

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN  
*ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT (ETLE)*  
PADA  
KORPS LALU LINTAS KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK  
INDONESIA**

Disusun Oleh :

NAMA : **SAMLIBRY ADHITIA**  
NPM : **2041021018**  
JURUSAN : **ADMINISTRASI PUBLIK**  
PROGRAM STUDI : **ADMINISTRASI PEMBANGUNAN NEGARA**  
KONSENTRASI : **MANAJEMEN KEBIJAKAN PUBLIK**



**LEMBAGA ADMINISTRASI NEGARA  
POLITEKNIK STIA LAN JAKARTA  
PROGRAM MAGISTER TERAPAN  
TAHUN 2023**

**PROGRAM STUDI APN MAGISTER TERAPAN POLITEKNIK STIA  
LAN JAKARTA**

**LEMBAR PERSETUJUAN TESIS**

Nama : SAMLIBRY ADHITIA  
NPM : 2041021018  
Jurusan : ADMINISTRASI PUBLIK  
Program Studi : ADMINISTRASI PEMBANGUNAN NEGARA  
Konsentrasi : MANAJEMEN KEBIJAKAN PUBLIK  
Judul Tesis (Bahasa Indonesia) : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ETLE  
(ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT) PADA KORPS LALU  
LINTAS KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

Judul Tesis (Bahasa Inggris) : IMPLEMENTATION OF THE ELECTRONIC  
TRAFFIC LAW ENFORCEMENT POLICY AT THE TRAFFIC CORPS OF  
THE INDONESIAN NATIONAL POLICE

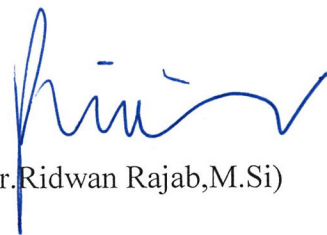
Diterima dan disetujui untuk dipertahankan Pembimbing Tesis

Pembimbing I



(Prof. Dr. Nurliah Nurdin, S.Sos., MA)

Pembimbing II



(Dr. Ridwan Rajab, M.Si)

**PROGRAM STUDI APN MAGISTER TERAPAN  
POLITEKNIK STIA LAN JAKARTA**

**LEMBAR PENGESAHAN**

NAMA : SAMLIBRY ADHITIA  
NPM : 2041021018  
JURUSAN : ADMINISTRASI PUBLIK  
PROGRAM STUDI : ADMINISTRASI PEMBANGUNAN NEGARA  
KONSENTRASI : MANAJEMEN KEBIJAKAN PUBLIK  
JUDUL TESIS : IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ETLE (ELECTRONIC  
TRAFFIC LAW ENFORCEMENT) PADA KORPS LALU LINTAS  
KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA

Telah mempertahankan tesis di hadapan penguji tesis Program Magister Terapan  
Administrasi Pembangunan Negara, Politeknik STIA LAN Jakarta, Lembaga Administrasi  
Negara, pada:

Hari : Rabu  
Tanggal : 2 Agustus 2023  
Pukul : 08.30 – 10.00 WIB

**TELAH DINYATAKAN LULUS**

**PENGUJI TESIS:**

Ketua Sidang : Dr.Neneng Sri Rahayu,S,T.,M.Si. ....  
Sekretaris : Dr.R.N. Afsdy Saksono,M.Sc. ....  
Anggota/Pembimbing 1 : Prof.Dr.Nurliah Nurdin,S.Sos.,MA. ....  
Anggota/Pembimbing 2 : Dr.Ridwan Rajab,M.Si .....  
Anggota : Dr.Asropi, S.Ip., M.Si. ....



Handwritten signatures in blue ink, including the number '521867' at the top, corresponding to the examiners listed in the table.

## SURAT KETERANGAN ORISINALITAS TUGAS AKHIR

NAMA : SAMLIBRY ADHITIA  
NPM : 2041021018  
JURUSAN : ADMINISTRASI PUBLIK  
PROGRAM STUDI : ADMINISTRASI PEMBANGUNAN NEGARA  
KONSENTRASI : MANAJEMEN KEBIJAKAN PUBLIK

Dengan ini menyatakan bahwa hasil penulisan tugas akhir yang telah saya buat ini dengan judul “IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ETL (ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT) PADA KORPS LALU LINTAS KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA”, **merupakan hasil karya sendiri dan benar keasliannya.**

Apabila di kemudian hari penulisan tugas akhir merupakan hasil plagiat atau penjiplakan terhadap karya orang lain, maka saya bersedia mempertanggungjawabkan sekaligus bersedia menerima sanksi berdasarkan aturan atau ketentuan yang berlaku di Politeknik STIA-LAN Jakarta.

Demikian pernyataan ini saya buat dalam keadaan sadar sehat dan tidak dalam paksaan.

Jakarta, 14 Agustus 2023

Yang memberikan pernyataan



Samlibry Adhitia

## KATA PENGANTAR

*Bismillahirrahmanirrahim,*

*Assalamu 'alaikum warahmatulahi wabarakatuh,*

Dengan mengucap rasa syukur kepada Allah swt, *alhamdulillah* kami dapat menyelesaikan tugas tesis ini dalam rangka sebagai pemenuhan kewajiban kami selaku mahasiswa magister terapan pada Politeknik STIA LAN Jakarta.

Ucapan terima kasih kami ucapkan kepada:

1. Yang terhormat dosen pembimbing kami yaitu Ibu Prof.Dr. Nurliah Nurdin, S.Sos, MA dan Bapak Dr. Ridwan Rajab, M.Si, dengan penuh kesabaran membimbing kami para mahasiswa era covid 19 menuju kemenangan ini.
2. Yang terhormat dosen penguji kami yaitu Ibu Dr.Neneng Sri Rahayu, ST, M.Si dan Bapak Dr.Drs. R. N. Afsdy Saksono, M.Sc. dan Dr.Asropi,S.Ip.,M.Si., yang telah sabar untuk meluangkan waktu, banyak memberi masukan yang positif dan membangun pemahaman pembuatan tesis kami ini.
3. Yang terhormat Kepala Lembaga Administrasi Negara (LAN) Republik Indonesia Bapak Prof.Dr.Adi Suryanto, M.Si yang telah memberikan kesempatan agar kami dapat menimba ilmu administrasi kebijakan publik di Politeknik STIA LAN Jakarta.
4. Yang terhormat Deputi Bidang Kajian dan Inovasi Manajemen Aparatur Sipil Negara Dr. Agus Sudrajat, S.Sos., M.A yang telah memberikan ruang untuk kami belajar, membukakan pintu akses ke ruang pustakanya, memberikan masukan-masukan ilmiah serta dukungan moral dan materil lainnya yang luar biasa.
5. Yang terhormat Kepala Badan Intelijen Negara Republik Indonesia Bapak Jenderal Polisi (Purn.) Prof. Dr. Budi Gunawan, S.H., M.Si., Ph.D. yang telah memberikan kesempatan belajar kepada kami.
6. Yang terhormat Bapak Deputi IV Badan Intelijen Negara Bidang Intelijen Ekonomi, yang telah memberikan kesempatan belajar dan menjadi mentor diskusi yang luar biasa.
7. Yang terhormat Bapak Kepala Korps Lalu Lintas Mabes Polri Inspektur Jenderal Polisi Drs. Firman Santyabudi, M.Si. yang telah memberikan kesempatan untuk kami melakukan penelitian di Korps Lalu Lintas Mabes Polri.

8. Yang terhormat Bapak Dirgakkum Korlantas Polri Brigjen. Pol. Drs. Aan Suhanan, M.Si. yang telah memberikan kesempatan untuk menimba ilmu di direktoratnya.
9. Yang terhormat Bapak Brigjen. Pol. Singamata, S.I.K., M.H. yang telah memberikan kesempatan yang luar biasa dan memberikan dukungan morilnya.
10. Yang tersayang, istri dan anak-anak yang telah memberikan dukungan moril dan dukungan lainnya yang luar biasa, terima kasih.
11. Kepada para pihak yang belum disebutkan satu persatu, terima kasih yang tak terhingga.

Jakarta, 14 Agustus 2023

Samlibry Adhitia

POLITEKNIK  
STIA LAN  
JAKARTA  
JAKARTA

## ABSTRAK

### **Implementasi Kebijakan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Pada Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia.**

**Samlibry Adhithia, Nurliah Nurdin, Ridwan Rajab**

**[samlibry.2041021018@stialan.ac.id](mailto:samlibry.2041021018@stialan.ac.id)**

**Politeknik STIA LAN Jakarta**

Bentuk-bentuk upaya untuk mendukung pencegahan kecelakaan lalu lintas dan upaya membentuk kepatuhan pengemudi kendaraan dapat berupa upaya peningkatan pengawasan pengendalian melalui rekayasa teknologi berbasis digital, instalasi dan sarana-prasarana jalan, serta pengendalian rekayasa pengidentifikasian kendaraan, juga termasuk pengawasan khusus untuk transportasi dan angkutan jalan raya. Upaya-upaya tersebut juga tentunya akan meliputi pengembangan teknologi dan modernisasi sarana penunjang pengelolaan transportasi dan prasarana lain sesuai dengan ketentuan dan amanah Undang Undang Nomor 22 tahun 2009, Pasal 222, Ayat 3. Tujuan penerapan ETLE adalah sistem penegakan hukum lalu lintas yang menggunakan teknologi berbasis elektronik untuk mengumpulkan bukti awal pelanggaran lalu lintas jalan. Implementasi kebijakan dengan spektrum nasional yang terutama memerlukan dukungan teknologi, tidak mudah diimplementasikan dan pelaksanaan di daerah-daerah lain terkadang tidak sebanding apalagi untuk dijadikan sebagai sarana ukur secara nasional. Metode penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Tujuan penelitian ini adalah untuk meneliti hal apa yang menjadi tantangan dalam implementasi program kebijakan ETLE, terutama dengan teori Grindle. Hasil penelitian menemukan bahwa belum adanya indeks pengukuran ketertiban penyelenggaraan lalu lintas yang dikeluarkan oleh Kepolisian Lalu Lintas maupun oleh pemerintah daerah. Sinergi hubungan kerja dibutuhkan agar proyeksi implementasi dapat dilakukan secara sistematis ketimbang implementasi sporadis dan tidak teratur. Diperlukan semua rasio-rasio yang dapat dipakai sebagai bahan justifikasi pengambilan keputusan atas apa saja yang dapat akan dijadikan landasan pemikiran dalam hal melihat perkembangan keberhasilan program yang diimplementasikan oleh Kepolisian Lalu Lintas Republik Indonesia. Otomatisasi secara penuh (*full automation*) program ETLE, diharapkan dapat segera direalisasikan, sehingga, tahapan demi tahapan proses operasional dapat berlangsung dengan segera dan bersifat *real time*. Agar ETLE lebih optimal dan konsisten, implementasi ETLE perlu mempertimbangkan *critical success factor* (faktor penentu keberhasilan).

Kata kunci: ETLE; tantangan implementasi; digitalisasi kepolisian

## ABSTRACT

### **Implementation of the Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Policy at the Traffic Corps of the Indonesian National Police**

**Samlibry Adhithia, Nurliah Nurdin, Ridwan Rajab**

**[samlibry.2041021018@stialan.ac.id](mailto:samlibry.2041021018@stialan.ac.id)**

**National Institute of Public Administration Polytechnic Jakarta**

Forms of efforts to support traffic accident prevention and efforts to establish vehicle driver compliance can be in the form of efforts to increase control oversight through engineering digital-based technology, road installations and infrastructure, as well as engineering control of vehicle identification, as well as special supervision for transportation and road transport. highway. These efforts will of course also include technology development and modernization of transportation management supporting facilities and other infrastructure in accordance with the provisions and mandates of Law Number 22 of 2009, Article 222, Paragraph 3. The purpose of implementing ETLE is a traffic law enforcement system that uses technology-based electronics to collect preliminary evidence of road traffic violations. Implementation of policies with a national spectrum that primarily requires technological support is not easy to implement and implementation in other regions is sometimes not comparable let alone to be used as a national measurement tool. This research method is qualitative research. The purpose of this research is to examine what are the challenges in the implementation of the ETLE policy program, in especially with Grindle's theory. The results of the study found that there was no traffic order measurement index issued by the Traffic Police or by the local government. The synergy of work relations is needed so that projected implementation can be carried out systematically rather than sporadic and irregular implementation. All ratios are needed that can be used as justification for making decisions on what can be used as a rationale in terms of seeing the successful development of programs implemented by the Traffic Police of the Republic of Indonesia. The full automation of the ETLE program is expected to be realized soon, so that the operational process stages can take place immediately and in real time. To make ETLE more optimal and consistent, ETLE implementation needs to consider critical success factors.

**Keywords:** ETLE; implementation challenges; digitization of the police



## DAFTAR ISI

DAFTAR ISI .....	i
DAFTAR TABEL .....	ii
DAFTAR GAMBAR .....	iii
BAB I PERMASALAHAN PENELITIAN .....	1
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	18
C. RUMUSAN PERMASALAHAN .....	19
D. TUJUAN PENELITIAN.....	19
E. MANFAAT PENELITIAN.....	20
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	21
A. PENELITIAN TERDAHULU .....	21
B. TINJAUAN KEBIJAKAN DAN TEORI.....	28
C. KERANGKA BERFIKIR .....	52
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	65
A. METODE PENELITIAN .....	56
B. TEKNIK PENGUMPULAN DATA .....	56
C. TEKNIK PENGOLAHAN DAN ANALISIS DATA .....	61
D. INSTRUMEN PENELITIAN .....	62
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	66
1. MEKANISME TILANG ETLE .....	82
2. IMPLEMENTASI ETLE SEBAGAI PENEGAKAN HUKUM.....	83
3. REALISASI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ETLE .....	89
BAB V SIMPULAN DAN SARAN .....	94
1. KESIMPULAN .....	116
2. SARAN .....	117
DAFTAR PUSTAKA .....	119

## DAFTAR TABEL

TABEL 1. 1. INFO KECELAKAAN DAN KORBAN TAHUN 2014-2018 .....	5
TABEL 1. 2 JUMLAH DATA KENDARAAN PER PULAU .....	6
TABEL 1. 3 URUTAN JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR PER KEPOLISIAN DAERAH. ....	7
TABEL 1. 4 CONTOH NEGARA LAIN DENGAN IMPLEMENTASI ETLE..	12
TABEL 2. 5. HASIL PENELITIAN TERDAHULU .....	27
TABEL 2. 6 <i>CONTENT VS CONTEXT</i> .....	41
TABEL 3.7. DAFTAR RESPONDEN PENELITIAN IMPLEMENTASI ETLE	59
TABEL 3. 8. <i>DAFTAR KEY INFORMANT</i> .....	59
TABEL 3.9. PEDOMAN INSTRUMEN PENELITIAN .....	63
TABEL 3. 10. OPERASIONAL KONSEP .....	64
TABEL 4.11. IMPLEMENTASI PROGRAM ETLE ( <i>ELECTRONIC TRAFFIC LAW ENFORCEMENT</i> ) PADA KORPS LALU LINTAS REPUBLIK INDONESIA.....	70
TABEL 4.12 <i>CONTENT OF POLICY ETLE</i> .....	72
TABEL 4.13 <i>CONTEXT OF POLICY ETLE</i> .....	73
TABEL 4.14. ASPEK KESESUAIAN TEORI KEBIJAKAN ETLE .....	74
TABEL 4.15. REKAP DATA LANGGAR ERA PENERAPAN ETLE TAHUN 2020 - 2022 .....	77
TABEL 4.16 TAHAPAN MEKANISME TILANG.....	84
TABEL 4.17. SUMBER DAYA ANGGARAN ETLE .....	88
TABEL 4.18 INFORMASI PROYEK ETLE DILUAR KEPOLISIAN .....	90
TABEL 4.19 KARAKTER ORGANISASI.....	91
TABEL 4. 20 PEMBUKTIAN SEBAGIAN PEMENUHAN DASAR HUKUM ETLE.....	92
TABEL 4.21 HAMBATAN PELAKSANAAN KEBIJAKAN PUBLIK .....	96
TABEL 4. 22. TABEL INFORMASI TIANG ETLE VS LAKA LANTAS.....	99
TABEL TABEL 4.23 INDIKATOR HASIL PENELITIAN.....	113

## DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1. 1. POTRET LALU LINTAS DI BAGIAN DUNIA TAHUN 2022. .....	10
GAMBAR 1. 2. MIND MAP - PERAN ETLE.....	15
GAMBAR 2. 3 DASAR HUKUM IMPLEMENTASI ETLE.....	32
GAMBAR 2. 4. MODEL PROSES IMPLEMENTASI KEBIJAKAN .....	39
GAMBAR 2. 5. MODEL IMPLEMENTASI KEBIJAKAN METER DAN HORN.....	40
GAMBAR 2. 6. IMPLEMENTASI PROSES POLITIK DAN ADMINISTRASI.....	46
GAMBAR 2.7. LANGKAH-LANGKAH PROSES IMPLEMENTASI.....	51
GAMBAR 2. 8. MODEL BERFIKIR.....	53
GAMBAR 4. 9 MANFAAT ADANYA ETLE .....	70
GAMBAR 4.10 DATA KECELAKAAN DI JALAN TAHUN 2021-2022 .....	76
GAMBAR 4. 11. DATA ANEV ETLE TAHAP I .....	80
GAMBAR 4.12 JENIS KAMERA ETLE.....	83
GAMBAR 4.13 ORGANISASI SATUAN TUGAS ETLE DI LEVEL POLDA .....	90
GAMBAR 4.14 MEKANISME ETLE .....	101
GAMBAR 4. 15. TOPOLOGI ETLE .....	102
GAMBAR 4.16 BUKTI PELANGGARAN LALU LINTAS .....	103
GAMBAR 4.17 ETLE PORTABLE.....	107
GAMBAR 5.18 INDIKATOR IMPLEMENTASI ETLE .....	114
GAMBAR 5.19 STRATEGI IMPLEMENTASI ETLE .....	119

# **BAB I**

## **PERMASALAHAN PENELITIAN**

### **A. Latar Belakang**

Fungsi dari peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan jalan adalah terutama untuk penegakan hukum lalu lintas dan sekaligus mengatur semua unsur-unsur lalu lintas dan angkutan jalan dengan harapan agar bermanfaat dalam menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, keterbukaan informasi, serta kenyamanan masyarakat atas jalan, menjadi koridor kegiatan lalu lintas sekaligus menjadi faktor pendukung untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Bentuk-bentuk upaya untuk mendukung pencegahan kecelakaan lalu lintas dapat berupa upaya peningkatan pengawasan pengendalian melalui rekayasa teknologi berbasis digital, instalasi dan sarana-prasarana jalan, serta pengendalian rekayasa pengidentifikasian kendaraan, juga termasuk pengawasan khusus untuk transportasi dan angkutan jalan raya. Upaya-upaya tersebut juga tentunya akan meliputi pengembangan teknologi dan modernisasi sarana penunjang pengelolaan transportasi dan prasarana lain sesuai dengan ketentuan dan amanah Undang Undang Nomor 22 tahun 2009, Pasal 222, Ayat 3.

Sanksi pidana digunakan sebagai hukuman untuk pelanggaran undang-undang lalu lintas dan jalan raya dengan tujuan memperbaiki kesalahan melalui sistem pengadilan. Proses penuntutan ini merupakan bagian dari fungsi Kepolisian Republik Indonesia untuk mengawasi penegakan hukum lalu lintas dan jalan raya, yang dilakukan dalam rangka menjaga keamanan jalan raya.

Berdasarkan Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Polri tahun 2016 tentang Standar Operasional dan Prosedur Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Sistem Tilang Manual dan Elektronik bahwa penegakan hukum yang diyakini sebagai tindakan dengan tujuan sebagai berikut:

1. Menyelesaikan konflik dan masalah dengan kearifan lokal dengan memetakan, mengidentifikasi dan mencari akar permasalahan guna

menemukan solusi yang membantu menjaga keselamatan jalan (termasuk menjaga ketertiban dan kelancaran lalu lintas).

2. Memiliki kepedulian, kepekaan, kemampuan dan keberanian mencegah terjadinya masalah yang lebih luas.
3. Melindungi, mengayomi serta melayani para pencari keadilan maupun korban dalam rangka upaya mendukung produktifitas dan melindungi harkat serta martabat manusia.
4. Melakukan kegiatan pembinaan yang diharapkan dapat membangun kepedulian dan kepekaan terhadap ketertiban, keamanan, kelancaran dan keselamatan lalu lintas.
5. Memastikan kepastian hukum yang dapat menjadi payung hukum bagi pemecahan masalah.

*Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) diselenggarakan sebagai bagian awal dari penegakan hukum berbasis elektronik dan fungsi dari penegakkan peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan jalan.

ETLE adalah sebuah sistem yang dibangun untuk membangun budaya tertib berlalu lintas yang pada pelaksanaannya dimulai dengan proses penindakan hukum itu sendiri dan dalam rangka menekan angka pelanggaran lalu lintas, utamanya terhadap pengemudi yang melanggar batas kecepatan, parkir sembarangan dan pelanggaran batas muatan.

ETLE adalah proses digitalisasi tilang secara elektronik yang menggunakan teknologi dan perangkat yang berkemampuan untuk membaca plat nomor kendaraan secara otomatis *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR).

Selain mewujudkan supremasi hukum, dan smart city, ETLE yang akan diterapkan secara nasional juga menjadi program penting bagi Korps Lalu Lintas serta Kepolisian Republik Indonesia, dimana ETLE secara nasional ini akan diintegrasikan kepentingan pemangkuan Lalu Lintas Jalan Raya nya pada seluruh Kepolisian Daerah di Indonesia melalui *big data* yang dimiliki oleh Korlantas Polri yang meliputi data *Electronic Registration & Identification* (ERI) Nasional, data

*base* SIM, E-Tilang, E-Turjawali. Sehingga masing-masing Kepolisian Daerah tersebut dapat secara aktif melakukan penindakan nomor polisi diluar area pengawasan elektronik atau lintas daerah penerapan sistem tilang elektronik tersebut, diharapkan dapat membuat keseluruhan proses penilangan menjadi lebih efektif dan efisien, membantu polisi meningkatkan kepatuhan berlalu-lintas dan berupaya untuk mengurangi kecelakaan dan pelanggaran-pelanggaran lalu lintas, baik yang disengaja maupun tidak.

Ada banyak faktor yang mempengaruhi beratnya kecelakaan lalu lintas, namun faktor utamanya adalah perilaku berkendara dan rendahnya kesadaran atas peraturan lalu lintas. Karena faktor tersebut, Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia telah memperkenalkan sistem tilang elektronik, yang mana sistem ini diberikan tanggung jawab untuk menjadi solusi dalam peningkatan kepatuhan berlalu lintas dan mengurangi kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas terutamanya oleh pengguna mobil dan motor.

Proses administrasi pelanggaran secara elektronik ini dibantu dengan dipasangnya *front end* sensor (sensor yang dipasang dengan kemampuan lengkap di awal) kamera CCTV (*closed circuit tele-vision*) di setiap ruas jalan yang diawasi untuk memantau kondisi jalan, terutamanya pada persimpangan jalan.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), ada 10 (sepuluh) jenis pelanggaran lalu lintas yang dapat diterapkan dengan tilang elektronik secara nasional yaitu:

1. Pelanggaran lalu lintas terhadap marka jalan dan rambu,
2. Pengendara tidak memakai sabuk pengaman,
3. Pengemudi sambil menggunakan telepon genggam,
4. Batas kecepatan maksimum dilanggar,
5. Penggunaan plat nomor palsu pada kendaraan,
6. Menerobos lampu merah,
7. Berkendara melawan arus,
8. Pengendara sepeda motor tanpa menggunakan helm,
9. Mengendarai sepeda motor lebih dari dua orang,

10. Lampu sepeda motor tidak dinyalakan di siang hari.

*Sumber:* Website Korlantas Polri

ETLE adalah penegakan hukum lalu lintas berbasis perangkat elektronik yang bertujuan untuk mencegah petugas polisi lalu lintas yang bertugas di lapangan menyalahgunakan wewenang mereka saat melakukan penilangan. Dalam proses pemberian hukuman tilang, interaksi antara polisi lalu lintas dan masyarakat sering menyebabkan penyimpangan. Karena itu, kebijakan Kapolri menghalangi interaksi anggota dengan masyarakat yang dapat menyebabkan penyalahgunaan kewenangan. (Kompas.com - 20/01/2021)

Jadi dapat dikatakan bahwa ETLE adalah sebuah solusi praktis yang akuntabel yang diberikan kepada masyarakat sesuai amanah dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik.

Menurut data bersumber dari Korlantas Polri bahwa kinerja ketertiban itu dapat diukur dengan basis data pelanggaran, dimana data pelanggaran dikompulir dari :

- a. Tilang konvensional
- b. Tilang Elektronik
- c. Hasil *Traffic Accident Analysis* (TAA)
- d. Laporan masyarakat

Jika semua data pelanggaran itu bisa di akumulasikan, baik yg di proses hukum atau tidak, maka setidaknya kita sudah dapat data pasti jumlah pengguna jalan yg melanggar. Dalam sistem ETLE, pelanggar lalu lintas dapat dikenakan denda tertinggi, dan aturan ini terkait dengan jumlah denda yang harus dibayar, seperti yang diatur sebagai berikut:

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) (Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009; Pasal 287 ayat 1)

Berikut adalah data tentang khususnya jumlah kecelakaan yang mengakibatkan korban, baik yang mati, luka berat maupun mendapatkan luka ringan sekaligus data tentang kerugian materi yang ditimbulkan.

**Tabel 1. 1. Info Kecelakaan dan Korban Tahun 2014-2018**

Kecelakaan Tahun	Jumlah Kecelakaan, MD, LB, LR, dan KM				
	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Jumlah Kecelakaan</b>	95,906	96,233	106,644	104,327	109,215
<b>Meninggal Dunia (MD)</b>	28,297	24,275	31,262	30,694	29,472
<b>Luka Berat (LB)</b>	26,840	22,454	20,075	14,559	13,315
<b>Luka Ringan (LR)</b>	109,741	107,743	120,532	121,575	130,571
<b>Kerugian Materian (KM)</b>	250,021	215,892	229,137	217,031	213,866
<b>Trend naik/turun dibanding tahun 2014</b>		↑	↑	↑	↑

Sumber: diolah dari Biro Pusat Statistik 2022

Terlihat pada tabel 1.1 diatas, bahwa jumlah kecelakaan menunjukkan kenaikan dengan rata-rata sebesar 0,05%, sementara rata-rata jumlah kecelakaan per tahun adalah sebesar 100.618 kecelakaan, dengan jumlah rata-rata korban mati per tahun sebesar 27.892 orang, dan rata-rata pengemudi dalam kecelakaan tersebut adalah pengemudi yang sudah memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi), artinya secara prinsip para pengemudi tersebut telah diberikan bekal dengan informasi dan kecakapan yang cukup tentang undang-undang lalu lintas.

Dengan angka tersebut diatas dapat diambil kesimpulan bahwa adanya kontribusi dari pengemudi kendaraan yang pada akhirnya perlu mendapat



perhatian, faktor dominan yaitu perilaku pengendara saat berkendara dan rendahnya tingkat kesadaran terhadap peraturan berlalu lintas, terutama pengemudi roda dua (Sarif et al. 2019). Melaksanakan, mendukung, dan memelihara keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas adalah tujuan tata-tertib lalu lintas. Polisi lalu lintas terus berupaya melakukan berbagai upaya pengendalian untuk menjamin ketertiban lalu lintas, kenyamanan berkendara, dan keselamatan pengguna jalan baik melalui razia berkala pengendara lalu lintas, pengetatan pengeluaran izin mengemudi, maupun kegiatan diskusi umum.

Kebijakan Kepala Kepolisian Republik Indonesia untuk mengurangi interaksi anggota polisi di jalan raya dengan pengemudi dengan cara mengoptimalkan pengawasan melalui media elektronik sekaligus melaksanakan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Oleh karena itu pertimbangan penggunaan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) tersebut menjadi prioritas program Kepolisian Republik Indonesia. Di sisi lain, wilayah kerja Polri yang diisi oleh satuan anggota polisi lalu lintas dan perbandingan jumlah kendaraan yang ada dengan jumlah petugas kepolisian tersebut tidak sebanding.

Dan jika melihat data yang terangkum dalam arsip Badan Pusat Statistik (BPS) bahwa peningkatan jumlah mobil adalah berkisar sebesar 5,3% sejak 2019 menjadi 133.617.012 unit, dibandingkan 126.508.776 unit pada tahun sebelumnya. Demikian pula volume kendaraan pada periode 2020-2022 yang terus meningkat meskipun dalam situasi pandemi dimana perekonomian juga dalam posisi kurang berkembang. Selain itu, berdasarkan data dari Korlantas Polri berupa data *Electronic Registration Identification* (ERI), jumlah kendaraan per daerah pada 19 Januari 2022 telah mencapai 146.165.956 unit. Berikut adalah data jumlah kendaraan per pulau besar di Indonesia.

**Tabel 1. 2 Jumlah Data Kendaraan Per Pulau**

No	Nama Pulau	MP	BUS	MB	SPD MOTOR	RANSUS	TOTAL	%
1	Jawa	17,109,780	108,921	2,72,572	69,795,935	32,190	89,861,38	59,85
2	Sumatera	2,982,393	65,700	1,489,576	25,254,305	28,703	30,878,848	20,56
3	Kalimantan	833,580	13,481	541,330	9,364,188	6,367	10,762,695	7,17
4	Sulawesi	1,055,918	7,964	428,849	7,433,656	13,234	9,067,054	6,04
5	Bali	466,555	7,739	166,331	3,946,623	926	4,630,443	3,08
6	Nusa Tenggara	173,663	5,903	138,181	2,690,216	1,433	3,020,478	2,01

7	<b>Papua</b>	136,016	1,932	68,696	1,054,346	2,655	1,263,749	0,84
8	<b>Maluku</b>	48,037	620	27,959	594,336	301	671,397	0,45
<b>TOTAL</b>		22,805,942	212,260	5,533,494	120,133,605	85,809	671,397	100

Keterangan: MP=Mobil Pribadi; MB=MiniBus;RANSUS=Kendaraan Khusus

Sumber : Korlantas Polri 2022

Data diatas pada tabel 1.2 juga dapat dipakai sebagai bahan analisa bagaimana kinerja program ETLE semestinya dilaksanakan dan juga mencakup penilaian kapasitas kekuasaan para aktor, preferensi dan strategi masing-masing daripadanya untuk mencapai tujuan, karakteristik aktor, aktor itu sendiri dan cara berinteraksi mereka. Hal ini dapat memfasilitasi penilaian potensi untuk mencapai tujuan kebijakan dan program. Istilah “kapasitas kekuasaan” diambil dari C. Anderson, “*The Political System of Latin America*”, dalam N. Uphoff dan W. Ilchman, eds., *The Political Economy of Development* (Berkeley: University of California Press, 1972, p. 171) dalam Grindle (1980, p.12).

Beberapa wilayah Kepolisian daerah dimana mempunyai kendaraan dengan populasi terbanyak, hal ini dapat juga menjadi analisa bagaimana kebijakan dapat dipengaruhi dengan kaitannya jumlah kendaraan bermotor yang harus diawasi dan diatur pada saat penggunaan jalan sebagai sarana dan prasarana lalu lintas baik orang maupun barang dengan data sebagai berikut:

**Tabel 1. 3 Urutan jumlah kendaraan bermotor Per Kepolisian Daerah.**

No	Kepolisian Daerah	Jumlah
1	Jawa Timur	23,3 juta unit
2	Metro Jaya	21,8 juta unit
3	Jawa Tengah	19,2 juta unit
4	Jawa Barat	17,6 juta unit
5	Sumatera Utara	7,2 juta unit
6	Sulawesi Selatan	4,6 juta unit
7	Bali	4,6 juta unit
8	Riau	4 juta unit
9	Sumatera Selatan	3,9 juta unit
10	Lampung	3,8 juta unit

Sumber: Databoks/Kepolisian Republik Indonesia January 2022

Dari angka tersebut Kepolisian Daerah Jawa Timur menempati peringkat tertinggi dari 34 propinsi di Indonesia, disusul oleh Kepolisian Daerah Metro Jaya.

Ternyata jumlah penduduk antara Polda yang tidak seimbang, tidak serta merta dapat dijadikan justifikasi atas tingginya nilai persentase terhadap jumlah kendaraan tersebut, terlepas dari data *time series* BPS dari tahun 2010 – 2018 pada tabel 1.1 menunjukkan grafik kecelakaan yang fluktuatif dari tahun ke tahun dan ada kecenderungan kenaikan dengan akibat yang belum dapat dijelaskan dari data yang ada. Kenyataannya ini diyakini sebagai kondisi awal untuk memitigasi persoalan yang timbul melalui pembenahan sistem penegakan hukum lalu lintas di Indonesia sebagai sebuah kelengkapan proses elaborasi penerapan teknologi.

Sistem tilang elektronik merupakan cara baru untuk mengontrol kepatuhan pengguna jalan, khususnya kendaraan roda 4 atau lebih. Sistem ini membantu polisi untuk memantau lingkungan lalu lintas setiap saat ketika ada risiko kemacetan lalu lintas. Untuk memantau situasi ini, kamera dipasang di semua ruas jalan maupun persimpangan (lampu lalu lintas) yang berpotensi kemacetan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah tantangan implementasi penerapan ETLE dan sekaligus mengukur pengaruhnya kepada tingkat kepatuhan atau perilaku pengendara sepeda motor di jalan raya. Penelitian kualitatif ini akan menggunakan metode pengumpulan data dengan melakukan kerja lapangan langsung sebagai data primer dan mengumpulkan data dari masing-masing sumber sebagai data sekunder. Hasil penelitian ini akan diteliti untuk menunjukkan apakah tantangan terpenting pada penerapan sistem tilang elektronik, apakah mekanisme penilangan, pengetahuan pengemudi, kelengkapan perangkat peralatan jalan maupun cara mendapatkan SIM.

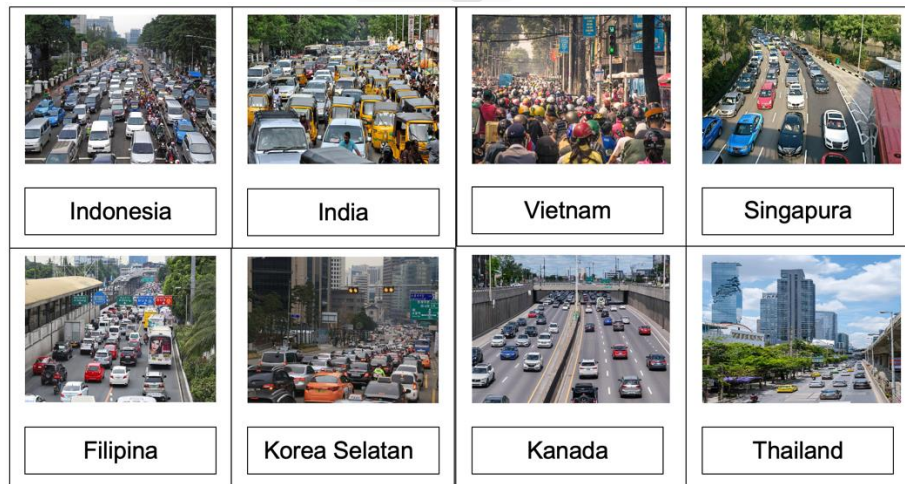
ETLE menjadi pilihan dalam rangka mendapatkan informasi sistem lalu lintas secara *real time* dimana proses ini termasuk pengkoleksian data, pemrosesan data dan diseminasi data kepada semua pihak disesuaikan dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik yang mengatur kewajiban negara untuk menyediakan layanan yang sesuai dengan standar penegakan hukum lalu lintas yang diatur dalam Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Jalan.

Rencana Umum Keselamatan Jalan Nasional (RUNK) tahun 2011–2035 menetapkan dasar untuk Undang-Undang Lalu Lintas Jalan. Dibuat berdasarkan tanggung jawab yang diberikan oleh Pasal 203 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Rencana Umum Keselamatan Jalan Nasional menetapkan tanggung jawab pemerintah untuk menjamin keselamatan lalu lintas umum. Adapun prinsip-prinsip ini harus mengkomodir hal-hal sebagai berikut:

1. Penegakan hukum lalu lintas dalam rangka memotivasi pengemudi agar aman pada saat mengoperasikan kendaraan dan selalu menjaga arus lalu lintas secara efisien dan efektif yang sesuai dengan undang-undang dan aturan lalu lintas. Dengan penekanan kepatuhan sukarela dari para pengemudi selaku pengguna jalan maka penegakan hukum yang efektif diharapkan dapat dicapai melalui tindakan berikut:
  - a. Peraturan lalu lintas realistis yang diketahui dan dipahami oleh semua pengendara, disampaikan melalui mekanisme pemberian Surat Ijin Mengemudi (SIM).
  - b. Rambu, marka, dan sinyal standar yang diterapkan sesuai dengan peraturan Departemen Perhubungan Republik Indonesia.
  - c. Kebijaksanaan dan penilaian secara profesional digunakan ketika memutuskan apakah akan menghentikan pengemudi saat terjadi pelanggaran, mengeluarkan panggilan pengadilan, atau memberi peringatan kepada seorang pelanggar.
  - d. Pemaksaan selektif seharusnya dapat dilakukan kapan saja. Kehadiran polisi lalu lintas sebagai penegak hukum selektif akan mencegah pelanggaran lalu lintas dan mengurangi kecelakaan di tempat-tempat di mana pelanggaran, kemacetan, atau kecelakaan sering terjadi. Untuk mengatasi kemacetan lalu lintas, penegakan yang selektif berfokus pada periode, situasi, dan pelanggaran tertentu yang menyebabkan kecelakaan.
  - e. Para penegak hukum menggunakan penegakan selektif untuk mengoptimalkan penggunaan sumber daya. Namun, keadaan saat ini

didasarkan pada kebijakan Kepala Kepolisian Republik Indonesia Jendral Listyo Sigit yang tercantum dalam 16 program prioritas 100 harinya. Salah satu langkah yang dianggap penting untuk menegakkan hukum secara efektif adalah menghentikan kontak langsung dengan pengemudi. Hal ini terutama penting untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik polisi dan mewujudkan pelayanan publik polisi yang terintegrasi. Salah satu tujuan dari program 100 hari Kapolri adalah untuk mengembangkan ETLE secara berkelanjutan di wilayah yang belum memiliki sarana dan prasarana yang diperlukan untuk menerapkannya. Hal ini sangat penting karena masalah lalu lintas merupakan bagian penting dari kehidupan dan merupakan pencerminan dari demokrasi.

**Gambar 1.1. Potret lalu lintas di bagian dunia tahun 2022.**



*Sumber:* Free Foto dari Dreamstime.com

Pada gambar 1.1. mengenai potret lalu lintas di bagian dunia pada tahun 2022, adalah perwakilan gambar daripada apa yang terjadi pada saat jam yang kurang lebih berada pada waktu yang sama di siang hari. Atas dasar pemahaman dan pengertian literasi, dipahami bahwa beberapa negara telah menerapkan *electronic traffic law enforcement* atau penegakkan hukum yang dilakukan secara

elektronik. Terutama yang dapat kita sorot adalah negara Singapura dan Korea Selatan. Dimana kedua negara ini telah dapat memonitor keadaan lalu lintasnya secara *online* dan dapat mengidentifikasi semua kendaraan dan jenisnya, agar dapat diatur sesuai peruntukan jalan, kepadatan jalan dan waktu operasionalnya sesuai kebijakan peraturan yang diterapkan oleh pemerintah negara tersebut.

Sebagai rangkuman, keuntungan dari dipasangnya kamera lalu lintas sebagai pelengkap pengamanan adalah:

1. Membantu para pengguna jalan; Adakalanya sebuah stasiun berita TV dan radio dapat mengakses maupun menerima kiriman berupa video dari kamera yang terletak di jalan bebas hambatan, jalan tol, antar propinsi, dan maupun arteri jalan utama yang sangat padat. Stasiun berita kemudian menyampaikan informasi tersebut kepada para pengguna jalan lainnya melalui laporan lalu lintas singkat maupun bekerjasama dengan pihak Korps Lalu Lintas Mabes Polri ataupun pada tingkatan Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah. Peringatan lalu lintas membantu pengguna jalan memotong waktu yang berharga dari perjalanan mereka, hal ini dapat dilakukan karena pola lalu lintas berbeda dan ada kalanya terjadi penutupan jalan atau kecelakaan parah.
2. Sumber informasi; Kamera lalu lintas digunakan oleh Korps Lalu Lintas untuk memantau arus kendaraan di jalan tol, jalan raya dan arteri jalan utama. Dimana selain untuk memantau jalan dalam rangka penutupan khusus atau apabila adanya kecelakaan, rekaman kamera lalu lintas membantu Korps Lalu Lintas beserta jajaran dan mitra strategisnya untuk membuat keputusan tentang konstruksi jalan dan pengembangannya di masa depan.
3. Penegakan Hukum; Kamera lalu lintas juga digunakan untuk mengawasi batas kecepatan dan pelanggaran lampu merah, mengeluarkan tiket untuk pelanggaran yang telah ditentukan, dan berfungsi untuk mengurangi jumlah petugas yang dibutuhkan untuk mengeluarkan kutipan tilang secara manual.

4. Pengamanan berkendara; Kamera yang dapat dilihat di persimpangan pada saat berkendara diharapkan dapat membantu pengemudi secara preventif untuk berkendara secara aman dan sekaligus mencegah pelanggaran lalu lintas.

Tidak hanya Indonesia yang telah memulai, ada beberapa negara yang telah lebih maju dan pada saat ini mengandalkan penggunaan peralatan elektronik untuk membantu beberapa pekerjaan yang tidak dapat dilakukan oleh manusia secara terus menerus, berikut tabelnya:

**Tabel 1. 4 Contoh Negara lain dengan Implementasi ETLE**

No	Negara	Keterangan
1	<b>Australia</b>	1,335 CCTV (data tahun 2022)
2	<b>Singapore</b>	6,500 CCTV (data tahun 2022)
3	<b>Jepang</b>	20,000 CCTV (data tahun 2019)
4	<b>Korea Selatan</b>	10,000 CCTV (data tahun 2019)
5	<b>Inggris</b>	2,000,000 CCTV (data tahun 2022)
6	<b>Amerika</b>	5,000,000 CCTV (data tahun 2022)

Sumber: <https://www.caldersecurity.co.uk/countries-cities-by-number-of-cctv-cameras>.

Sebagai contoh *best practice*, negara Korea Selatan yang telah menerapkan *Intelligent Traffic System (ITS)* sebagai bagian daripada sistem besar yang disebut sebagai *The Transport Operation and Information Services (TOPIS)* karena persoalan lalu lintas tidak melulu dilihat dari hanya 1 perspektif saja semisal dalam rangka penegakan hukum saja. Namun di Kota Seoul, pemerintah kota dapat membuat sistem transportasi yang komprehensif yang menyajikan informasi proses yang terjadi pada sistem informasi lalu lintas dan angkutan umum terutama kereta bawah tanah, sehingga terjadi harmoni dengan sistem pengelolaan bis-bis untuk mengurai kemacetan dan apalagi jika adanya kecelakaan lalu lintas. Di kota Seoul keadaannya hampir mirip dengan Jakarta di awal tahun 2000, namun terdapat banyak perbedaan dalam implementasi penegakan hukum berbasis elektronik, karena tidak banyak terkendala dari sosio-kultur masyarakat terutama dalam hal pemahaman dan tingkat akseptasi masyarakat dari segala bentuk hukum berlalu lintas. Namun yang dapat disampaikan disini adalah, konsep penerapan penegakan hukum berbasis elektronik di Korea Selatan lebih mengutamakan tujuan dan

obyektif yaitu mengumpulkan data lalu lintas untuk mengurai kemacetan lalu lintas dan serta merta dapat menjawab permasalahan lalu lintas lebih cepat dan lebih efisien, juga dapat membantu untuk menganalisa data yang dikumpulkan dengan harapan untuk melahirkan kebijakan dalam penanganan masalah transportasi publik.

Berbeda lagi dengan negara Singapura, dimana pemberlakuan penegakan hukum adalah terutama untuk memberlakukan daerah mana yang terlarang tanpa ijin melintas dan mengurangi populasi kendaraan. Pergantian dari sistem manual ke sistem elektronik, berlangsung dalam periode penyesuaian yang cukup lama, dikarenakan kebijakan tidak dapat dilaksanakan hanya dengan menguji coba atau dengan kata lain – *trial error*, karena undang-undang lalu lintas mereka yang disebut Road Traffic Act yang terbit sejak tahun 1961, membuat mereka harus hati-hati terhadap konsekuensi ketidaknyamanan warga negaranya yang dapat berbuntut klaim hukum kepada negara dari warga negara.

Sebagai bagian dari laporan ADB tahun 2004 (Development 2004) disampaikan bahwa salah satu kelemahan dari penyelenggaraan keselamatan jalan di Indonesia adalah buruknya fungsi koordinasi dan manajemen daripada semua fungsi terkait. Meskipun hal ini sudah terencana di dalam *road safety policing* (kebijakan keselamatan jalan), pemahaman yang terpenting adalah mendasarkan *road safety* (keselamatan jalan) sebagai pemberi makna atas lalu lintas yang aman, selamat, tertib dan lancar (Brigjen Polisi Prof Chrysnanda DL dalam Rakernis Bidang Perhubungan Darat – 3 Maret 2020 dengan makalah berjudul *Road Safety Policing – Penguatan Sinergi Stakeholder Transportasi Darat* untuk mewujudkan visi misi Presiden RI).

Pengertian dari kata “polisi” dapat dipahami sebagai segala bentuk upaya kepolisian, baik pada tataran administratif maupun operasional, dengan upaya paksaan maupun non-paksaan, intinya untuk memelihara ketertiban masyarakat. Secara singkat, model pemolisian lalu lintas adalah semua tentang keselamatan jalan, yang artinya pencapaian dan pemeliharaan lalu lintas yang aman, tenteram, tertib, dan bebas. Dan di era digital saat ini, penegakan kebijakan pada fungsi



kepolisian didukung oleh sistem *online* berbasis IT (*Information Technology*)<sup>1</sup> atau dalam Bahasa Indonesia disingkat TI (Teknologi Informasi). TI yang dibangun dan dioperasikan di lingkungan Polisi bertujuan untuk mendukung ketersediaan keselamatan jalan, berupa sistem yang terintegrasi antara sistem sensor, aplikasi, jaringan (*networks*), dan administrasi, untuk mendukung reformasi birokrasi, penginisiasian etos antikorupsi, pemberian pelayanan publik yang cepat, akurat, tepat, transparan, berempati tinggi yang menggunakan hati, bertanggung jawab, informatif dan mudah diakses. Masyarakat lebih banyak menuntut pelayanan kepolisian yang dapat memberikan pelayanan prima dan presisi, antara lain pelayanan hukum, administrasi, keselamatan, keamanan, informasi dan kemanusiaan, yang didukung oleh sistem online dalam rangkuman perangkat elektronik yang dimiliki oleh kepolisian. Salah satu bentuk *e-policy* atau kebijakan dalam bentuk elektronik adalah penerapan tilang elektronik atau biasa disebut “*Electronic Traffic Law Enforcement*” (ETLE), dimana kelengkapan sarana dan prasarana penerapan pelayanan publik ini dimaksimalkan dengan pemanfaatan teknologi yang dapat terus berkembang baik dari sisi ukuran, kekompleksan, pencapaian (*size, complexity and deliverables*) atas materi dan konteks (*content & contextual*) yang akan diterapkan penegakannya. Keputusan pengambilan kebijakan dan penerapan ETLE harus dapat mengakomodir beberapa pemikiran penting terkait inovasi fungsi dan pertanggungjawaban pengambilan keputusan terhadap materi tersebut dan keberlangsungannya. Oleh karena itu, semua fungsi, tujuan dan potensi masalah jika diterapkannya ETLE menjadi penting untuk diidentifikasi sejak awal, agar dapat menjadi sebuah landasan keberhasilan program tersebut, selain sebagai tolak ukur kajian dasar untuk tahapan pemeliharaan dan tahapan pengembangan program di periode berikutnya sesuai kesepakatan para pemegang kebijakan berdasarkan hierarki tanggungjawabnya

---

<sup>1</sup> *Information Technology* : istilah umum untuk teknologi apa pun yang membantu manusia dalam membuat, mengubah, menyimpan, mengomunikasikan dan/atau menyebarkan informasi.

masing-masing pada setiap level satuan kerja pada level pembuat kebijakan, implementor, dan eksekutor.

**Gambar 1. 2. Mind Map - Peran ETLE**



*Sumber:* diolah sendiri dan berdasarkan diskusi dengan berbagai sumber.

Permasalahan klasik yang terjadi pada interaksi petugas dengan pengemudi yang melanggar hukum lalu lintas adalah sebuah dilema bagi organisasi kepolisian terutama pada anggota polisi lalu lintas yang disinyalir memanfaatkan wewenang untuk menguntungkan pribadinya dan mengakibatkan kurang baiknya nilai organisasi kepolisian secara keseluruhan di mata masyarakat. Padahal kepercayaan masyarakat adalah sangat penting bagi kelangsungan organisasi sekaligus menjadikan kepercayaan diri terhadap pengembangan organisasi dan kompetensi individu, daya tanggap, perilaku, transparansi, keadilan, efektivitas dan akuntabilitas organisasi kepolisian. Hasil lembaga survey independen IPI (Indikator Politik Indonesia) dalam tulisan Kompas (Minggu, 09 Jan 2022) terhadap lembaga Kepolisian pada bulan Desember 2021 sebesar 74,1 % setelah mengalami penurunan sebesar 6% dari hasil survey pada bulan November 2021, hanya karena

kasus dari seorang anggota polisi melakukan kesalahan yang sangat fatal berdasarkan norma susila yang berlaku di masyarakat. Oleh karena itu, keputusan kebijakan implementasi ETLE oleh Kapolri adalah sangat tepat, apalagi didukung dengan penerapan sebuah sistem yang terintegrasi yang baik dan akuntabel.

Tiga hambatan besar yang disampaikan oleh (Grindle (1980) dalam Tachjan,2006, p. xiv) yang seringkali muncul dalam pelaksanaan suatu kebijakan publik, yaitu: (1) tidak adanya kerjasama vertikal, antara atasan dengan bawahan; (2) hubungan kerja horisontal yang tidak bersinergi; dan (3) masalah *rejection*/penolakan terhadap perubahan dari kalangan publik maupun dari jajaran birokrasi sendiri. Melalui pemilihan kebijakan yang tepat, masyarakat dapat berpartisipasi secara optimal dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Keputusan yang dibuat selama pengembangan kebijakan juga dapat menentukan siapa yang akan bertanggung jawab sebagai implementator program, dan keputusan ini dapat mempengaruhi bagaimana kebijakan tersebut diimplementasikan. Apakah tujuan-tujuan ini dinyatakan dengan jelas dan apakah para pemimpin politik dan pemimpin administratif telah setuju dengan tujuan-tujuan yang dinyatakan akan menentukan pelaksanaan program-program tertentu dalam beberapa penelitian, yang mana tipikal tulisan Grindle.

Program ETLE ini adalah sebuah solusi atas topik yang sedang dihadapi oleh Kepolisian Republik Indonesia terutama Korps Lalu Lintas Polri, dimana Kepolisian menginginkan proyek perubahan sebagai jawaban terhadap ketidakpercayaan masyarakat pada kebijakan yang sebelumnya diterapkan sebagai sebuah keputusan yang dengan harapan agar kondisi strategis dan ideal pada organisasi Kepolisian Lalu Lintas dapat tercapai. Penerapan kebijakan berbasis teknologi 4.0 yang ditandai dengan penggunaan internet dan kecerdasan buatan adalah sebuah keputusan tepat dan penting agar semua stakeholder penanganan lalu lintas jalan dan angkutan tidak mengalami distorsi atau penyimpangan makna dari fungsi kelembagaan masing-masing pemangku kebijakan (Kepolisian, Dinas Perhubungan dan lain-lain) sekaligus memberikan makna perubahan yang diwajibkan kepada masyarakat dalam hal perilaku lalu lintasnya.

Penerapan penggunaan CCTV yang berbasis kecerdasan artificial ditambah dengan fungsi pengenalan wajah, didukung oleh jaringan dan sistem untuk pengiriman dan pengolahan data, menjadikan kemampuan kepolisian yang ditugaskan mengatur lalu lintas berdaya dalam mentransisikan masalah dari awal usulan menjadi kegiatan operasional kepolisian. Mengenai pendekatan yang telah terbukti, sangat penting bagi mereka yang terlibat dalam program pembangunan untuk lebih memperhatikan dinamika proyek percontohan, terutama selama masa transisi, sebagian besar proyek seperti ini tidak akan pernah bertahan. Fokus seperti itu adalah bagian logis dan perlu dari penekanan yang saat ini ada pada analisis hasil kebijakan dan isu-isu implementasi di kepolisian, sebagaimana diuraikan oleh David F Pyle dalam Grindle (1980,p.123) melalui tulisannya ...”*From Pilot Project to Operational Program...The Problem of Transition*”.

Tanpa umpan balik yang berarti selama implementasi, pejabat publik tidak memiliki informasi yang dibutuhkan untuk menilai pencapaian program dan dukungan yang dibutuhkan untuk keberhasilan program. Namun, dalam beberapa banyak kasus, respons dapat diartikan bahwa tujuan kebijakan tidak tercapai karena pengaruh dari individu maupun kelompok yang sama, atau karena perolehan barang dan jasa yang besar jumlahnya, layanan tertentu, atau menghambat pelaksanaan program spesifik atau tertentu yang mungkin tidak diterima oleh mereka sebagai sesuatu yang berguna. Masalah yang mendasar bagi administrator kebijakan adalah kepastian atas tanggapan yang cukup agar fleksibel, terdukung, dan tersedianya *feedback* disamping mempertahankan kendali yang baik atas pendistribusian sumber daya agar mencapai tujuan yang telah ditentukan. Pertanyaan tentang daya tanggap administrasi publik di negara-negara dunia ketiga dikemukakan oleh D.Emerson (1974) pada bukunya yang berjudul “*The Bureaucracy in Indonesia*” (“Cambridge: MIT, *Center for International Studies*”) dalam Grindle (1980, p.13).

Hal yang terpenting pada saat implementasi kebijakan ETLA adalah dibutuhkannya kekuatan dan kemauan untuk mengimplementasi kebijakan secara serempak di seluruh daerah yang mana benturan dari penerapan teknologi dan

dukungan pada teknologi itu sendiri sering menjadi kendala yang paling dominan. Meskipun telah dicanangkannya target “Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019” dengan penyediaan akses *broadband* (koneksi yang sangat cepat ke Internet ) yang mempunyai kualitas tinggi dan merata di seluruh Indonesia sebagai bagian pelayanan kepolisian, yang pada kenyataannya kepolisian saat merencanakan implementasi ETLE untuk daerah tertentu mempunyai kesulitan tersendiri selain ketidakmampuan anggaran keuangan dan sumber daya manusia yang cukup. Oleh karena itu, pelayanan ETLE masih dilakukan secara terbatas pada 12 Polda pada saat dicanangkan pelayanan oleh Kapolri pada 2021 dan dilanjutkan pengembangannya pada tahap berikutnya di 4 Polda lainnya mulai pertengahan tahun 2022, dan untuk selanjutnya diterapkan di 34 Polda secara keseluruhan. Hal ini belum lagi memikirkan tentang beban pengembangan dan pemeliharaan program ETLE ini tentunya selayaknya akan menjadi beban keuangan bagi Kepolisian Republik Indonesia dalam melangsungkan proyek tersebut ke depan sebagai bagian keberlanjutan (*sustainability*). Perlu diingat bahwa setiap inovasi akan didampingi oleh resiko yang timbul daripada penerapan kebijakan inovasi tersebut. Hasil evaluasi data yang ada bahwa tingkat keberhasilan implementasi pelayanan electronic traffic law enforcement (ETLE) sebagai upaya peningkatan kesadaran patuh hukum, penurunan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas masih minim.

## **B. Identifikasi Masalah**

Mendasarkan pada latar belakang yang penulis sudah uraikan diatas, maka didapatkan beberapa permasalahan yang akan diidentifikasi oleh penulis, yaitu:

1. Penerapan tilang elektronik berupa program kebijakan Elektronik Traffic Law Enforcement (ETLE) pada Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia sudah berjalan beberapa tahun sejak awal dimulai pelaksanaannya

pada tahun 2019, namun faktanya masih minimnya kepatuhan hukum lalu lintas di masyarakat pada beberapa daerah penerapan ETLE dan masih tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas di beberapa ruas jalan tertentu di Indonesia setiap tahunnya.

2. Pelaksanaan program ETLE sudah dilengkapi dengan 243 kamera statis dan 10 kamera *mobile* dan telah diterapkan di 12 Polda namun hasil pelaksanaan program belum mendekati target tujuan yang optimal (terbaik/tertinggi).
3. Masih ada kendala pengolahan data ETLE terhadap data kendaraan di ERI Korlantas Polri sebagai sumber basis data kendaraan yang utama.

### **C. Rumusan Permasalahan**

Berdasarkan poin-poin identifikasi masalah di atas, maka Peneliti ingin memfokuskan pembahasan pada bagaimana potret secara deskriptif terhadap tantangan pelaksanaan kebijakan program ETLE yang sudah diluncurkan secara resmi sejak tahun 2020 oleh Kepolisian Republik Indonesia.

Berdasarkan rumusan permasalahan di atas, diperoleh pertanyaan:

1. Apa yang menjadi tantangan dalam implementasi program kebijakan *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) ?
2. Bagaimana strategi untuk meningkatkan implementasi kebijakan program ETLE agar lebih optimal?

### **D. Tujuan Penelitian**

Seiring dengan permasalahan yang dibahas di atas, maka tujuan dari penelitian terapan ini adalah untuk:

1. Mengetahui tantangan implementasi program kebijakan ETLE pada Korps Lalu Lintas Polri (pada variabel konteks dan variabel konten).
2. Mengetahui peluang perbaikan implementasi program kebijakan ETLE pada Korps Lalu Lintas Polri.

## E. Manfaat Penelitian

Melalui penelitian terapan ini diharapkan didapatkan manfaat praktis yang diperoleh, yaitu:

- a. Sebagai kontribusi pemikiran dalam membangun strategi pendekatan implementasi ETLE bagi Kepolisian dan para *stakeholders* pada umumnya dan Korps Lalu Lintas Polri pada khususnya terkait pengembangan program ETLE maupun program berbasis digital dan elektronika pengaturan ketertiban lalu lintas pada tahap berikutnya, sebagai bagian dari *Smart City* program.
- b. Sebagai referensi bagi pemangku dan pembuat kebijakan di Kepolisian terutama Korps Lalu Lintas Polri dalam membangun strategi implementasi ETLE maupun program berbasis elektronik lainnya, sehingga program/kebijakan ETLE dapat berjalan dengan sukses sesuai dengan harapan semua pihak dan tepat guna.
- c. Sebagai sumber informasi bagi khalayak akademisi yang memerlukan data informasi perkembangan teknologi dan kebijakan kelalulintasan.