilan.
2. Sebagai pedoman bagi pengadilan negeri dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

C. Ruang Lingkup

1. Penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas sebagaimana diatur dalam Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini adalah penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas yang diselenggarakan oleh pengadilan negeri.
2. Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini adalah standar yang menjadi pedoman dalam penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) dan pelaksanaan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di setiap pengadilan negeri.

D. Pengertian

1. Perkara pelanggaran lalu lintas adalah perkara yang terkait dengan pelanggaran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Pelanggar adalah setiap orang yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan.
3. Pelanggar yang menempuh jalur persidangan adalah setiap orang yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan dan menempuh penyelesaian perkara melalui jalur persidangan.
4. Pelanggar yang tidak menempuh jalur persidangan adalah setiap orang yang melakukan pelanggaran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan dengan tidak menempuh penyelesaian melalui jalur persidangan melainkan menitipkan denda kepada bank yang telah ditunjuk Pemerintah.
5. Putusan verstek adalah putusan yang dijatuhkan terhadap pelanggar yang menempuh jalur persidangan tetapi tidak menghadiri persidangan pada hari yang telah ditentukan.

6. Kuasa Pelanggar adalah setiap orang yang mewakili pelanggar untuk menghadiri persidangan perkara pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dengan disertai surat kuasa dan fotokopi kartu tanda identitas pelanggar.
7. Penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pelaksanaan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas oleh pengadilan negeri yang meliputi tahapan sebelum, selama, dan setelah proses persidangan termasuk sarana dan prasarana serta koordinasi dengan lembaga terkait lainnya.
8. Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas adalah standar yang menjadi pedoman untuk menyusun Standar Operasional Prosedur (SOP) dan melaksanakan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di setiap pengadilan negeri.
9. Pelayanan pengadilan adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan bagi masyarakat, khususnya pencari keadilan, yang disediakan oleh Mahkamah Agung dan badan-badan peradilan dibawahnya berdasarkan peraturan perundang-undangan dan prinsip-prinsip pelayanan publik.
10. Penanggungjawab Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas adalah Ketua Pengadilan Negeri.
11. Pelaksana Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas adalah Hakim, Panitera, Panitera Muda Pidana, Panitera Pengganti, Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas, serta setiap pegawai Pengadilan yang bertugas dan bertanggung jawab untuk melaksanakan tindakan atau serangkaian tindakan terkait penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri dengan Keputusan Ketua Pengadilan Negeri.
12. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas adalah petugas khusus di bawah Panitera Muda Pidana yang bertanggungjawab dalam pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas.
13. Masyarakat adalah seluruh pihak, baik warga negara maupun penduduk sebagai orang perseorangan, kelompok, maupun badan hukum yang berkedudukan sebagai penerima manfaat pelayanan pengadilan, baik secara langsung maupun tidak langsung.
14. Hari adalah hari kerja.

E. **Penyelenggara Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri** Penyelenggara pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri terdiri dari:
   a. Penanggungjawab Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas; dan
   b. Pelaksana Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas.

F. **Tahapan Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri**

1. Tahapan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri terdiri dari:
   a. Tahapan persiapan persidangan;
   b. Tahapan persidangan; dan
   c. Tahapan pelayanan setelah persidangan.
2. Kegiatan tiap tahapan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri

2.1. Tahapan persiapan persidangan meliputi:
   a. penerimaan berkas perkara yang disertai dengan surat pengantar dan daftar perkara;
   b. pencocokan berkas perkara dengan surat pengantar dan daftar perkara;
   c. penandatanganan formulir bersama dengan Kepolisian;
   d. penetapan Hakim dan Panitera Pengganti; dan
   e. pengunggahan data pelanggar, jadwal persidangan, Hakim, dan Panitera Penggganti pada laman resmi pengadilan negeri.

2.2. Tahapan persidangan meliputi:
   a. pendaftaran pelanggar;
   b. pelaksanaan persidangan; dan
   c. penjatuhan denda oleh Hakim.

2.3. Tahapan pelayanan setelah persidangan meliputi:
   a. pembayaran denda serta pengambilan barang bukti;
   b. penyerahan berkas dengan putusan *verstek* kepada petugas Kejaksaan;
   c. pemindahan daftar pelanggaran oleh Panitera ke buku register;
   d. pengunggahan laporan hasil persidangan pada laman resmi pengadilan negeri; dan
   e. pembuatan laporan bersama hasil persidangan.

G. Sarana dan Prasarana Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

1. Prasarana
   a. Meja/loket dan petunjuk informasi
   b. Meja/loket pendaftaran
   c. Ruang sidang
   d. Meja/loket pembayaran denda dan pengambilan barang bukti
   e. Fasilitas pendukung lainnya
2. Sarana
   a. Manajemen sumber daya manusia
   b. Pemanfaatan teknologi informasi

H. Pelaksanaan Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

1. Dalam waktu selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) hari kerja sejak Standar Penyelesaian Pelanggaran Lalu lintas di Pengadilan Negeri ini diberlakukan, setiap Penanggungjawab Pengelolaan Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri wajib menyusun Standar Operasional Prosedur (SOP) mengenai penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.
2. Penyusunan Standar Operasional Prosedur (SOP) pada masing-masing pengadilan negeri dilakukan dengan berpedoman pada Standar Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri ini.
3. Dalam waktu selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) hari kerja sejak Standar Penyelesaian Pelanggaran Lalu lintas di Pengadilan Negeri ini diberlakukan, setiap Penanggungjawab Pengelolaan Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri wajib menyusun pakta integritas sebagai bentuk komitmen Pengadilan yang

berintegritas, anti-korupsi, anti-pungutan liar, anti-calo, dan berorientasi pada pelayanan publik.

I. Penilaian Terhadap Pelaksanaan Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri

1. Panitera Pengadilan Negeri wajib membuat laporan keadaan perkara pelanggaran lalu lintas secara berkala setiap bulan, kuartal, dan akhir tahun sebagaimana ketentuan dalam Pedoman Pelaksanaan Tugas dan Administrasi pada Mahkamah Agung RI (Buku II).
2. Asli laporan sebagaimana dimaksud dalam angka 1 dikirim kepada Ketua Pengadilan Tinggi, sedangkan lembar kedua dikirimkan kepada Panitera Mahkamah Agung, dan tembusannya dikirim kepada Direktorat Jenderal Badan Peradilan Umum sebagaimana ketentuan dalam Pedoman Pelaksanaan Tugas dan Administrasi pada Mahkamah Agung RI (Buku II).
3. Ketua Pengadilan Tinggi dan Penanggungjawab Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan Negeri secara berkala melakukan penilaian terhadap pelaksanaan pengelolaan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.
4. Direktorat Jenderal Badan Peradilan Umum secara berkala melakukan monitoring terhadap pengelolaan dan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan negeri.

II. STANDAR PENYELESAIAN PERKARA PELANGGARAN LALU LINTAS DI PENGADILAN NEGERI

A. Persiapan Persidangan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

1. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas menerima berkas perkara yang disertai surat pengantar dan daftar perkara pelanggaran lalu lintas berupa dokumen cetak dan dokumen elektronik dari Kepolisian paling lambat 3 (tiga) hari sebelum pelaksanaan persidangan.
2. Surat pengantar dan daftar perkara pelanggaran lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam angka 1 mencakup sekurang-kurangnya daftar pelanggar, jenis pelanggaran, waktu dan lokasi penindakan pelanggaran, dan nama serta kesatuan penyidik yang melakukan penindakan pelanggaran.
3. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas memeriksa kecocokan berkas perkara pelanggaran lalu lintas yang disertai surat pengantar dan daftar perkara pelanggaran lalu lintas sebelum menandatangani formulir bersama yang diserahkan oleh Kepolisian.
4. Panitera Muda Pidana memeriksa kecocokan berkas perkara pelanggaran lalu lintas yang diserahkan oleh Kepolisian dengan data dalam buku register perkara dan memberikan catatan khusus dalam hal terdapat pelanggar berulang.
5. Panitera Muda Pidana melalui Panitera menyampaikan formulir penetapan Hakim dan Panitera Pengganti kepada Ketua Pengadilan Negeri paling lambat 1 (satu) hari sebelum pelaksanaan sidang.
6. Ketua Pengadilan Negeri mengeluarkan Surat Penetapan Penunjukan Hakim Tunggal paling lambat 1 (satu) hari sebelum hari pelaksanaan sidang.

7. Dalam hal Ketua Pengadilan Negeri berhalangan, Wakil Ketua Pengadilan Negeri atau Hakim Pengawas Pidana dapat mengeluarkan Surat Penetapan Penunjukan Hakim Tunggal paling lambat 1 (satu) hari sebelum pelaksanaan sidang.
8. Panitera Muda Pidana menugaskan Petugas Pengelola Informasi Pengadilan mempublikasikan daftar pelanggar, jadwal persidangan, ruang sidang, serta nama Hakim dan Panitera Pengganti pada laman resmi pengadilan negeri paling lambat 1 (satu) hari sebelum pelaksanaan sidang.
9. Ketua Pengadilan Negeri berkoordinasi dengan Kepala Kepolisian Resor agar berkas perkara pelanggaran lalu lintas yang dikirimkan Kepolisian disertai dengan surat pengantar dan daftar perkara pelanggaran lalu lintas serta dikirimkan paling lambat 3 (tiga) hari sebelum pelaksanaan sidang dalam bentuk dokumen cetak dan dokumen elektronik.
10. Ketua Pengadilan Negeri berkoordinasi dengan Kepala Kepolisian Resor mengenai hal-hal lain yang menunjang efektivitas pelaksanaan persiapan persidangan perkara pelanggaran lalu lintas.

B. **Persidangan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas**

1. Pengadilan menyelenggarakan sidang perkara pelanggaran lalu lintas paling sedikit 1 (satu) hari dalam 1 (satu) minggu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 206 KUHAP.
2. Pengadilan memeriksa dan memutus perkara pelanggaran lalu lintas pada hari yang sama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 207 ayat (1) KUHAP.
3. Pada hari pelaksanaan sidang, Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas melaksanakan dan mengkoordinasikan tugas-tugas sebagai berikut:
    a. memberikan informasi kepada Pelanggar terkait jadwal sidang, ruang sidang, dan alur penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas;
    b. menjaga loket pendaftaran, menerima blangko bukti pelanggaran, memberikan nomor urut sidang kepada Pelanggar, dan memisahkan blangko biru dari perkara yang akan disidangkan;
    c. memanggil Pelanggar untuk masuk ke dalam ruang sidang dengan cara menyebutkan nomor urut sidang;
    d. menjaga keamanan dan ketertiban antrian Pelanggar;
    e. memastikan petugas Kepolisian sebagai kuasa penuntut umum dan petugas Kejaksaan sebagai eksekutor telah hadir di Pengadilan;
    f. menyampaikan pemberitahuan kepada Hakim mengenai kesiapan sidang untuk dibuka.
4. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas membuka meja/loket pendaftaran pada pukul 08.00 pagi untuk menerima blangko sekaligus memberikan nomor urut sidang kepada Pelanggar dengan urutan sebagai berikut:
    a. Petugas Pengelola Perkara Lalu Lintas memeriksa blangko pelanggaran dengan memperhatikan identitas Pelanggar dan jenis pelanggarannya.
    b. Dalam hal Pelanggar diwakili oleh kuasanya, Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas memeriksa kelengkapan surat kuasa dan fotokopi kartu identitas Pelanggar.
    c. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas memberikan nomor urut sidang berdasarkan jenis pelanggaran yang tercantum dalam blangko pelanggaran kepada Pelanggar dengan memanfaatkan sistem komputer/teknologi informasi.

5. Hakim membuka sidang pada pukul 09.00 pagi.
6. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas memanggil Pelanggar untuk masuk ke dalam ruang sidang dengan cara menyebutkan nomor urut Pelanggar.
7. Di dalam ruang sidang, Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas menyerahkan blangko pelanggaran satu persatu kepada Hakim untuk memperlancar proses persidangan.
8. Hakim mempertimbangkan penjatuhan denda lebih tinggi terhadap Pelanggar berulang dan pelanggaran ganda.
9. Setelah menjatuhkan putusan, Hakim mencantumkan jumlah denda pada blangko pelanggaran.
10. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas mengatur dan membatasi jumlah Pelanggar yang masuk ke dalam ruang sidang agar tidak melebihi kapasitas ruangan.
11. Dalam hal perkara pelanggaran lalu lintas yang ditangani oleh Pengadilan Negeri berjumlah besar, Hakim dapat memberikan waktu khusus kepada Pelanggar yang melakukan pembelaan di akhir persidangan.
12. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas menyerahkan blangko pelanggaran yang telah diputus dan dicantumkan jumlah denda oleh Hakim dari Panitera Pengganti kepada Petugas Kejaksaan di meja/loket pembayaran denda.
13. Segera setelah Hakim memutus jumlah denda, Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas mengarahkan Pelanggar ke meja/loket pembayaran untuk membayar denda dan mengambil barang bukti.
14. Ketua Pengadilan Negeri berkoordinasi dengan Kepala Kepolisian Resor dan Kepala Kejaksaan Negeri agar pihak Kepolisian dan pihak Kejaksaan hadir pada hari persidangan perkara pelanggaran lalu lintas.
15. Dalam hal perkara pelanggaran lalu lintas yang ditangani oleh pengadilan negeri berjumlah besar, setiap Penanggungjawab penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri dapat membuat sistem yang memudahkan pengelolaan sidang dan dituangkan dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) mengenai penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

C. **Pelayanan Setelah Persidangan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas**

1. Pada hari yang sama, Panitera menyerahkan blangko pelanggaran dan daftar Pelanggar yang tidak menghadiri persidangan dan diputus *verstek* kepada Jaksa atau petugas Kejaksaan.
2. Panitera Pengganti memasukkan jumlah denda yang telah diputus Hakim ke dalam buku register perkara dengan memanfaatkan sistem komputer/teknologi informasi.
3. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas mengunggah buku register perkara yang telah disesuaikan dengan putusan Hakim pada laman resmi pengadilan negeri.
4. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas bersama petugas Kepolisian dan penerima denda dari pihak Kejaksaan menyusun serta menandatangani laporan hasil sidang pelanggaran lalu lintas.

D. **Sarana dan Prasarana**

D.1. Prasarana pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas meliputi:

1. Meja/loket dan petunjuk informasi
   a. Meja/loket informasi Pengadilan sekurang-kurangnya menyediakan informasi mengenai penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.
   b. Petugas meja/loket informasi memberikan informasi mengenai hal-hal lain yang berkaitan dengan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.
   c. Petunjuk informasi terletak di lokasi yang mudah dilihat dan sekurang-kurangnya berisi tentang alur penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas, larangan praktik calo, dan informasi lain tentang tata tertib persidangan.
   d. Informasi yang wajib disediakan oleh Pengadilan meliputi:
      1) Informasi bersifat statis yang terdiri dari:
         a. alur pemeriksaan perkara pelanggaran lalu lintas mulai dari proses persidangan hingga pembayaran denda pelanggaran dan pengambilan barang bukti;
         b. Standar Operasional Prosedur (SOP) penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di Pengadilan Negeri;
         c. nomor telepon Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas yang dapat dihubungi dalam hal informasi yang dimuat pada papan informasi dan laman resmi Pengadilan belum cukup jelas.
      2) Informasi bersifat dinamis yang terdiri dari:
         a. ruang sidang;
         b. nama Hakim dan Panitera Pengganti;
         c. hari dan jam pelaksanaan sidang berdasarkan jenis pelanggaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 31 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
         d. layanan SMS *gateway* yang mencakup hari dan lokasi sidang serta Hakim dan Panitera Pengganti yang menangani sidang.
   e. Pengadilan menyediakan informasi sebagaimana dimaksud dalam huruf d pada meja/loket dan petunjuk informasi serta laman resmi Pengadilan.
2. Meja/loket pendaftaran
   a. Meja/loket pendaftaran berada di luar dan berdekatan dengan ruang sidang dan mudah dijangkau oleh Pelanggar.
   b. Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas yang bertugas di meja/loket pendaftaran pada hari sidang memberikan nomor urut sidang kepada Pelanggar dan dapat mengatur sistem antrian serta sidang berdasarkan jenis pelanggaran dengan memanfaatkan sistem komputer/teknologi informasi.
3. Ruang sidang
   a. Pengadilan menyediakan ruang sidang perkara pelanggaran lalu lintas menyesuaikan dengan jumlah perkara pada tiap persidangan.
   b. Pengadilan menyediakan komputer dan menunjuk petugas yang bertanggung jawab untuk melakukan registrasi perkara pelanggaran lalu lintas.
   c. lokasi ruang sidang dapat diakses dengan mudah oleh Pelanggar.
4. Meja/loket pembayaran denda dan pengambilan barang bukti
   a. Pengadilan menyediakan ruang bagi jaksa di setiap pengadilan negeri sebagai meja/loket pembayaran denda dan pengambilan barang bukti pada tiap persidangan perkara pelanggaran lalu lintas.

b. meja/loket pembayaran denda dan pengambilan barang bukti dapat dengan mudah diakses oleh pelanggar.

5. Fasilitas pendukung lainnya
   a. Pengadilan menyediakan lokasi menunggu yang memadai bagi pelanggar.
   b. Pengadilan menyediakan fasililtas umum berupa toilet yang memadai dan mudah diakses bagi pelanggar.
   c. Pengadilan membuat larangan merokok dan himbauan untuk menjaga kebersihan di lokasi menunggu.
   d. pengadilan menyediakan tempat sampah yang memadai.

D.2. Sarana pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas meliputi:

1. Manajemen sumber daya manusia
   a. Penanggungjawab Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas mengadakan sistem rotasi secara berkala dalam menetapkan Hakim yang memeriksa dan memutus perkara pelanggaran lalu lintas.
   b. Penanggungjawab Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas mengadakan sistem rotasi secara berkala terhadap Petugas Pengelola Perkara Pelanggaran Lalu Lintas.
2. Pemanfaatan teknologi informasi
   a. Pengadilan melakukan pemanfaatan laman resmi Pengadilan secara optimal guna mendukung penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.
   b. Pengadilan memanfaatkan fasilitas SMS *gateway* dalam mendukung penyediaan informasi terkait penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.
   c. Pengadilan memasukkan informasi tiap-tiap perkara pelanggaran lalu lintas setiap persidangan dalam CTS (*Case Tracking System*).

E. **Mekanisme Pengaduan Terhadap Layanan Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas**

1. Penanggungjawab pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas membuat mekanisme pengaduan terhadap pelayanan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dan dituangkan dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) mengenai penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.
2. Mekanisme pengaduan sebagaimana dimaksud dalam angka 1 disesuaikan dengan Surat Keputusan Mahkamah Agung dan kebijakan atau peraturan lain yang berkaitan dengan pelayanan publik.

F. **Koordinasi Pelayanan Bersama dengan Kepolisian dan Kejaksaan**

1. Koordinasi penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas antara Pengadilan Negeri, Kepolisian Resor, dan Kejaksaan Negeri di setiap wilayah dilakukan secara berkala setiap 3 (tiga) bulan sekali.
2. Di mana terdapat kondisi-kondisi tertentu dalam melakukan koordinasi sebagaimana dimaksud dalam angka 1, Ketua Pengadilan Negeri dapat berkonsultasi dengan Ketua Pengadilan Tinggi.
3. Apabila diperlukan, koordinasi antar institusi sebagaimana dimaksud dalam angka 1 dapat pula dilakukan oleh Ketua Pengadilan Tinggi pada tingkat provinsi.

Ditetapkan di : Jakarta
Pada tanggal :

KETUA MAHKAMAH AGUNG

M. HATTA ALI

BAGIAN

3

Kertas Kebijakan Perubahan Surat Keputusan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian RI tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penyelesaian Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu tanggal 19 Juni 1993

BAB I
PENDAHULUAN

1. LATAR BELAKANG

Persoalan lalu lintas masih menjadi masalah serius terutama di kota-kota besar baik terhadap pengelolaan maupun penindakan pelanggarannya. Kemacetan, kecelakaan, maupun pelanggaran lalu lintas merupakan fenomena sosial yang sering terjadi di jalanan. Bahkan, kualitas pengelolaan lalu lintas ini ditenggarai sudah mempengaruhi perilaku masyarakat. Pengendara merasa bebas nilai di jalan tanpa memperdulikan hak orang lain. Tindakannya berdasarkan pertimbangan apa yang bisa dilakukan, bukan apa yang boleh dilakukan.[1] Spesialis Transportasi Bank Dunia, Mustapha Benmaamar, memberikan contoh perilaku pengendara motor di Jakarta yang berjumlah sangat banyak, ugal-ugalan melawan arus, dan berjalan di trotoar. Lampu merah diabaikan dan pejalan kaki tidak dihormati.[2]

Sejalan dengan buruknya kondisi lalu lintas tersebut, *Global Status Report on Road Safety* yang dikeluarkan WHO menyebutkan bahwa Indonesia menempati urutan pertama peningkatan kecelakaan. Jumlah kenaikan kecelakaan lalu lintas mengalami kenaikan hingga lebih dari 80 persen. Jumlah korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 120 jiwa per hari.[3]

Sementara itu, di wilayah Provinsi DKI Jakarta dan sekitarnya, berdasarkan data Korps Lalu Lintas Polri, jumlah angka kecelakaan lalu lintas pada 2014

---

1 Sopan Santun Berlalu Lintas, Dulu dan Kini, *Kompas.com*. 7 Mei 2015, http://print.kompas.com/baca/2015/05/07/Sopan-Santun-Berlalu-Lintas%2c-Dulu-dan-Kini, diakses 4 Juni 2015.

2 Survei Kecelakaan Lalu Lintas di Seluruh Dunia, Orang-Orang yang Mati Dalam Diam, *Republika.co.id*. 7 November 2014, http://www.republika.co.id/berita/koran/halaman-1/14/11/07/nenhs057-survei-kecelakaan-lalu-lintas-di-seluruh-dunia-orangorang-yang-mati-dalam-diam, diakses 4 Juni 2015.

3 *Ibid.*

sebanyak 1396 kasus dengan korban jiwa 310 orang, 465 luka berat, dan 1.732 orang luka ringan.[4] Di sisi lain, jumlah penindakan pelanggaran lalu lintas juga sangat tinggi. Laporan Tahunan Mahkamah Agung 2013 menyebutkan bahwa jumlah pelanggaran lalu lintas yang disidangkan di pengadilan sebanyak 3,4 juta perkara.[5]

Data-data tersebut memperjelas berbagai penilaian maupun keluhan mengenai kualitas pengelolaan lalu lintas yang selama ini berkembang di masyarakat. Persoalan pelanggaran lalu lintas merupakan merupakan fenomena sosial dan masalah hukum yang menuntut pengelolaan efektif dan efisien agar terjadi tertib berlalu lintas dan kesadaran hukum.

Menurut Artidjo Alkostar, Ketua Kamar Pidana Mahkamah Agung, pengelolaan kelancaran tertib lalu lintas merupakan bagian dari tugas negara.[6] Oleh karenanya, negara harus memastikan adanya sistem, baik pembentukan norma maupun implementasinya, dalam penegakan norma maupun pengelolaan lalu lintas.

Penindakan pelanggaran lalu lintas merupakan salah satu bagian dari upaya untuk menegakkan norma berlalu lintas. Upaya penindakan ini juga seharusnya dapat menciptakan kesadaran hukum dan tertib berlalu lintas di masyarakat. Pencapaian tujuan ini, antara lain mensyaratkan adanya kejelasan regulasi dan konsistensi penegakan oleh lembaga yang berwenang.

Penelitian yang dilakukan oleh Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia bersama dengan Pusat Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung pada 2014, antara lain menemukan permasalahan dalam pengelolaan penindakan lalu lintas dalam aspek regulasi dan aparatur penegak hukum yang terlibat. Salah satu temuan dalam penelitian tersebut terkait dengan keberadaan Surat Kesepakatan Bersama antara Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia. Kesepakatan bersama tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu tersebut ditetapkan pada 19 Juni 1993 (selanjutnya disebut SKB).

Identifikasi awal terhadap SKB tersebut menunjukkan adanya beberapa ketentuan yang tidak relevan dengan perkembangan saat ini baik regulasi maupun kondisi riil yang berkembang. Hal lain yang ditemukan adalah tidak terimple-

4 Sepanjang 2014, Kecelakaan Lalulintas di Jakarta Capai 1.396 Kasus, *newsdetik.com*. 26 November 2014, http://news.detik.com/read/2014/11/26/115242/2759478/10/, diakses 4 Juni 2015.

5 Jumlah perkara lalu lintas ini masuk dalam kategori perkara tindak pidana ringan. Perkara ini merupakan perkara terbesar dibandingkan jenis tindak pidana lainnya.

6 Artidjo Alkostar, disampaikan dalam Seminar Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Jakarta, 17 Juni 2014, Seminar ini diselenggarakan oleh Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia dan Pusat Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung.

mentasinya sistem penindakan yang diatur dalam SKB tersebut, seperti koordinasi antar lembaga dan prosedur teknis penindakan tilang.

Sebagai gambaran awal, SKB ini ditetapkan pada 1993 padahal perkembangan bidang lalu lintas sudah mengalami perubahan yang signifikan dibandingkan dengan kondisi saat SKB tersebut ditetapkan. Selain itu, acuan utama SKB dalam bentuk undang-undang juga sudah mengalami perubahan. Pembentukan SKB ini masih mengacu pada UU No. 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya dan UU No. 22 Tahun 1992 tentang Penangguhan Berlakunya UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Keberadaan dasar hukum tersebut saat ini sudah digantikan dengan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal ini menunjukkan adanya kebutuhan untuk melakukan evaluasi atas materi SKB untuk disesuaikan dengan perubahan-perubahan tersebut.

Keberadaan SKB tersebut penting sebagai langkah awal koordinasi dan panduan dalam merumuskan prosedur teknis pengelolaan pelanggaran lalu lintas sesuai kewenangan masing-masing lembaga. Pengaturan prosedur bersama ini signifikan dalam memperbaiki pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas mengingat proses pengelolaannya melibatkan berbagai lembaga yaitu Kepolisian, Pengadilan, Kejaksaan, dan pihak bank.

Peran masing-masing institusi sangat berkaitan dan tahapannya yang berkesinambungan. Keterlambatan penanganan oleh satu lembaga akan berpengaruh pada proses yang terjadi di lembaga lainnya.

Kertas kebijakan ini bermaksud untuk menggali permasalahan dalam SKB tersebut yang menjadi kendala dalam pengelolaan pelanggaran lalu lintas saat ini. Proses yang dilakukan adalah dengan mengidentifikasi ketentuan dalam SKB dan menganalisisnya serta dihubungkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan praktek pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas saat ini. Kertas kebijakan ini merupakan turunan dari peneltiian yang telah dilakukan sebelumnya yang meneliti alternatif pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan.

2. **TUJUAN**

Penyusunan kertas kebijakan ini bertujuan untuk mengidentifikasi permasalahan dalam SKB dan melakukan analisis guna merumuskan usulan-usulan perubahan materi dalam SKB.

3. METODE PENYUSUNAN

Kertas kebijakan ini disusun melalui studi kepustakaan dengan mengkaji SKB serta berbagai peraturan perundang-undangan lainnya yang berlaku dan mengatur prosedur penindakan pelanggaran lalu lintas. Selain studi regulasi, penyusunan kertas kebijakan ini juga dilakukan dengan mempelajari berbagai artikel ilmiah dan berita yang relevan.

Salah satu sumber dalam penyusunan kertas kebijakan ini adalah laporan penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan yang disusun pada 2014 oleh Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia dan Pusat Penelitian dan Pengembangan Mahkamah Agung.

Selain itu, tim peneliti juga melakukan serangkaian diskusi kelompok terarah (*focus group discussion)* di Surabaya, Malang, Medan, Binjai, Makassar, Maros, Lombok, Praya, Jakarta Timur, dan Jakarta Pusat. Diskusi tersebut diikuti oleh petugas pelanggaran lalu lintas baik dari pengadilan yaitu hakim, panitera dan petugas pengadilan, kepolisian, kejaksaan, maupun dinas perhubungan. Diskusi tersebut diselenggarakan oleh tim peneliti dalam rangka penyiapan standar nasional pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas. Data yang relevan dalam diskusi tersebut juga digunakan dalam penyusunan makalah ini.

BAB II
KEDUDUKAN SKB DALAM PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS

1. ACUAN PEMBENTUKAN SKB

SKB disusun melalui forum Mahkamah Agung, Departemen Kehakiman, Jaksa Agung, dan Kepolisian Republik Indonesia (Makehjapol) sesuai keputusan rapat tanggal 18 November 1992. Dalam forum rapat tersebut disepakati perlunya ditetapkan Petunjuk Pelaksanaan Bersama Sistem Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu.

Penetapan SKB ini dilakukan pada 19 Juni 1993 yang ditandatangani oleh pimpinan masing-masing lembaga penegak hukum yang berada dalam forum Makehjapol, yaitu Purwoto Gandasubrata sebagai Ketua Mahkamah Agung, Oetoyo Oesman sebagai Menteri Kehakiman, Singgih sebagai Jaksa Agung, dan Letjen Banurusman Astrosoemitro sebagai Kapolri.

Pembentukan SKB tersebut berdasarkan pada tiga undang-undang, yaitu (i) UU No. 3 Tahun 1965 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya, (ii) UU No. 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, (iii) UU No. 22 Tahun 1992 tentang Penangguhan Berlakunya UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya.

Selain itu, dalam naskah SKB juga disebutkan sebagai dasar pembentukan SKB yaitu Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung RI, Menteri Kehakiman RI, Jaksa Agung RI dan Kepala Kepolisian RI tanggal 19 Juni 1993.

Dari penjelasan tentang forum pembentukan dan dasar hukum tersebut terdapat dua hal penting untuk mengukur relevansi SKB saat ini, yaitu:

1. Pembentuk SKB

Forum Makehjapol dalam perkembangan sistem penegakan hukum saat ini, baik secara formal maupun non formal, sudah tidak diatur dan tidak lagi menjadi kebiasaan dalam hubungan antar lembaga penegak hukum.

Struktur kelembagaan penegakan hukum telah berubah dengan pemisahan yang tegas antara kekuasaan eksekutif dengan yudikatif. Salah satunya dengan penerapan kebijakan satu atap kekuasan kehakiman melalui UU No. 35 Tahun 1999 tentang Perubahan atas UU No. 14 Tahun 1970 tentang Ketentuan-Ketentuan Pokok Kekuasaan Kehakiman. Menteri Hukum dan HAM (dahulu Menteri Kehakiman) sudah tidak memiliki kewenangan mengurus administrasi peradilan. Hal ini ditujukan untuk mendorong independensi kekuasaan kehakiman.

2. Dasar hukum

Dasar hukum pembentukan SKB masih mengacu pada tiga undang-undang yang sudah disebutkan pada bagian sebelumnya. Dari ketiga undang-undang tersebut, undang-undang yang mengatur mengenai lalu lintas jalan raya yaitu UU No. 3 Tahun 1965 sudah tidak relevan lagi.

Sebenarnya SKB ini juga menyebutkan pengganti UU No. 3 Tahun 1965, yaitu UU No. 14 Tahun 1992, tetapi pemberlakuannya ditunda dengan UU No. 22 Tahun 1992. Sehingga, pada dasarnya SKB ini mengacu pada UU No. 3 Tahun 1965 sedangkan kedudukan UU No. 14 Tahun 1992 diakui sebagai ius constituendum. Saat ini kedudukan UU No. 14 Tahun 1992 pun sudah diganti dengan UU No. 22 Tahun 2009.

Dari aspek lembaga pembentuk dengan mengacu pada penerapan independensi penegakan hukum dan kekuasaan kehakiman, maka SKB ini perlu ditinjau kembali. Dalam penindakan pelanggaran lalu lintas, saat ini hanya tiga lembaga yang merupakan unsur pelaksana utama yaitu kepolisian, pengadilan, dan kejaksaan. Sementara itu, sebagai unsur pendukung adalah pihak bank. Oleh karena itu, kebijakan dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas seharusnya dibentuk oleh tiga lembaga tersebut dengan tetap mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Di sisi lain, terdapat kebutuhan penyesuaian materi SKB dengan mengacu pada dasar hukum berupa undang-undang yang saat ini berlaku, yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penyesuaian ini tidak sekadar pembaruan pada sisi dasar hukum tetapi yang lebih penting adalah penyesuaian materi terhadap UU No. 22 Tahun 2009 dan peraturan turunannya, yaitu PP No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. PANDUAN BAGI INSTITUSI DALAM MEMBUAT KETENTUAN TEKNIS

SKB merupakan pedoman bersama penyelesaiaan perkara pelanggaran lalu lintas yang akan ditindaklanjuti dengan penyusunan petunjuk teknis di masing-masing institusi. Sesuai dengan kesepakatan tersebut, masing-masing institusi telah menyusun beberapa petunjuk teknis yaitu:

1. Mahkamah Agung
   Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 4 Tahun 1993 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas;
2. KeJaksaan Agung
   Surat Edaran Kejaksaan Agung Nomor B-416/E6/1994 tentang Penyelesaian Permasalahan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu
3. Kepolisian
   Surat Keputusan Kepala Kepolisian No. Pol.:SKEP/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis tentang Penggunaan Blanko Tilang.

Penelusuran dalam penelitian ini belum menemukan adanya revisi dari masing-masing institusi terkait dengan petunjuk teknis penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Pembentukan keputusan maupun edaran dilakukan oleh Kepolisian dan Mahkamah Agung pada 2009 sebatas yang berkaitan dengan penggunaan blanko tilang yang lama. Hal ini untuk menindaklanjuti perubahan sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009.

Kepolisian mengeluarkan Surat Kepala Kepolisian Negara Nomor B/2098/VIII/2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Blanko Tilang Lama sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sementara itu, Mahkamah Agung untuk materi yang sama mengeluarkan Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 66WK.MA.Y/IX/2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Tilang Lama sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penyesuaian yang dilakukan oleh Mahkamah Agung maupun Kepolisian tersebut hanya sebatas pada pemberlakuan blangko tilang lama dalam sistem penindakan sesuai dengan ketentuan yang pada saat itu baru dikeluarkan yaitu UU NO. 22 Tahun 2009. Aspek lainnya yang berhubungan dengan teknis penindakan tidak atau belum dilakukan perubahan sampai dengan saat ini.

BAB III
MATERI SKB DAN PERBAIKAN PENGELOLAAN DI PENGADILAN NEGERI

1. KERANGKA HUKUM PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS

Pada tingkatan undang-undang, tata cara penyelesaian atau penindakan perkara pelanggaran lalu lintas saat ini diatur dengan berdasarkan pada: (i) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ) yang merupakan pengganti Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan (ii) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana.

Selain itu, terdapat beberapa peraturan turunan yang melengkapi pengaturan dalam kedua undang-undang maupun peraturan teknis lainnya yang telah disusun dan diimplementasikan sebelum UU LLAJ ditetapkan. Adapun peraturan tersebut yaitu:

	UNDANG-UNDANG	TAHUN PEMBENTUKAN
1	Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana	1981
2	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	2009
	PERATURAN PEMERINTAH	
3	Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	2012
	SEMA/SK KMA/PERMA	
4	SEMA No. 22 tahun 1983 Tentang Pidana Denda Dalam Perkara Cepat	1963
5	SEMA No. 3 tahun 1989 Tentang Pidana Kurungan Dalam Perkara Lalu Lintas	1989
6	SEMA No. 4 tahun 1993 tentang Petunjuk Pelaksanaan Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Tertentu	1993
7	SEMA Nomor 66WK.MA.Y/IX2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Tilang Lama sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	2009
	KEPOLISIAN	
8	Surat Keputusan Kepala Kepolisian No. Pol.: SKEP/443/IV/1998 tentang Buku Petunjuk Teknis tentang Penggunan Blanko Tilang	1998
9	Surat Kepala Kepolisian Negara Nomor B/2098/VIII/2009 Tahun 2009 tentang Penggunaan Blanko Tilang Lama sebagai Alat Penindakan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	2009
	KEJAKSAAN	
10	Surat Edaran Kejaksaan Agung Nomor B-416/E6/1994 Tahun 1994 tentang Penyelesaian Permasalahan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Jalan Tertentu	1994
	KESEPAKATAN BERSAMA	
11	Kesepakatan Bersama Ketua Mahkamah Agung, Menteri Kehakiman, Jaksa Agung dan Kepala Kepolisian Republik Indonesia tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu lintas Jalan Tertentu	1993

Tabel tersebut menunjukkan adanya kesenjangan periode pembentukan antara peraturan yang bersifat umum, yaitu undang-undang dan turunannya berupa peraturan pemerintah dengan peraturan yang bersifat teknis yang dibentuk atau dikeluarkan oleh Kepolisian, Pengadilan, maupun Kejaksaan. Walaupun pada tingkatan undang-undang juga terdapat KUHAP yang belum berubah sejak pembentukannya pada 1981. Akan tetapi, UU LLAJ juga merupakan peraturan yang erat kaitannya dalam pengelolaan lalu lintas termasuk soal penindakannya.

Pengaturan teknis yang berlaku di tiga lembaga penegak hukum tersebut masih terkait dengan kedudukan SKB yang dikeluarkan pada 1993. Kesenjangan antara undang-undang dengan peraturan teknis ini berakibat pada tidak efektifnya keberlakuan norma yang ada dalam undang-undang.

Dalam praktik, peraturan yang bersifat operasional atau teknis cenderung menjadi pedoman bagi aparat penegak hukum dibandingkan peraturan yang bersifat umum. Pemberlakuan aturan yang bersifat umum biasanya menunggu peraturan turunan sampai dengan level institusi/lembaga yang membentuknya, seperti dalam bentuk petunjuk teknis atau tata cara pelaksanaan.

2. RUANG LINGKUP MATERI PENGATURAN DALAM SKB

Penyusunan SKB memiliki tujuan sebagai pedoman bagi aparat penegak hukum dalam pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu, yaitu dengan blanko bukti pelanggaran sehingga pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas jalan tertentu lebih efisien dan efektif.

Strategi untuk mencapai tujuan tersebut yang dirumuskan dalam SKB ini meliputi penjelasan mengenai: (i)ketentuan umum, (ii)spesifikasi teknis surat tilang, (iii)prosedur teknis penindakan, (iii)administrasi penindakan pelanggaran, dan (iv)ketentuan tambahan.

Apabila mengacu pada ruang lingkup pengaturan tersebut terlihat bahwa terdapat tiga materi pokok yang diatur atau disepakati dalam SKB, yaitu spesifikasi teknis surat tilang, prosedur teknis penindakan, dan administrasi penindakan pelanggaran. Identifikasi dalam penyusunan kertas kebijakan ini menunjukkan adanya dua kondisi terkait dengan keberlakuan atau efektifitas kesepakatan, yaitu:

1. Adanya butir kesepakatan yang sudah tidak sesuai dengan undang-undang pada bagian spesifikasi teknis surat tilang. Di mana diatur pembedaan antara blanko merah dan blanko biru. Dalam praktiknya, pembedaan ini juga mengacu pada SKEP 1998 yang mengatur bahwa blanko merah diperuntukkan bagi pelanggar yang membantah sedangkan blanko biru

diperuntukkan bagi pelanggar yang mengakui pelanggaran yang telah dilakukannya.

Bagi pelanggar yang mengaku (blanko biru) maka harus membayar uang titipan ke BRI. Pembedaan pelanggar berdasarkan pada pelanggar yang mengaku dan tidak mengaku ini sebenarnya sudah tidak dikenal dalam UU LLAJ. UU LLAJ hanya membedakan pelanggar yang akan menghadiri persidangan dengan pelanggar yang tidak meghadiri persidangan.

Bagi pelanggar yang pada saat dilakukan penindakan oleh Kepolisian menyatakan tidak dapat menghadiri persidangan, maka sesuai dengan ketentuan UU LLAJ pelanggar tersebut harus membayar uang titipan ke bank sebesar ancaman denda maksimal.

Perbandingan acuan ketentuan antara UU LLAJ dengan SKB dan SKEP 1998 adalah bahwa1 UU LLAJ mengatur pembayaran uang titipan karena pelanggar menyatakan tidak menghadiri persidangan. SKB dan SKEP 1998 mengatur pembayaran uang titipan dihubungkan dengan kebijakan penerapan blanko warna biru yang dipegang pelanggar, yaitu di mana pelanggar setuju dengan sangkaan penyidik.

Selain perbedaan tersebut, penerapan di lapangan saat ini terdapat kerancuan di mana keharusan membayar uang titipan yang sebenarnya dikenakan bagi pelanggar yang tidak dapat hadir di persidangan, digunakan sebagai ancaman bagi pelanggaran lalu lintas tertentu.

Materi lain yang sudah tidak sesuai dengan pengaturan UU LLAJ adalah mengenai besaran uang titipan. SKB menyepakati bahwa besaran uang titipan disusun dan ditetapkan oleh ketua pengadilan negeri setelah mendengar saran/pendapat dari kepala kejaksaan negeri dan kepala kepolisian resort setempat (Diljapol) dengan menggali, memperhitungkan, dan menilai kondisi sosial ekonomi masyarakat setempat dengan memperhitungkan rasa keadilan serta efektifitas berlakunya hukum dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan.

SKB ini juga mengatur bahwa besarnya uang titipan secara periodik diadakan peninjauan kembali. Sementara itu, ketentuan dalam UU LLAJ telah mengatur bahwa besaran uang titipan adalah ancaman denda maksimal dalam undang-undang sesuai dengan pasal yang dilanggar.[2]

1 Laporan Penelitian Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan, Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK) dan Pusat Penelitian dan Pengembangan MA, 2014, hlm. 68.

2 Pasal 267 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Adanya ketentuan/kesepakatan yang tidak dimplementasikan. Kondisi lain dalam penerapan SKB adalah adanya beberapa kesepakatan yang tidak atau belum diimplementasikan. Kesepakatan ini sebagian besar terdapat pada bagian prosedur penindakan dan administrasi penindakan pelanggaran.

   Pada bagian prosedur penindakan, kesepakatan yang tidak diimplementasikan sebagai berikut:

   a. **Persetujuan ketua pengadilan negeri atas penyitaan oleh penyidik**
      SKB ini menyepakati bahwa dalam keadaan yang sangat perlu dan mendesak bilamana penyidik harus segera bertindak dan tidak mungkin untuk mendapatkan surat ijin terlebih dahulu, maka penyidik dapat melakukan penyitaan hanya atas benda bergerak dan untuk itu wajib segera melaporkan kepada ketua pengadilan negeri setempat guna memperoleh persetujuan. Ketentuan ini merujuk pada Pasal 38 ayat (2) KUHAP. Dalam praktiknya, penindakan yang disertai dengan penyitaan tidak diikuti dengan prosedur permintaan persetujuan kepada ketua pengadilan negeri.

   b. **Penyerahan surat bukti pelanggaran (tilang) dari eksekutor ke BRI dan pengembalian dari BRI ke penyidik**
      SKB mengatur eksekutor menyerahkan surat tilang baik merah maupun biru kepada BRI selambat-lambatnya tiga hari dari tanggal pelaksanaan sidang tilang. Kemudian, BRI mengembalikan blanko tilang kepada kepolisian segera/secepatnya setelah uang titipan diubah menjadi denda dan biaya perkara.

      Ketentuan yang terdapat dalam SKB ini tidak berjalan. Pada praktiknya, eksekutor menyerahkan uang denda yang sudah dibayarkan pelanggar kepada BRI. Penyerahan kembali blanko kepada polisi juga tidak dilakukan oleh BRI.

   c. **Pembuatan daftar pencarian pelanggar**
      Dalam SKB diatur juga mengenai pembuatan daftar pencarian pelanggar. Daftar ini diperuntukkan bagi pelanggar yang tidak menyerahkan uang titipan sesuai batas waktu yang ditentukan. Apabila pelanggar tidak dapat menunjukkan alasan yang sah, maka berdasarkan instruksi Kapolri, SIM yang bersangkutan dapat dibatalkan dan STNK dapat tidak diterbitkan untuk tahun berikutnya. Daftar pencarian pelanggar juga diperuntukkan bagi pelanggar yang tidak menunjuk

wakil dan tidak dapat hadir pada waktu sidang pengadilan tanpa alasan yang sah.

d. Pengelolaan sistem administrasi

Sementara itu, pada bagian administrasi penindakan pelanggaran, ketentuan yang belum diimplementasikan adalah terkait pengelolaan sistem registrasi. SKB menyepakati bahwa untuk mencapai tingkat akurasi dan kecepatan yang tinggi dalam pendataan dan pelaporan, maka diterapkan sistem registrasi dengan program komputer tertentu yang merupakan salah satu sub-sistem dari sistem informasi lalu lintas.

Sub-sistem registrasi penindakan pelanggaran mempunyai hubungan langsung dengan sub-sistem registrasi SIM, registrasi STNK, dan registrasi uang titipan/denda di BRI. Saat ini pengembangan sub-sistem registrasi penindakan pelanggaran ini belum dilaksanakan. Padahal sistem ini sangat bermanfaat dan memiliki pengaruh signifikan dalam percepatan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas, termasuk penerapan sanksi yang berhubungan dengan SIM dan STNK.

Kesepakatan lainnya dalam SKB yang belum terlaksana adalah pada bagian ketentuan tambahan atau penutup yang mengatur pengawasan pelaksanaan sistem penindakan pelanggaran lalu lintas ini dilaksanakan oleh unsur Makehjapol. Mekanisme pengawasan yang disepakati dalam SKB ini tidak berjalan. Hal ini bisa saja disebabkan oleh sudah tidak efektifnya forum Makehjapol. Namun, inisiatif lainnya untuk melakukan koordinasi pengawasan baik dari ketiga institusi penegak hukum dalam perkara pelanggaran lalu lintas ini juga belum tampak dilakukan.

3. KEPENTINGAN PENGADILAN TERKAIT REVISI SKB

Pengadilan menjadi pihak yang penting dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Perannya tidak hanya dipahami pada penyelenggaraan sidang, tetapi juga memberikan edukasi melalui persidangan untuk meningkatkan kesadaran hukum bagi masyarakat. Tantangan terberat bagi pengadilan, terutama bagi pengadilan di kota-kota besar dengan jumlah pelanggaran lalu lintas yang tinggi, adalah mampu mengelola persidangan secara baik. Setidak-tidaknya sesuai dengan asas penyelenggaraan peradilan, transparan, dan akuntabel.

Pengadilan tertentu dalam waktu bersamaan dapat menyidangkan ribuan perkara pelanggaran lalu lintas. Kondisi seperti ini menambah kerumitan dalam penyelenggaraan persidangan. Alih-alih mendapatkan edukasi bidang hukum,

pelanggar yang bersidang malah dihadapkan praktik yang tidak baik dalam persidangan.

Sebagai contoh maraknya praktik calo, persidangan yang tidak tertib, ruang yang tidak nyaman, proses tunggu sidang yang lama, dan lain sebagainya. Oleh karena itu, penyelesaian pelanggaran lalu lintas ini juga dapat memberikan citra buruk bagi pengadilan dan institusi penegak hukum lainnya dengan hilangnya kewibawaan dan kepercayaan masyarakat terhadap pengadilan.

Hasil penelitian sebelumnya menunjukkan bahwa dalam upaya perbaikan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas di pengadilan juga membutuhkan peran serta dari institusi penegak hukum lainnya, yaitu Kepolisian dan Kejaksaan bahkan juga pihak bank.

Sebagaimana dijelaskan pada bagian awal, penyelenggaraan penyelesaian pelanggaran lalu lintas melibatkan banyak pihak. Sifat keterlibatan tersebut mutlak berdampak pada kelancaran penyelenggaraan penyelesaian oleh institusi lainnya sesuai dengan kewenangan masing-masing. Kualitas penyelenggaraan masing-masing institusi akan saling berpengaruh pada keseluruhan proses penindakan pelanggaran lalu lintas. Oleh sebab itu, revisi SKB menjadi prasyarat bagi perbaikan penindakan pelanggaran lalu lintas secara keseluruhan.

Bagi pengadilan, data dari penelitian ini menunjukkan ada beberapa tahapan yang perlu dikoordinasikan pengaturan dan pelaksanaannya dengan institusi lain. Beberapa bagian tersebut adalah:

a. Batas waktu penyerahan berkas persidangan dari kepolisian ke pengadilan
b. Format penyerahan berkas persidangan
c. Kehadiran kepolisian dan kejaksaan saat sidang pengadilan
d. Kehadiran pihak bank pada saat sidang pengadilan
e. Penyusunan laporan bersama penyelenggaraan sidang di pengadilan