

## **BAB II**

### **DASAR HUKUM TILANG ELEKTRONIK DAN TEORI PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA**

#### **A. Kepastian Hukum dan Perlindungan Hukum dalam Penegakan Lalu Lintas**

##### **1. Konsep Kepastian Hukum dalam Penegakan Hukum**

Tujuan hukum pada dasarnya berorientasi pada terwujudnya keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum. Keadilan merupakan hal yang utama dari ketiga hal itu tetapi tidak berarti dua unsur yang lain dapat dengan serta merta diabaikan. Hukum yang baik adalah hukum yang mampu mensinergikan ketiga unsur tersebut demi kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat (Halilah & Arif, 2021, p. 57). Dalam konteks penegakan hukum lalu lintas berbasis digital seperti *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), kepastian hukum memperoleh posisi krusial karena mekanisme penjatuhan sanksi dilakukan melalui sistem administratif dan elektronik yang tidak lagi bergantung pada interaksi langsung antara pelanggar dan aparat penegak hukum. Oleh sebab itu, penegakan hukum melalui ETLE menuntut adanya kejelasan subjek hukum yang bertanggung jawab atas pelanggaran agar penjatuhan sanksi tidak menimbulkan ketidakpastian ataupun salah sasaran.

Terminologi kepastian hukum dalam kamus hukum ditemukan kata *Rechtszekerheid*, yaitu sebagai jaminan bagi anggota masyarakat bahwa ia

akan diperlakukan oleh negara berdasarkan aturan hukum dan tidak sewenang-wenang, termasuk mengenai isi dari suatu aturan (Sitanggang, 2023, p. 82). Pengertian kepastian tersebut dapat dimaknai bahwa ada kejelasan dan ketegasan terhadap berlakunya hukum di dalam masyarakat. Hal agar tidak menimbulkan banyak salah tafsir. Menurut Van Apeldoorn, “kepastian hukum dapat juga berarti hal yang dapat ditentukan oleh hukum dalam hal-hal yang konkret” (Halilah & Arif, 2021, p. 61). Dengan demikian, kepastian hukum tidak hanya menuntut adanya aturan yang tertulis dan dapat diakses, tetapi juga pelaksanaan yang konsisten sehingga subjek hukum mampu memprediksi konsekuensi dari setiap tindakan hukum yang dilakukan. Dalam konteks penegakan hukum lalu lintas berbasis ETLE, kepastian hukum menuntut agar identifikasi pelanggar, penjatuhan sanksi, serta mekanisme pemberitahuannya berjalan sesuai dengan konstruksi normatif yang jelas dan tidak menimbulkan ambiguitas, khususnya terkait penentuan siapa yang seharusnya bertanggung jawab atas pelanggaran.

Hukum pada dasarnya bertujuan untuk mewujudkan ketertiban yang adil atau ketertiban berkeadilan. Ketertiban dalam masyarakat itu terwujud dalam perilaku para warga masyarakat termasuk para pejabat pemerintahan dalam melaksanakan tugasnya masing-masing, yang dilakukan dengan cara tertentu dan dapat diperhitungkan (*predictable*) dalam hubungan antara yang satu dengan yang lainnya (Kusumaatmadja & Sidharta, 2016). Kepastian hukum sendiri, sebagaimana dipahami dalam doktrin hukum,

menuntut adanya norma yang jelas, tidak ambigu, dan diterapkan secara konsisten kepada pihak yang tepat secara yuridis. Ketika surat tilang ETLE dikirimkan kepada pemilik lama kendaraan bermotor yang secara faktual tidak lagi menguasai maupun memakai kendaraannya, muncul pertanyaan yuridis mengenai terpenuhi atau tidaknya unsur kepastian tersebut. Ketidaktepatan identifikasi subjek hukum berpotensi menjadikan penegakan ETLE menyimpang dari tujuan hukum.

## **2. Konsep Perlindungan Hukum bagi Warga Negara**

Selaras dengan prinsip kepastian hukum, perlindungan hukum hadir sebagai mekanisme untuk menjamin bahwa setiap individu tidak dirugikan oleh penerapan hukum yang keliru. Menurut Satjipto Rahardjo, perlindungan hukum adalah memberikan pengayoman terhadap hak asasi manusia yang dirugikan orang lain dan perlindungan itu diberikan kepada masyarakat agar dapat menikmati semua hak-hak yang diberikan oleh hukum (Rahardjo, 2000, p. 54). Dalam kerangka ETLE, perlindungan hukum menjadi relevan ketika pihak yang tidak lagi memiliki kendaraan tetap menerima surat tilang beserta ancaman denda. Pada titik ini, perlindungan hukum dimaknai bukan semata sebagai pemberian hak untuk membela diri, tetapi juga sebagai pencegahan penyalahgunaan kewenangan melalui identifikasi pelaku yang tidak tepat. Dengan demikian, perlindungan hukum tidak dapat dilepaskan dari kepastian hukum karena perlindungan yang efektif hanya dapat tercapai apabila subjek hukum yang dikenai kewajiban dan sanksi ditentukan secara jelas dan akurat.

Ketika datang ke perlindungan hukum di Indonesia, Pancasila berfungsi sebagai konsep "*rule of the law*". Prinsip perlindungan hukum di Indonesia menekankan pada harkat dan martabat manusia: harkat berarti nilai manusia, dan martabat berarti kedudukan manusia dalam masyarakat. Perlindungan hukum berasal dari sejarah Barat, yang pada awalnya membatasi kekuasaan dan menempatkan orang di bawah tanggung jawab (Selvi Marsela, 2025, p. 21). Berangkat dari konsep tersebut, perlindungan hukum dalam konteks penegakan hukum lalu lintas khususnya melalui penerapan sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) harus ditempatkan pada kerangka penghormatan terhadap harkat dan martabat manusia sebagai subjek hukum. Penerapan ETLE sebagai instrumen kekuasaan negara tidak boleh semata-mata berorientasi pada efisiensi dan otomatisasi penindakan, melainkan juga harus menjamin bahwa setiap individu yang dikenai sanksi benar-benar merupakan pihak yang secara faktual dan yuridis bertanggung jawab atas pelanggaran yang terjadi.

### **3. Pengaturan Penegakan Hukum Lalu Lintas dalam UU No. 22 Tahun 2009**

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan landasan hukum yang mengatur segala bentuk aktivitas lalu lintas di Indonesia. Implementasi hukum lalu lintas dalam undang-undang tersebut menjadi sangat penting untuk mengatur dan menegakkan disiplin berlalu lintas di jalan raya. Hal ini tidak hanya untuk menjaga ketertiban dan keamanan pengguna jalan, tetapi juga untuk

menciptakan lingkungan lalu lintas yang lebih aman dan tertib (Andilolo et al., 2024, p. 11718). Di era digital saat ini, kemajuan teknologi membawa perubahan besar dalam berbagai bidang kehidupan, termasuk dalam sistem penegakan hukum lalu lintas. Salah satu bentuk inovasi yang mulai diterapkan di berbagai kota besar di Indonesia adalah sistem tilang elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). Sistem ini dikembangkan sebagai upaya modernisasi penegakan hukum yang lebih transparan, akuntabel, dan efisien. ETLE hadir untuk menjawab berbagai persoalan dalam tilang manual yang selama ini dinilai rawan terhadap penyalahgunaan wewenang dan praktik pungutan liar (Adha et al., 2025, p. 7736).

Dalam rangka mewujudkan kepastian hukum dan perlindungan hukum dalam penegakan hukum lalu lintas, negara menetapkan dasar hukum yang memungkinkan pemanfaatan teknologi sebagai alat penindakan. Penggunaan teknologi ini dimaksudkan agar proses penegakan hukum dapat dilakukan secara objektif, terukur, dan memiliki kekuatan pembuktian yang sah secara hukum. Dalam Pasal 272 UU LLAJ dijelaskan bahwa “untuk mendukung kegiatan penindakan pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dapat digunakan peralatan elektronik”. Hasil dari rekaman pelanggaran yang diperoleh melalui kamera sistem ETLE dapat dijadikan sebagai alat bukti di persidangan. Ketentuan ini dipertegas dalam Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan

Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa “Penindakan Pelanggar Lalu Lintas dan Angkutan Jalan didasarkan atas hasil : Temuan dalam proses pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, laporan, dan rekaman peralatan elektronik.” (Ayunisa, 2023, p. 11)

Dalam hal ini, Polisi memasang CCTV sebagai terobosan baru, dalam pengawasan secara langsung di tempat peristiwa lalu lintas. CCTV ini lebih sering berguna untuk penilangan, sebab setiap pelanggaran yang dilakukan bisa terlihat pada kamera CCTV. Pada saat pengemudi melakukan pelanggaran, CCTV langsung merekam kejadian tersebut, setelah itu langsung ditindak lanjuti oleh operator bagian pengawasan agar langsung mencetak plat nomor kendaraan dan bisa juga identitas pengendara yang sudah terkoneksi dengan sistem data. Setelah itu bagian terkait langsung menindaklanjuti untuk mengirim foto rekaman tilang elektronik kepada si pengendara yang melanggar dan pengendara tersebut akan diarahkan langsung ke proses pembayaran denda lewat bank atau bisa juga menjalani sidang yang sesuai dengan surat tilang tersebut. Dalam surat tilang, surat tersebut berisikan tempat pelanggaran dan pasal yang dilanggar (Sakti & Haniyah, 2024, p. 141) Mekanisme tersebut menunjukkan bahwa sistem ETLE bekerja dengan mengandalkan data kendaraan bermotor yang tercatat secara administratif, khususnya identitas pemilik yang tertera dalam STNK. Namun, dalam kondisi tertentu, ketergantungan pada data administratif ini berpotensi menimbulkan persoalan hukum apabila kepemilikan kendaraan secara faktual telah beralih, tetapi belum diikuti dengan proses balik nama,

sehingga penindakan justru diarahkan kepada pihak yang tidak lagi memiliki hubungan hukum dengan kendaraan tersebut.

## **B. Administrasi Kendaraan Bermotor dan Konsekuensinya terhadap Penentuan Subjek Hukum**

### **1. Pengertian dan Ruang Lingkup Administrasi Kendaraan Bermotor**

Pengertian kendaraan bermotor diatur di dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 angka 1 yang berbunyi “kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel” (Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, 2012). Sedangkan Administrasi adalah suatu kegiatan yang meliputi catat-mencatat, surat-menyurat, pembukuan ringan, ketik-menetik, agenda dan sebagainya yang bersifat teknis ketatausahaan. Administrasi memegang peranan yang sangat penting terhadap tercapainya kelancaran usaha kegiatan, ataupun kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan atau instansi (Darmanta Sukrianto, 2020, p. 221)

Dalam konteks kendaraan bermotor, administrasi memiliki peranan strategis sebagai instrumen pencatatan dan pendataan kepemilikan kendaraan yang diwujudkan melalui dokumen resmi seperti Surat Tanda

Nomor Kendaraan (STNK) dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB). Administrasi kendaraan bermotor tidak semata-mata bersifat teknis, melainkan berfungsi sebagai dasar penentuan status hukum suatu kendaraan serta subjek hukum yang bertanggung jawab atas penggunaannya. Oleh karena itu, keakuratan dan keterkinian data administrasi kendaraan menjadi sangat penting, khususnya dalam sistem penegakan hukum lalu lintas berbasis elektronik seperti ETLE yang sepenuhnya bergantung pada data administrasi sebagai rujukan utama.

## **2. Peralihan Kepemilikan Kendaraan Bermotor dan Kewajiban Balik Nama**

Kendaraan bermotor sebagai objek hukum memiliki kedudukan penting dalam penyelenggaraan transportasi dan penegakan hukum lalu lintas. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa setiap kendaraan bermotor wajib diregistrasikan, termasuk perubahan identitas dan perpindahan kepemilikan yang harus dilaporkan kepada kepolisian sebagai bentuk pembaruan data registrasi dan identifikasi (Pasal 64, Pasal 70 ayat (2)). Dengan demikian, pergantian pemilik secara faktual idealnya diikuti dengan pembaruan data administratif agar data registrasi tidak kehilangan relevansinya dalam menunjuk pemilik yang sah.

Balik Nama kendaraan bermotor adalah proses perubahan data kepemilikan dari pemilik lama menjadi atas nama pemilik baru. Balik nama akan mempermudah pengurusan administrasi kendaraan seperti bayar

pajak, maupun perpanjangan masa berlaku STNK dan TNKB. Proses balik nama kendaraan bisa dilakukan kapan saja tidak harus menunggu masa berlaku pajak habis (Fauziah et al., 2025, p. 103).

Dalam Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Republik Indonesia (Perpu) Nomor 27 Tahun 1959 (27/1959) Tentang Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor pasal 10 yang berbunyi:

- a. Pembayaran bea balik nama harus dilakukan dalam jangka waktu satu bulan terhitung dari tanggal surat kuasa untuk menyetor yang dikeluarkan oleh Inspeksi Keuangan yang bersangkutan;
- b. Apabila bea tidak dilunasi dalam waktu yang ditentukan pada ayat (1) dikenakan denda sebesar jumlah bea yang terhutang;
- c. Kepala Jawatan Pajak, atas permohonan tertulis dari yang berkepentingan berwenang mengurangi atau membebaskan denda dimaksud pada ayat (2), bila terdapat alasan untuk itu.

Setelah proses balik nama wajib pajak akan mendapatkan STNK dan TNKB baru yang berlaku 5 tahun kedepan. Pemilik kendaraan setelah selesainya proses jual beli, menerima warisan, menerima hibah, menerima dokumen risalah lelang wajib untuk segera melakukan proses balik nama, agar data kepemilikan kendaraan tersebut yang tercantum dalam BPKB dan STNK sesuai dengan data pemilik kendaraan yang baru.

Pengaturan lebih teknis mengenai kewajiban balik nama ditegaskan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Pasal 23 PP ini ditegaskan bahwa penindakan pelanggaran dilakukan berdasarkan data registrasi kendaraan bermotor, termasuk identitas pemilik dan alamat yang tercantum dalam STNK. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa proses penegakan hukum pada dasarnya bergantung pada akurasi informasi yang tercatat dalam sistem, bukan pada penguasaan kendaraan secara faktual pada saat pelanggaran terjadi. Namun, dalam realitas sosial, proses jual beli kendaraan bermotor kerap berlangsung tanpa segera diikuti dengan pembaruan identitas kepemilikan. Banyaknya pemilik kendaraan yang tidak melakukan balik nama setelah menjual atau membeli kendaraan sangat berpengaruh terhadap penerapan tilang elektronik itu sendiri (Fauziah et al., 2025, p. 103) Akibatnya, sistem berpotensi mengirimkan pemberitahuan pelanggaran kepada pemilik lama, sehingga membuka ruang problematika terkait kepastian hukum, batas pertanggungjawaban, dan perlindungan hukum. Dengan demikian, pengaturan dalam UU 22/2009, Perpu 27/1959, dan PP 80/2012 menjadi titik awal untuk memahami bagaimana struktur hukum administrasi kendaraan memengaruhi ketepatan subjek dalam penegakan hukum lalu lintas digital.

### **3. Penentuan Subjek Hukum dalam Penegakan Hukum Lalu Lintas Berbasis ETLE**

Penentuan subjek hukum dalam penegakan hukum lalu lintas berbasis *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menjadi aspek krusial karena sistem ini bekerja berdasarkan data administratif kendaraan

bermotor yang terintegrasi secara elektronik. Kamera pada ETLE tersebut menggunakan teknologi *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR) atau biasa disebut kamera *e-police* sehingga mampu mendeteksi dan merekam informasi pelat nomor kendaraan ini diperuntukkan untuk menangani kasus pelanggaran rambu, marka jalan, dan menerobos lampu lalu lintas. Kamera tersebut juga mampu menembus kaca gelap sehingga, pengemudi yang tak mengenakan sabuk pengaman atau menggunakan ponsel saat berkendara akan ketahuan (Panuntun, 2021, p. 6) Konsekuensinya, subjek hukum yang dituju dalam penindakan awal adalah pihak yang secara administratif tercantum sebagai pemilik kendaraan dalam STNK, tanpa terlebih dahulu menilai siapa pelaku faktual pelanggaran di lapangan. Kondisi ini menimbulkan persoalan yuridis ketika kepemilikan kendaraan secara faktual telah beralih, tetapi belum diikuti dengan perubahan data administrasi melalui proses balik nama. Akibatnya, terjadi potensi ketidaktepatan penunjukan subjek hukum, yang dapat berdampak pada pelanggaran prinsip pertanggungjawaban pidana individual serta mengaburkan asas tiada pidana tanpa kesalahan (*geen straf zonder schuld*).

Mekanisme penjatuhan pidana lalu lintas via *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) adalah sebagai berikut (Sinatra et al., 2022, p. 311):

- a. Kamera *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) menangkap pelanggaran dan dikirimkan ke *back office Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) sebagai barang bukti. Tangkapan layar merupakan hal yang penting dalam pelaksanaan *Electronic Traffic*

*Law Enforcement* (ETLE) karena dapat digunakan sebagai barang bukti mengingat pelanggaran lalu lintas merupakan hukum pidana. Hukum pidana merupakan bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara yang mendasarkan aturan pada perbuatan yang tidak boleh dilakukan, sanksi pidana bagi pelanggar, pelanggaran dan penanganan tindak pidana. Jenis pidana pelanggaran lalu lintas adalah pidana materiil karena ada larangan atau perintah yang harus dipatuhi dalam berkendara seperti menggunakan helm, sabuk pengaman, tidak menerobos lampu merah, mematuhi marka jalan, tidak menggunakan HP dan lain-lain. Hukum pidana materiil akan memberikan sanksi bagi pelanggar peraturan tersebut.

- b. Petugas *back office Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE) kemudian melakukan identifikasi data kendaraan pelanggar menggunakan *Electronic Registration and Identification* (ERI) Identifikasi dilakukan dengan melihat nomor kendaraan dan kemudian mengidentifikasi pemilik kendaraan dan identitas kendaraan yang terdapat dalam sistem sehingga petugas mengetahui pemilik kendaraan dan alamat. pemilik kendaraan. Melalui data tersebut, petugas dapat mengirimkan pelanggaran tersebut ke rumah pemilik kendaraan.

- c. Petugas *back office* kemudian mengirimkan surat konfirmasi ke alamat pemilik kendaraan dan menghimbau yang bersangkutan untuk mengkonfirmasi pelanggaran tersebut.
- d. Pemilik kendaraan kemudian melakukan konfirmasi via *website* atau dapat juga datang langsung ke kantor Sub Direktorat Penegakan Hukum maksimal 8 hari setelah pelanggaran terjadi. Setelah pemilik kendaraan melakukan konfirmasi maka yang bersangkutan akan menerima email konfirmasi dan email yang berkaitan dengan tanggal dan lokasi pengadilan. Jika pemilik kendaraan gagal melakukan konfirmasi karena satu dan lain hal, maka kendaraan STNK akan terblokir sementara sampai pelanggaran terselesaikan. Untuk menghindari pemblokiran, maka metode pembayaran menggunakan BRIVA adalah mekanisme paling efisien. Batas waktu terakhir untuk pembayaran adalah 15 hari dari tanggal pelanggaran. Jika gagal melakukan ini, maka kendaraan akan terblokir.
- e. Setelah pelanggaran terverifikasi, petugas menerbitkan Tilang dan menghimbau kepada pemilik kendaraan membayar melalui BRIVA. Sebelumnya, yang bersangkutan mendapatkan SMS yang berisi kode BRIVA. Pemilik kendaraan juga dapat menghadiri sidang. Namun, jika pembayaran telah terselesaikan maka orang tersebut tidak perlu menghadiri sidang.

Dengan demikian, penentuan subjek hukum dalam penegakan hukum lalu lintas berbasis ETLE menunjukkan adanya kebutuhan untuk menyeimbangkan pendekatan administratif dengan prinsip-prinsip fundamental hukum pidana. Ketergantungan sistem ETLE pada data registrasi kendaraan memang memberikan kemudahan dan efisiensi dalam penindakan, namun di sisi lain berpotensi menimbulkan ketidaktepatan subjek hukum ketika data tersebut tidak lagi mencerminkan kondisi kepemilikan yang faktual. Oleh karena itu, persoalan ini menjadi penting untuk dikaji lebih lanjut dalam kerangka kepastian hukum, pertanggungjawaban pidana, dan perlindungan hukum, guna memastikan bahwa penerapan ETLE tidak hanya efektif secara teknis, tetapi juga adil dan selaras dengan prinsip-prinsip hukum yang berlaku.

### **C. *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* dan Pertanggungjawaban Pidana atas Pelanggaran Lalu Lintas**

#### **1. Konsep dan Mekanisme *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)***

*Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE)* merupakan digitalisasi proses tilang dengan memanfaatkan teknologi yang diharapkan dapat lebih efisien dan efektif dalam seluruh proses tilang serta membantu pihak kepolisian dalam pengelolaan administrasi. Bukan rahasia lagi bahwa praktik suap dalam operasi lalu lintas sering terjadi, itulah alasan kepolisian Indonesia telah menerapkan sistem *E-Ticket* dan sistem ETLE yang diyakini dapat mengurangi praktik pungli (pungutan liar) dan suap (Abdullah &

Windiyastuti, 2022, p. 3004). Secara normatif, landasan penerapan ETLE berkelindan dengan Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mengakui penggunaan bukti elektronik sebagai dasar penegakan hukum, serta Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 yang menegaskan bahwa identifikasi pelanggaran dilakukan berdasarkan data registrasi kendaraan bermotor. Dengan demikian, ETLE secara sistemik menggantungkan validitas penegakan hukum pada kesesuaian antara bukti elektronik dan data administratif kendaraan yang tersimpan dalam basis data kepolisian.

Dalam mekanismenya, terdapat perbedaan dengan tilang konvensional. Pada sistem tilang manual/konvensional biasanya pelanggar akan diberikan surat tilang oleh petugas kepolisian, surat tilang tersebut berisi nominal sanksi denda yang harus dibayar dan tanggal membayar denda tersebut di Kejaksaan Negeri. Sebelum tilang manual/konvensional dilakukan, SIM atau STNK pelanggar akan ditahan oleh petugas kepolisian dan dapat diambil kembali setelah melakukan pembayaran sanksi denda. Namun, terkadang pada tahapan ini tidak sedikit petugas kepolisian yang memanfaatkan momentum untuk melakukan pungutan liar demi mendapatkan keuntungan pribadi. Petugas kepolisian akan menyarankan kepada pelanggar lalu lintas untuk menitipkan uang dendanya kepada pihak kepolisian. Sedangkan, pada sistem Tilang E-TLE memanfaatkan kecanggihan teknologi dalam proses penegakan hukumnya. CCTV ANPR dapat mendeteksi plat nomor kendaraan pelanggar lalu lintas secara

otomatis dan tersimpan menjadi bukti pelanggaran. Kemudian, petugas kepolisian akan mengirimkan surat konfirmasi ke alamat pelanggar sesuai dengan data ERI. Selanjutnya, diperlukan klarifikasi oleh pelanggar untuk nantinya dapat melakukan pembayaran denda melalui kode BRIVA yang tertera. Apabila pelanggar tersebut tidak melakukan klarifikasi dan pembayaran denda maka dilanjutkan dengan pemblokiran STNK (Saniartini et al., 2024, p. 8).

Kendati demikian, efektivitas E-TLE dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas masih menemui kendala, di mana kendaraan yang terekam melakukan pelanggaran tidak selalu dikendarai oleh pemilik terdaftar sebagaimana yang tercantum dalam STNK. Sistem E-TLE saat ini belum memiliki mekanisme yang cukup efektif untuk mengidentifikasi siapa pengemudi sebenarnya pada saat pelanggaran terjadi, sehingga E-TLE saat ini cenderung memberlakukan prinsip *registered owner liability*, dimana tanggung jawab tetap dibebankan kepada pemilik kendaraan. Selain itu, masih terdapat kendala dalam proses penyelesaian keberatan terhadap tilang elektronik, yang dinilai belum sepenuhnya memberikan akses yang mudah untuk masyarakat (Saputra & Ramada, 2025, p. 322). Kondisi tersebut menimbulkan persoalan yuridis yang signifikan, terutama ketika tanggung jawab atas pelanggaran lalu lintas dialihkan kepada pihak yang secara faktual tidak melakukan perbuatan tersebut. Penerapan prinsip *registered owner liability* dalam sistem E-TLE berpotensi bertentangan dengan prinsip dasar pertanggungjawaban pidana yang menempatkan

kesalahan sebagai syarat utama pemidanaan. Dalam konteks hukum pidana, pertanggungjawaban tidak dapat dilekatkan semata-mata pada status administratif kepemilikan, melainkan harus didasarkan pada keterlibatan langsung dan kesalahan subjek hukum dalam melakukan pelanggaran. Ketika pemilik kendaraan tidak lagi menguasai atau menggunakan kendaraan tersebut, pembebanan tanggung jawab kepadanya berisiko mengaburkan asas *geen straf zonder schuld* serta menimbulkan ketidakpastian hukum.

## 2. Pertanggungjawaban Pidana dalam Pelanggaran Lalu Lintas

Ketidaktepatan penunjukan subjek ini berpotensi bertentangan dengan asas *geen straf zonder schuld*, apabila sanksi atau kewajiban administratif justru terbebaskan pada pihak yang tidak lagi memiliki hubungan faktual dengan kendaraan. Asas tiada pidana tanpa kesalahan menyatakan seseorang tidak dapat dijatuhi hukuman tanpa adanya kesalahan. Dua bentuk kesalahan dalam hukum pidana adalah kesengajaan dan kealpaan (Muttaqin & Herysta, 2023, p. 39).

### a. Kesengajaan (*Dolus*)

Menurut *memorie van toelichting*, kata “dengan sengaja” (*opzettelijk*) adalah sama dengan “*willens en weten*” (dikehendaki dan diketahui). Ini berarti pada waktu melakukan perbuatan, pelaku menghendaki (*willen*) perbuatan dan artau kaibat perbuatannya, juga mengetahui atau mengerti (*weten*) hal-hal tersebut (Maramis, 2016, p. 119). . Dalam konteks penerapan Electronic Traffic Law

Enforcement (ETLE), pemaknaan unsur kesengajaan tersebut menjadi sangat relevan, mengingat sistem ETLE cenderung mengaitkan pelanggaran lalu lintas dengan pemilik kendaraan berdasarkan data administratif dalam STNK. Ketika kendaraan yang terekam melakukan pelanggaran dikemudikan oleh pihak lain, khususnya dalam kondisi kendaraan belum dibalik nama, maka unsur *willens en weten* tidak dapat dilekatkan pada pemilik lama kendaraan. Dengan demikian, pembebanan sanksi kepada pihak yang tidak memiliki kehendak maupun pengetahuan atas terjadinya pelanggaran berpotensi bertentangan dengan prinsip pertanggungjawaban pidana dan asas *geen straf zonder schuld* yang menjadi fondasi hukum pidana lalu lintas.

b. Kealpaan (*Culpa*)

Kealpaan adalah salah satu bentuk dari kesalahan. Kealpaan adalah bentuk yang lebih rendah derajatnya dari pada kesengajaan. Tetapi dapat pula dikatakan bahwa kealpaan itu adalah kebalikan dari kesengajaan, karena bilamana dalam kesengajaan, sesuatu akibat yang timbul dari kehendak pelaku, maka dalam kealpaan, justru akibat tidak dikehendaki, walaupun pelaku dapat memperkirakan sebelumnya. Menurut Profesor Simons, *culpa* mempunyai 2 (dua) unsur masing-masing yaitu “tidak adanya kehati-hatian” dan kurangnya perhatian terhadap akibat yang timbul (Ali, 2012, p. 157).

Dalam konteks ETLE, pemilik lama tidak memiliki bentuk kesalahan apapun, baik *mens rea* berupa kehendak untuk melanggar, maupun *culpa* berupa kelalaian yang menyebabkan terjadinya pelanggaran. Sebab ia tidak lagi menguasai maupun menggunakan kendaraan tersebut ketika pelanggaran dilakukan. Artinya, penjatuhan beban administratif kepadanya bukan hanya tidak selaras dengan asas pertanggungjawaban pidana, tetapi juga mengaburkan hubungan kausal antara tindakan dengan pelakunya. Dalam konteks ini, urgensi pembaruan data balik nama menjadi bukan sekadar kewajiban administratif, melainkan prasyarat untuk menjaga koherensi antara asas pertanggungjawaban pidana dan mekanisme penegakan hukum digital.

Karena pada dasarnya asas tiada pidana tanpa kesalahan (Belanda: *geen straf zonder schuld*). Ini merupakan salah satu asas yang dianut dalam Hukum Pidana Indonesia. Asas ini menunjukkan bahwa seseorang hanya dapat dihukum atas perbuatannya apabila pada dirinya terdapat kesalahan (Belanda: *schuld*). Dengan kata lain, untuk dapat dihukumnya seseorang, maka selain ia harus telah melakukan suatu perbuatan yang diancam pidana (Maramis, 2016, p. 113) Dalam konteks penegakan hukum lalu lintas berbasis *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE), prinsip ini menjadi sangat penting karena sistem ETLE cenderung mengaitkan pelanggaran dengan pemilik kendaraan berdasarkan data administratif. Apabila pelanggaran dilakukan oleh pihak lain yang secara faktual menguasai dan mengemudikan kendaraan, khususnya dalam kondisi kendaraan belum

dibalik nama, maka unsur kesalahan tidak dapat serta-merta dilekatkan pada pemilik lama kendaraan. Oleh karena itu, pembebanan pertanggungjawaban pidana kepada pemilik yang tidak melakukan perbuatan bertentangan dengan asas geen straf zonder schuld, sehingga menimbulkan persoalan yuridis dalam penerapan ETLE yang perlu dikaji secara lebih mendalam.