

Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem e-Tilang

Agung Asmara

Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian
e-mail: asmara.babel@gmail.com

A Wahyurudhanto

Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian
e-mail: wrudhanto@gmail.com

Sutrisno

Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian
e-mail: sutrisnosuki@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengungkap masalah berkaitan dengan penegakan hukum melalui implementasi kebijakan sistem e-Tilang, kendala yang dihadapi dan pandangan masyarakat terkait penegakkan hukum e-Tilang di wilayah hukum PMJ. Dampak penegakkan hukum Tilang, pelanggar sepakat bahwa pengendara dan pengemudi merupakan aset bangsa yang harus dijaga dan dibina guna membangun peradaban. E-Tilang yang dilaksanakan saat ini memiliki efek jera terhadap pelanggarm yaitu denda maksimum yang dibebankan oleh pelanggar ketika hendak membayarkan denda pada Bank, perilaku pelanggar dapat terekam dalam data base riwayat tilang sehingga memiliki riwayat yang buruk dalam hal berkendara; dan pelanggar merasakan secara langsung terhadap mekanisme yang berbelit-belit dan memakan waktu cukup panjang selama proses pengurusan dari awal sampai akhir terima barang bukti/uang kembalian. Manfaat dari penegakan hukum yang dilakukan oleh petugas penindak atau Polri pada praktik penerapan sistem e-Tilang menurut pandangan masyarakat secara umum adalah untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Kata Kunci : Implementasi, kebijakan publik, e-Tilang.

Abstract

This study aims to uncover the problems related to law enforcement through the implementation of the e-ticket system policy, obstacles encountered and the views of the community regarding law enforcement

e-ticketing in the jurisdiction of PMJ. Impact of law enforcement Tilang, violators agree that drivers and drivers are the nation's assets that must be maintained and fostered in order to build civilization. Current e-ticketing has a deterrent effect on customers, namely the maximum fine imposed by the violator when they want to pay a fine to the bank, the offender's behavior can be recorded in the ticket history database so that it has a bad history of driving; and violators feel directly about the convoluted mechanism and take a long time during the process of handling from the beginning to the end of receiving evidence / change. The benefit of law enforcement carried out by the action officers or the National Police in the practice of implementing the e-ticketing system in the view of the general public is to reduce the number of traffic accidents

Latar Belakang

Lalu lintas yang ideal adalah tercerminnya lalu lintas yang aman, selamat, tertib dan lancar. Dari cerminan lalu lintas yang ideal inilah manusia dapat hidup tumbuh dan berkembang dalam melangsungkan hidupnya secara produktif atau dengan kata lain lalu lintas merupakan urat nadi kehidupan (Chrisnanda, 2017).

Masih adanya pelanggaran-pelanggaran dilakukan oleh pengendara/ pengemudi yang mengakibatkan beberapa hal yang sifatnya kontra produktif, diantaranya: pelanggaran yang berimplikasi pada perlambatan arus lalu lintas yang berujung pada kemacetan; pelanggaran yang

Tabel 1.1

Data Penindakan Pelanggaran & Laka Lantas Selama Tahun 2015-2018 PMJ

No	Uraian	Tahun				Trend		
		2015	2016	2017	2018	2015/2016	2016-2017	2017-2018
1	Penindakan Gar (Tilang)	1.037.828	1.306.060	1.062.900	1.144.752	20,5%	-22,9%	7,2%
2	Jumlah Kecelakaan Lalu lintas	6.434	6.180	5.642	5.903	-4,1%	-9,5%	4,4%
3	Korban MD (meninggal dunia)	591	678	571	567	12,8%	-18,7%	-0,7%
4	Korban LB (luka berat)	2.688	2.250	1.098	867	-19,5%	-105%	-27%
5	Korban LR (luka ringan)	4.290	4.487	4.964	5.724	4,4%	9,6%	13,3%
6	Jumlah Korban (3+4+5)	7.569	7.415	6.633	7.158	-2,1%	-11,8%	7,3%
7	Kerugian Materil	9.535	8.985	8.090	8.387	-6,1%	-11,1%	3,5%
8	Rupiah (Miliar)	18,5	21,9	16,7	14,2	15,5%	-31,1%	-18%

berdampak pada kecelakaan lalu lintas; dan pelanggaran yang berdampak pada masalah lalu lintas lainnya. Sehingga pelanggaran lalu lintas tersebut harus dilakukan upaya, berupa penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas. Menurut Undang-undang No 2 tahun 2009 tentang LLAJ (lalu lintas dan angkutan jalan) pasal 260 & pasal 262 yang berwenang dalam melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas adalah Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil. Penindakan tilang merupakan bukti pelanggaran berupa denda yang dikenakan oleh Polisi kepada pengguna jalan yang melakukan pelanggaran.

Pertumbuhan kendaraan bermotor yang tinggi tanpa kedisiplinan berlalu lintas, membuat angka kecelakaan lalu lintas dan korban tertus meningkat. Umumnya faktor utama tingginya angka kecelakaan disebabkan oleh faktor manusianya (kecepatan tinggi, lengah, lelah, dll) disiplin pengendara/ pengemudi yang masih rendah (Marsaid dkk, 2013).

Dari Tabel diatas penulis mencoba memberikan contoh bahwa kota besar memiliki jumlah pelanggaran yang cukup fantastis sehingga menarik untuk dilakukan penelitian. Hal senada juga disampaikan oleh Agus Pambagio (2016) bahwa Jakarta sebagai contoh lalu lintas yang paling semrawut dan padat di Indonesia memiliki angka pelanggaran lalu lintas yang terbilang menarik untuk dikaji.

Dari data Tabel 1.1 diatas menunjukan bahwa hasil penindakan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh jajaran lalu lintas (PMJ) di tahun 2016 tidak mesti berbanding lurus terhadap penurunan angka laka lantas, yang artinya penindakan pada pelanggaran belum menunjukan pengaruh yang signifikan terhadap penurunan jumlah angka kecelakaan lalu lintas serta angka korban yang meninggal dunia akibat laka lantas. Terlihat adanya penurunan penindakan pelanggaran lalu lintas di tahun 2017 sebesar 22,9% dan jumlah kecelakaan lalu lintasnya pun mengalami penurunan sebesar 9,5% dibandingkan tahun sebelumnya. Sehingga dengan demikian dapat diasumsikan bahwa peningkatan penegakan pelanggaran lalu lintas belum tentu berdampak pada penurunan angka kecelakaan lalu lintas, bisa jadi dikarenakan faktor lain dimana pada umumnya kecelakaan terjadi karena adanya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan sebelum kecelakaan terjadi (Prof. Farouk Muhammad, 2018).

Sehingga muncul suatu pertanyaan, bagaimana upaya yang dilakukan petugas kepolisian untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas, adalah tetap dilakukannya penegakkan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas berupa tilang dan tilang yang bagaimana yang dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas. Tentunya sistem penilangan dengan memberikan sanksi *point* terhadap para pengemudi khususnya yang melakukan pelanggaran dengan kriteria pelanggaran (ringan, sedang, berat). Apabila sudah mencapai angka pelanggaran yang maksimal maka pengemudi tersebut diminta untuk: apakah ujian ulang terhadap lisensi berkendaranya, cabut ijin berkendara sementara atau sampai cabut seumur hidup sehingga pengendara tersebut akan berfikir ulang untuk melakukan pelanggaran.

Kegiatan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas yang ada sebelumnya hanya dikenakan tilang manual (surat tilang). Tilang/Surat tilang diberikan kepada pelanggar/pengendara sebagai sanksi atas pelanggaran yang dilakukan. Ini dilakukan sebagai salah satu upaya penegakan hukum guna membangun peradaban suatu negara seperti yang disampaikan oleh Chrisnanda pada paragraf sebelumnya. Chrisnanda menegaskan untuk membangun peradaban suatu negara salah satunya

adalah penegakan hukum. Maksud dari penegakan hukum tilang yang dilakukan adalah untuk: 1) menyelesaikan konflik secara beradab, 2) melindungi, melayani dan mengayomi pengguna jalan yang lainnya yang terganggu akibat adanya pelanggaran, 3) mencegah agar tidak terjadi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas, 4) membangun budaya tertib berlalu lintas, 5) adanya kepastian hukum, dan 6) mengedukasi pengguna jalan.

Penegakan hukum tilang yang dilakukan seiring perkembangan zaman di era digital harus dilaksanakan secara holistik (menyeluruh) dan penindakan terhadap pelanggaran harus berbasis elektronik dan tidak bersifat konvensional. Semua data *ter-input* didalam *Box Office, Application* dan *network* yang terhimpun satu server data besar (*Big Data*) dan tersinkron serta terintegrasi pada SIM, STNK, TNKB, Bank dan seluruh *stakeholder* berwenang dalam perkara pelanggaran lalu lintas. Sistem ini terhubung dengan data pengemudi (*safety driving center*) dan data kendaraan bermotor (*electronic registration and identification*). Sistem penilangan dengan aplikasi elektronik ini dengan kata lain disebut tilang elektronik atau e-Tilang. Sebelum berjalannya e-Tilang di akhir tahun 2016, petugas polisi dalam menindak masih menggunakan tilang lama yang sifatnya parsial, konvensional dan manual. Sehingga potensi terhadap penyimpangan terlalu besar dapat mengakibatkan KKN (Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme). Penegakan hukum tilang yang dilakukan secara parsial, konvensional dan manual itu tidak berdampak maksimal dalam membangun peradaban malah bahkan menjadi kebiadaban (Chrisnanda, 2019). Sehingga wajar saja apabila masyarakat masih memberikan penilaian negatif terhadap Institusi Polri.

Dengan adanya sistem e-Tilang yang telah di jalankan, menurut (Chusminah SM, R. Ati Haryati, dan Desi Kristiani; 2018) dalam penelitiannya terbilang cukup efektif dalam menekan tindakan pungli dan calo baik dari internal polri maupun *stakeholder/aktor* lain (kejaksaan dan pengadilan) yang terlibat dalam implementasi/penerapan sistem e-Tilang. Selain meningkatkan efektifitas dalam prosesnya juga mewujudkan transparansi dan akuntabilitas Aparat Penegak Hukum dalam hal pembayaran denda e-Tilang. Praktik Penerapan sistem e-Tilang pada dasarnya telah dijalankan di seluruh Polda (33 Polda) jajaran selama tahun 2017, namun pada kenyataannya praktik penerapan e-Tilang ini dapat dikatakan masih belum sesuai dengan yang diharapkan atau dengan kata lain belum optimal. Terindikasi berdasarkan data penanganan perkara tilang dari Kejaksaan Agung periode bulan Januari 2017 sampai dengan september 2017 (Surat Jaksa Agung RI No: B-019/A/Ejp/01/2018 tanggal 24 Januari 2018 perihal Penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas/tilang) dimana penindakan yang dilakukan dengan menggunakan aplikasi sistem *e-Tilang* baru terlaksana sekitar 17% dari seluruh perkara tilang yang diputus oleh Pengadilan. Rincian data perkara yang diputus oleh Pengadilan sebanyak 2.965.073 perkara, ditindak dengan aplikasi e-Tilang sebanyak 500.575 perkara (17%). Artinya sebanyak 2.464.498 perkara (83%) masih dilakukan secara manual. Masih tingginya penindakan pelanggaran lalu lintas secara manual dapat membuka ruang terjadinya praktik pungli yang dilakukan oleh oknum anggota pelaku/aktor kebijakan, sehingga tujuan dari sistem e-Tilang untuk lebih mengefektifkan serta mengefisiensi waktu dan meminimalisir perilaku koruptif tidak tercapai.

Dari uraian latar belakang diatas, penulis tertarik melakukan penelitian tentang praktik penerapan sistem e-Tilang. Untuk melihat sejauh mana kebijakan sistem e-Tilang dapat diterapkan khususnya terkait pada aspek komunikasi, sumberdaya, disposisi, dan struktur birokrasi pada praktik penerapan sistem e-Tilang yang dilakukan oleh petugas lalu lintas di kewilayahan. Penulis berencana

melakukan penelitian di wilayah hukum PMJ (DKI Jakarta, Bekasi, Tangerang, Depok, Bandara Soetta). Mengapa penulis tertarik melakukan penelitian praktik penerapan sistem e-Tilang di PMJ ini, karena PMJ merupakan barometer penegakkan hukum lalulintas di Indonesia (Chrisnanda, 2018). Bulan Januari 2018, BPS memperkirakan jumlah penduduk DKI Jakarta mencapai 10,37 juta jiwa dan selalu bertambah 269 jiwa setiap harinya atau 11 orang per jam sehingga memungkinkan adanya mobilitas dalam berlalulintas terbilang cukup padat. Belum lagi ditambah pergeseran volume arus kendaraan seputaran Jabodetabek yang artinya dengan meningkatnya mobilitas arus kendaraan seiring juga dengan tingkat pelanggaran lalulintas yang terjadi dan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas. Se jauh mana upaya penegakan hukum yang dilakukan dengan tilang dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas serta mengurangi birokrasi yang berbelit.

Dari uraian latar belakang diatas penulis memiliki asumsi bahwa praktik penerapan sistem e-Tilang sebagaimana yang telah diterapkan oleh PMJ belum dijalankan secara optimal. Oleh karena itu diperlukan kajian khusus secara ilmiah melalui penelitian terhadap praktik penerapan sistem e-Tilang di PMJ yang bertujuan untuk menemukan keteraturan sistem dalam implementasi kebijakan yang dilakukan oleh implementor/para pelaku kebijakan serta argumentasi maupun opini yang berkembang di masyarakat terhadap dampak kebijakan sistem e-Tilang, sebagai bahan masukan untuk mengoptimalkan praktik penerapan sistem e-Tilang dalam rangka mencegah terjadinya penyimpangan pada pelayanan pelanggaran lalu lintas dan membangun peradaban dengan tertib berlalu lintas.

Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang sebagaimana diuraikan di atas, penulis merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana kebijakan sistem e-Tilang di PMJ dirumuskan?
2. Bagaimana kebijakan sistem e-Tilang tersebut dikomunikasikan di PMJ?
3. Bagaimana proses disposisi yang dilakukan PMJ terhadap kebijakan sistem e-Tilang?
4. Bagaimana kondisi sumber daya (manusia, anggaran, peralatan, kewenangan) yang dimiliki PMJ dalam melaksanakan sistem e-Tilang?
5. Bagaimana struktur birokrasi yang dimiliki PMJ dalam menerapkan sistem e-Tilang?
6. Bagaimana Pandangan masyarakat terhadap praktik penerapan sistem e-Tilang di PMJ?

Metode Penelitian

Penulis menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode *field research*. Adapun lokasi penelitian di wilayah hukum (PMJ), dengan fokus pada petugas pada fungsi lalu lintas terkait sistem e-Tilang.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian yaitu melalui kegiatan wawancara, observasi lapangan dan studi dokumen. Adapun pada rumusan masalah ke-6 peneliti melakukan pengumpulan data selain dari wawancara dan observasi lapangan juga memberikan kuisioner pada

responden sebagai cross check terhadap jawaban yang sudah dikumpulkan. Setelah data terkumpul selanjutnya dilakukan analisis data. Teknik analisis data dengan mereduksi data dan memilih data-data yang relevan, kemudian melakukan teknik triangulasi data (melakukan pemeriksaan keabsahan data dengan membandingkan data-data yang diperoleh seperti membandingkan data wawancara dengan observasi dan dikuatkan dengan pengisian kuisioner dan studi dokumen), kemudian sajian data (menjadi teks naratif) dan penarikan kesimpulan.

Beberapa teori dan konsep yang digunakan diantaranya: Teori Kebijakan Publik (Winarno, 2012), Teori Implementasi Kebijakan (George C. Edward III dalam Widodo, 2010), Konsep e-Tilang.

Hasil dan Pembahasan

Pada bagian ini penulis menguraikan hasil penelitian serta pembahasan permasalahan berdasarkan hasil penelitian yang selanjutnya dapat diuraikan sebagai berikut:

Perumusan Kebijakan Sistem e-Tilang di PMJ

Sistem e-Tilang yang dibentuk ini memiliki pertim-bangan: *Pertama*, bahwa penyelenggaraan peradilan dilaksanakan dengan asas sederhana, cepat dan biaya ringan untuk membuka akses yang luas bagi masyarakat dalam memperoleh keadilan. *Kedua*, bahwa Pengadilan bersama Kepolisian dan Kejaksaan merupakan lembaga yang diberikan amanat untuk menyeleng-garakan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas berdasarkan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHAP dan UU No. 2 tahun 2009 tentang LLAJ serta peraturan perundang-undangan yang terkait lainnya. *Ketiga*, bahwa penyelesaian dan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas tertentu selama ini tidak optimal sehingga perlu dilakukan pengaturan agar keadilan dan pelayanan publik dapat dirasakan oleh masyarakat atau pencari keadilan.

Menurut Edward III terdapat empat variabel yang berperan penting dalam pencapaian keberhasilan implementasi. Variable-variabel tersebut diantaranya:

Komunikasi kebijakan sistem e-Tilang di PMJ

Menurut Edward III, keberhasilan komunikasi ditentukan oleh 3 indikator yaitu (1) penyaluran komunikasi (informasi tidak hanya disampaikan kepada pelaksana kebijakan tetapi juga kepada kelompok sasaran dan pihak yang terkait); (2) konsistensi komunikasi (informasi yang disampaikan harus konsisten sehingga tidak menimbulkan kebingungan pelaksana kebijakan, kelompok sasaran maupun pihak terkait); dan (3) kejelasan komunikasi (informasi diberikan dengan jelas dan mudah dipahami, hal ini bertujuan untuk menghindari kesalahan interpretasi dari pelaksana kebijakan, kelompok sasaran maupun pihak yang terkait dalam implementasi kebijakan).

Adapun sasaran komunikasi dalam praktik penerapan sistem e-Tilang ada 2 (dua) macam yaitu sasaran internal organisasi (implementator kebijakan sistem e-Tilang (petugas lalu lintas jajaran PMJ) maupun eksternal organisasi (seluruh masyarakat/ pengguna jalan).

Komunikasi (sosialisasi) yang dilakukan dalam penyampaian informasi terkait kebijakan-kebijakan yang dibuat dan dikeluarkan oleh instansi kepolisian (berupa petunjuk, arahan serta

perintah langsung dari satuan atas Korlantas Polri ataupun dari Direktorat Lalu Lintas PMJ) maupun kebijakan yang dibuat dan disepakati oleh lembaga terkait belum tersosialisasikan dengan baik dimana masih ditemukannya kekurang-pahaman di internal organisasi maupun eksternal (masyarakat).

Secara internal, sosialisasi yang dilakukan terhadap petugas pada dasarnya dilaksanakan hanya satu kali melalui pelatihan yang diselenggarakan berasama Bank BRI di BRI *Corporate University* dan yang hadir adalah perwakilan dari tiap-tiap Polres serta dituntut untuk meneruskan informasi/pelatihan yang diterima kepada petugas/rekan yang belum mengikuti. Sehingga ditemukan perbedaan persepsi konsep praktik penerapan sistem e-Tilang menurut Per-MA dan SOP dengan pelaksanaan dilapangan.

Secara eksternal, proses sosialisasi praktik penerapan sistem e-Tilang yang dilakukan oleh PMJ disimpulkan bahwa pelaksanaan sosialisasi kebijakan sistem e-Tilang yang diberikan oleh petugas polisi secara langsung dilapangan kepada masyarakat (pengendara/pengemudi) belum memiliki dampak signifikan sehingga belum optimal karena hanya sebesar 22% saja pengemudi yang mengetahui/mendengar secara langsung informasi e-Tilang melalui petugas. Hal ini dikarenakan sosialisasi terkait kebijakan keselamatan lalu lintas hanya dilakukan beberapa saat sebelum dan sesudah kebijakan di luncurkan, sehingga ada elemen masyarakat yang lain belum tersentuh dengan sosialisasi yang dilakukan oleh petugas.

Sumber daya kebijakan sistem e-Tilang di PMJ

Pertama SDM, Berdasarkan hasil observasi dan wawancara peneliti dapat disimpulkan bahwa sumber daya manusia kebijakan sistem e-Tilang di PMJ pada praktiknya secara kuantitas belum bisa dikatakan cukup. Sedangkan dari segi kualitasnya tidak didukung dengan kompetensi diharapkan yang dimiliki petugas penindak. Hal ini dikarenakan banyak personil yang belum melaksanakan pendidikan kejuruan lalu lintas khususnya materi dikjur lantasi bidang penegakan hukum.

Kedua, dukungan anggaran. suatu program kebijakan apabila dilaksanakan tanpa adanya dukungan anggaran yang memadai kebijakan maka kebijakan tersebut tidak akan berjalan dengan efektif. Edward III dalam Widodo (2010:101) menyimpulkan bahwa terbatasnya sumber daya anggaran akan mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Disamping program tidak bisa dilaksanakan dengan optimal, keterbatasan anggaran menyebabkan disposisi para pelaku kebijakan rendah.

Dari hasil penelitian yang dilakukan, ditemukan bahwa praktik penerapan sistem e-Tilang di PMJ tidak didukung anggaran. Sumber daya anggaran kebijakan sistem e-Tilang di PMJ praktiknya belum atau tidak menggunakan anggaran yang dialokasikan khusus untuk praktik penerapannya, melainkan menggunakan anggaran rutin kedinasan yang selama ini berjalan dan yang ditanggung dalam anggaran kedinasan hanya honor petugas pelaksana dilapangan saja yaitu petugas yang melakukan penilangan terhadap pelanggaran pelanggaran lalu lintas yang bersumber dari PNBP dengan bukti putusan sidang PN setempat.

Ketiga, fasilitas pendukung/materiil (sarana dan prasarana). Peneliti ketika melakukan observasi dilapangan menemukan permasalahan dimana alat penindakan dan kelengkapan yang digunakan

dalam praktik penerapan sistem e-Tilang berupa *smartphone* dan biaya pulsa masih ditanggung pribadi oleh anggota penindak. Yang mereka gunakan adalah milik pribadi dari anggota tersebut termasuk biaya pulsa menggunakan fasilitas yang dimiliki oleh anggota. Dampaknya adalah beberapa personil meskipun tidak semua mereka belum menggunakan HP (*handphone*) *smartphone* terlebih berbasis android. HP yang mereka gunakan sementara hanya difungsikan untuk menerima SMS dan panggilan keluar/masuk.

Keempat, Sumberdaya lain yang cukup penting dalam menentukan keberhasilan suatu implementasi kebijakan adalah kewenangan. Menurut Edward III dalam Widodo (2010:103) menyatakan bahwa: Kewenangan merupakan otoritas (*authority*) atau legitimasi untuk para implementor dalam melaksanakan kebijakan yang diterapkan secara politik. Berdasarkan hasil observasi dan study literatur yang diperoleh peneliti dapat dijelaskan bahwa dalam praktik penerapan sistem e-tilang, telah jelas tersurat bahwa petugas penindak sistem e-tilang merupakan Penyidik atau Penyidik Pembantu pada Fungsi lalu lintas Polri sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Diantaranya:

- 1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981, Hukum Acara Pidana;
- 2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002, Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- 3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004, Jalan;
- 4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009, Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan;
- 5) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009, Pelayanan Publik;
- 6) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005, Jalan Tol;
- 7) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 58 Tahun 2010, Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 1983 Tentang Pelaksanaan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana;
- 8) Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2010, Organisasi Dan Tata Kerja Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- 9) Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia No. 12 Tahun 2016, Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lintas.

Selain peraturan yang telah disebutkan diatas, bahwa wewenang yang dimiliki penyidik Kepolisian dalam melaksanakan tugasnya tersebut diatas yakni melakukan penindakan pelanggaran LLAJ tertentu dengan sistem e-Tilang memiliki persyaratan Materiil dan Persyaratan Formil. Sebagaimana yang disampaikan oleh Kasi Gar Subdit Bin Gakkum sebagai berikut; a) berpangkat paling rendah Bripda; b) pernah mengikuti dan lulus pendidikan kejuruan fungsi lintas. Sedangkan persyaratan Formil antara lain; a) memahami dan menguasai peraturan perundang-undangan bidang lintas; b) mahir menggunakan blanko tilang, melaksanakan pengaturan lintas, telah bertugas dibidang lintas paling singkat 2 (dua) tahun; c) diangkat sebagai petugas penindak pada fungsi gakkum lintas.

Disposisi kebijakan sistem e-Tilang di PMJ

Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor yang penting dalam pendekatan mengenai pelaksanaan/kebijakan publik. Sikap dari pelaksana kebijakan akan sangat berpengaruh dalam implementasi kebijakan.

Pengangkatan dan pemilihan personil untuk jabatan di Direktorat Lantas PMJ merupakan wewenang Biro Sumber Daya Manusia (SDM) PMJ apabila personil tersebut sebelumnya bukan dari fungsi lalu lintas. Sebagai contoh personil yang awalnya dari satuan kerja (satker) lain seperti Dit Sabhara hendak masuk ke Dit Lantas maka tugas dari Biro SDM yang berwenang memindahkannya. Namun jika personil yang akan ditugaskan berada dalam satu kesatuan kerja (sama-sama dalam Dit Lantas PMJ) maka dalam hal pengangkatan personil khususnya petugas penindak di tanda tangani oleh atasan langsung yakni Bapak Dir Lantas PMJ. Pemindahan jabatan maupun posisi ini dilakukan secara usulan atau nota dinas dari urmin dan rekomendasi atasan sebagai bahan pertimbangan pimpinan (kasatker) untuk memutuskan dan menempatkan anggota penindak tersebut. Tidak lepas dari persyaratan formil yang sudah ditentukan dalam SOP.

Pemberian insentif petugas lalu lintas pada praktik penerapan sistem e-Tilang hanya diberikan kepada petugas yang melakukan penindakan terhadap pelanggar di lapangan. Dimana pemberian insentif kepada petugas penindak dilaksanakan berdasarkan seberapa banyak blangko e-Tilang digunakan/diberikan kepada pelanggar.

Struktur Birokrasi kebijakan sistem e-Tilang di PMJ

Struktur birokrasi memiliki pengaruh yang cukup signifikan terhadap implementasi kebijakan. Aspek struktur birokrasi ini melingkupi dua hal yaitu mekanisme dan struktur birokrasi itu sendiri. Aspek pertama adalah mekanisme, dalam implementasi kebijakan biasanya sudah dibuat *Standart Operational Procedure* (SOP). SOP menjadi pedoman bagi setiap implementator dalam bertindak agar dalam pelaksanaan kebijakan tidak melenceng dari tujuan dan sasaran kebijakan. Aspek kedua adalah struktur birokrasi, struktur birokrasi yang terlalu panjang dan terfragmentasi akan cenderung melemahkan pengawasan dan menyebabkan prosedur birokrasi yang rumit dan kompleks yang selanjutnya akan menyebabkan aktivitas organisasi menjadi tidak fleksibel.

Terlihat bahwa dalam organisasi lalu lintas di PMJ terdapat struktur birokrasi yang ada di dalam Ditlantas PMJ yang terkait dengan praktik penerapan sistem e-Tilang, diantaranya; Subdit Bin Gakkum; Sat Patwal; Sat PJR; Sat Gatur; dan Sat Lantas Jajaran PMJ.

Pandangan Masyarakat Terhadap Praktik Penerapan Sistem e-Tilang di PMJ

Peneliti ingin melihat sejauhmana pandangan masyarakat terhadap kebijakan sistem e-Tilang yang sudah dilakukan oleh petugas lalu lintas di PMJ selama melakukan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas. Dari 32 pengemudi yang melakukan pelanggaran dan terkena tilang oleh petugas. Faktor utama yang diduga sangat berpengaruh tersebut adalah Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi dan Struktur Birokrasi (Edward III).

Terhadap pertanyaan “apakah petugas menginformasikan/ menjelaskan tentang sistem e-Tilang dan persyaratan pengurusan administrasinya kepada Bapak/Ibu/Saudara/i?” dari pertanyaan tersebut

diperoleh data sebesar 71,9% responden yang menyatakan sudah sempat dijelaskan oleh narasumber/ petugas penindak hanya saja sebesar 40,6% responden yang belum merasa jelas ketika sudah dijelaskan oleh petugas saat penindakan dilaksanakan. Hanya sebesar 25% pelanggar yang menyatakan bahwa petugas dalam praktik penerapannya saat penindakan dilakukan tidak berupaya untuk menjelaskan informasi maupun proses terkait kebijakan sistem e-Tilang.

Terhadap kemampuan petugas dalam memberikan pelayanan pengurusan administrasi sistem e-Tilang kepada masyarakat yang melanggar diperoleh sebesar 34,4% pelanggar menyatakan bahwa kemampuan petugas tergolong biasa dalam memberikan pemahaman informasi terkait sistem e-Tilang kepada pelanggar. Dalam hal penggunaan sumber daya material, terdapat sebesar 59,4% petugas penindak dalam penerapan sistem e-Tilang menggunakan sarana fasilitas penindakan berupa HP sebagai input data.

Pandangan Masyarakat/ pelanggar Terhadap Komunikasi Petugas dari keseluruhan analisa uji nilai *chi* dibawah 5% yaitu sebesar 3,3% memiliki hubungan antara kesiapan petugas dalam memberikan pelayanan terhadap pelanggar dan profesi dari pelanggar. Komunikasi yang dimiliki petugas penindak dalam melayani pelanggar yang ditilang sudah cukup baik.

Pandangan pelanggar terhadap sumber daya yang dimiliki petugas dalam praktik penerapan sistem e-Tilang di PMJ. Dalam hal kemampuan dan keterampilan petugas dalam memberikan pemahaman informasi e-Tilang kepada pelanggar tergolong biasa-biasa saja dan berdasarkan hasil *crosstab* memiliki hubungan kuat dengan pelayanan yang diberikan oleh petugas selama dalam penilangan. Sedangkan untuk pemanfaatan fasilitas yang dimiliki petugas berupa HP selama kegiatan penilangan sebesar 59,4% petugas lalu lintas yang bertugas sebagai penindak pelanggaran dilapangan pada saat praktik penerapan sistem e-Tilang adalah petugas yang dalam melakukan input data pelanggar pelanggaran lalu lintas menggunakan fasilitas sarana berupa HP, dengan kata lain sebesar 59,4% petugas mengikuti prosedur proses penilangan secara elektronik.

Pandangan pelanggar terhadap disposisi petugas, Bahwa terhadap pertanyaan “apakah petugas dalam melakukan praktik penerapan sistem e-Tilang kepada pelanggar menerima uang (pungutan diluar ketentuan) dari pelanggar”. Terhadap pertanyaan tersebut juga dikaitkan kepada sikap petugas “apakah dalam proses penilangan dilapangan para pelanggar tersebut mendapatkan pelayanan yang cukup dari petugas/implementor”.

Kedua instrument diatas berdasarkan hasil *crosstab* yang dilakukan memiliki hubungan, karena HO diterima sehingga hubungan kedua instrumen tersebut pengaruhnya biasa. Sebesar 71,4% pelanggar menyatakan bahwa belum pernah memberikan uang kepada petugas selama penindakan dan mendapat pelayanan cukup dari petugas selama penilangan berlangsung. Sehingga dalam hal ini disposisi terkait sikap petugas penindak dalam praktik penerapan sistem e-Tilang dapat dikatakan cukup baik.

Pandangan pelanggar terhadap struktur birokrasi, sebesar 93,8% responden menyatakan bahwa petugas ketika melakukan penindakan, petugas menggunakan sarana HP dan blangko tilang-nya ketika penindakan sedang berlangsung. Artinya petugas tidak berusaha untuk melakukan negosiasi kepada pelanggar dan dapat disimpulkan bahwa petugas mengikuti apa yang menjadi anjuran SOP Penindakan Pelanggaran Lalu lintas dan Angkutan Jalan dengan menggunakan surat tilang elektronik.

Pandangan masyarakat terhadap Dampak penegakkan hukum Tilang, Terhadap pernyataan “pengendara adalah merupakan aset bangsa yang harus dijaga guna membangun peradaban”. Sebesar 93,8% responden sepakat bahwa pengendara dan pengemudi merupakan aset bangsa yang harus dijaga dan dibina guna membangun peradaban. Sebesar 53,1% responden menyatakan ‘Ya’ bahwa e-Tilang yang dilaksanakan saat ini memiliki efek jera terhadap pelanggar. Adapun pendalaman yang dilakukan peneliti terkait apa saja macam dari efek jera yang dimaksud pelanggar tersebut, antara lain adalah: 1) denda maksimum yang dibebankan oleh pelanggar ketika hendak membayarkan denda pada Bank; 2) bahwa perilaku pelanggar dapat terekam dalam data base riwayat tilang sehingga memiliki riwayat yang buruk dalam hal berkendara; 3) merasakan secara langsung terhadap mekanisme yang berbelit-belit dan memakan waktu cukup panjang selama proses pengurusan dari awal sampai akhir terima barang bukti/uang kembalian. Adapun manfaat dari penegakan hukum yang dilakukan oleh petugas penindak atau Polri pada praktik penerapan sistem e-Tilang menurut pandangan masyarakat antara lain adalah: 1) untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas (65,6%); 2) mengurangi pelanggaran lalu lintas (12,5%); 3) memberikan kesadaran terhadap pengendara (9,4%); 4) mengurangi kemacetan (3,1%), dan manfaat lainnya (9,4%).

SIMPULAN

Berdasarkan analisis melalui pengolahan data serta teori yang dilakukan menghasilkan simpulan/ jawaban atas persoalan-persoalan penelitian sebagai berikut:

Pertama, dalam hal kebijakan sistem e-Tilang dirumuskan atas dasar 1) bahwa penyelenggaraan peradilan sistem e-Tilang dilaksanakan dengan asas sederhana, cepat dan biaya ringan untuk membuka akses yang luas bagi masyarakat dalam memperoleh keadilan. 2) bahwa Pengadilan bersama Kepolisian dan Kejaksaan diwilayah hukum PMJ merupakan lembaga yang diberikan amanat untuk menyelenggarakan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas berdasarkan Undang-undang Hukum Acara Pidana, UU tentang LLAJ dan peraturan perundangan yang terkait. 3) bahwa penyelesaian dan pengelolaan perkara pelanggaran lalu lintas tertentu selama ini tidak optimal sehingga perlu dilakukan pengaturan agar keadilan dan pelayanan publik dapat dirasakan oleh masyarakat atau pencari keadilan.

Belum adanya peraturan pelaksana yang mengatur secara jelas dan mengikat aparat hukum lain Pengadilan dan Kejaksaan terkait pelaksanaannya dilapangan. Adapun tahap perumusan yang dilakukan pada saat FGD tidak melibatkan petugas yang berkompeten terkait sistem e-Tilang. Sehingga maksud dari pengoptimalan pengelolaan perkara pelanggaran lantast pada Polda Metro Jaya menjadi tidak optimal. Yang mana maksud dari pengoptimalan tersebut sebagai langkah awal dalam menerapkan kebijakan E-TLE kedepannya dan untuk meningkatkan pelayanan publik yang prima, mendorong akuntabilitas penegak hukum, meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap hukum dan peradilan.

Kedua, dalam hal Komunikasi Praktik penerapan sistem e-Tilang di PMJ yang diberikan dari unsur pembuat kebijakan/ pimpinan Polri kepada petugas pelaksana dilapangan ataupun dari petugas pelaksana/ implementor kepada masyarakat/pengendara tidak sampai secara jelas kepada petugas pelaksana maupun masyarakat /pengendara/pengemudi dikarenakan: adanya *miss communication*, pemahaman dari masing-masing petugas pelaksana yang memiliki multi tafsir terhadap sistem

e-Tilang dan dipengaruhi juga oleh kompetensi yang dimiliki petugas penindak dilapangan serta masyarakat maupun pengendara.

Ketiga, dalam hal **Sumber Daya** yang dimiliki petugas pada praktik penerapan sistem e-Tilang di PMJ, Sumberdaya manusia yang dimiliki masih kurang berkompeten dikarenakan sebagian besar petugas yang bertugas sebagai petugas penindak dilapangan belum melaksanakan pendidikan dan pelatihan terkait dengan penegakan hukum Tilang. Selain itu petugas yang mengikuti pelatihan dituntut untuk melakukan *snow ball* (distribusi materi yang diterima saat sosialisasi kepada rekan petugas lain) sehingga dengan tuntutan memberikan sosialisasi kepada rekannya dimungkinkan adanya hal-hal yang tidak tersampaikan dengan jelas. Personil dilapangan tidak mendapatkan sumber daya materiil dalam mengimplementasikan e-Tilang yakni *smartphone*/HP dengan standar spesifikasi tertentu dan biaya pulsa. Sumber Daya Anggaran tidak didukung secara khusus dalam DIPA terhadap praktik penerapan sistem e-Tilang, yang terdukung hanya dana insentif yang diambil dari dana PNPB sebesar 10 ribu dan itupun harus berbagi dengan rekan staff yang lain maupun keperluan operasional pemeliharaan BB (barang bukti) karena belum teralokasikan pada insentif.

Keempat, dalam hal Disposisi praktik penerapan sistem e-Tilang, komitmen dan sikap petugas masih ditemukan adanya inkonsistensi dalam penerapan sistem e-Tilang ketika penindakan dilapangan dilaksanakan, terbukti dari hasil *crosstab* data yang diperoleh belum menunjukan angka yang optimal, meskipun tidak mendominasi/banyak tetapi masih ada petugas yang tidak melakukan praktik penerapan sistem e-Tilang sesuai dengan prosedur. Keterlambatan terbitnya SOP peni

Kelima, dalam hal struktur birokrasi yang dimiliki oleh petugas lalu lintas jajaran PMJ terkait e-tilang sudah dilaksanakan dengan baik, namun mengapa masih berjalan seperti biasa dikarenakan tidak adanya penekanan yang intens dari pimpinan terhadap petugas dilapangan karena esensi dari etilang bahwa e-Tilang dimaksudkan untuk mendukung kebijakan E-TLE yang terkoneksi dengan *Back Office* sehingga diperoleh data akurat sebagai sistem *Filling* dan *Recording*, yang kemudian pelanggaran dapat dikenakan *Demeryt Point System* pada pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan, dapat sebagai landasan pada sistem pengujian SIM, Edukasi dan Program lintas lainnya, memberikan info aktual sebagai potret budaya tertib berlalu lintas dan semua hal tersebut belum dipahami oleh petugas pelaksanaan dilapangan/penindak.

Keenam, dalam hal pandangan masyarakat terhadap praktik penerapan sistem e-Tilang di PMJ terdapat 32 pengemudi yang melakukan pelanggaran dan terkena tilang oleh petugas. Terhadap komunikasi yang dilakukan petugas pada praktik penerapan sistem e-Tilang sudah cukup baik, mereka menyatakan bahwa petugas saat penindakan dilakukan sudah berupaya untuk menjelaskan informasi maupun proses terkait kebijakan sistem e-Tilang.

Terhadap kemampuan petugas dalam memberikan pelayanan pengurusan administrasi sistem e-Tilang kepada masyarakat tergolong biasa dalam memberikan pemahaman informasi terkait sistem e-Tilang kepada pelanggan. Dalam hal penggunaan sumber daya material, terdapat sebesar 59,4% petugas penindak dalam penerapan sistem e-Tilang menggunakan sarana fasilitas penindakan berupa HP sebagai input data. Dalam hal kemampuan dan keterampilan petugas dalam memberikan pemahaman informasi e-Tilang kepada pelanggan tergolong biasa-biasa saja. Sedangkan untuk pemanfaatan fasilitas yang dimiliki petugas berupa HP selama kegiatan penilangan sebesar 59,4% petugas mengikuti prosedur proses penilangan secara elektronik. Pandangan pelanggan terhadap

disposisi petugas dapat dikatakan cukup baik, sebesar 71,4% pelanggar menyatakan bahwa belum pernah memberikan uang kepada petugas selama penindakan dan mendapat pelayanan cukup dari petugas selama penilaian berlangsung. Pandangan pelanggar terhadap struktur birokrasi, bahwa petugas tidak berusaha untuk melakukan negosiasi kepada pelanggar dan dapat disimpulkan bahwa petugas mengikuti apa yang menjadi anjuran SOP Penindakan Pelanggaran Lalu lintas dan Angkutan Jalan dengan menggunakan surat tilang elektronik.

Pandangan masyarakat terhadap Dampak penegakkan hukum Tilang, pelanggar sepakat bahwa pengendara dan pengemudi merupakan aset bangsa yang harus dijaga dan dibina guna membangun peradaban. Sepakat bahwa e-Tilang yang dilaksanakan saat ini memiliki efek jera terhadap pelanggar. Adapun macam dari efek jera yang dimaksud pelanggar adalah: 1) denda maksimum yang dibebankan oleh pelanggar ketika hendak membayarkan denda pada Bank; 2) bahwa perilaku pelanggar dapat terekam dalam data base riwayat tilang sehingga memiliki riwayat yang buruk dalam hal berkendara; 3) merasakan secara langsung terhadap mekanisme yang berbelit-belit dan memakan waktu cukup panjang selama proses pengurusan dari awal sampai akhir terima barang bukti/uang kembalian. Adapun manfaat dari penegakan hukum yang dilakukan oleh petugas penindak atau Polri pada praktik penerapan sistem e-Tilang menurut pandangan masyarakat secara umum adalah untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

REKOMENDASI

Berdasarkan kesimpulan yang telah dijabarkan diatas, penulis memberikan rekomendasi sebagai berikut :

Pertama, Rekomendasi terhadap perumusan kebijakan sistem e-Tilang diataranya adalah:

1. Perlunya regulasi yang mengatur terhadap kebijakan sistem e-Tilang yang sudah diterapkan berupa, dibuatkan Peraturan Pelaksana terkait sistem e-Tilang sehingga dapat mengintervensi lembaga lain yang bersangkutan dengan penerapan sistem e-Tilang seperti (Pengadilan, Kejaksaan).
2. Setelah terbit Peraturan Pelaksana tersebut Polri segera membuat Peraturan Kapolri terkait penerapan sistem e-Tilang dan kemudian atas dasar Perkap tersebut SOP tahun 2018 yang ada disempurnakan.
3. Perlunya proses mendekriminalisasi (*decriminalize*) terhadap pelanggaran lalu lintas yang ditindak dengan tilang. Selama bentuk pelanggaran lalu lintas masih bentuk kriminal/tindak pidana maka Polri selaku petugas penindak harus mengikuti pentahapan CJS karena prosesnya (*due de process*)

Kedua, Rekomendasi dalam hal Komunikasi praktik penerapan sistem e-Tilang, diantaranya:

1. Sosialisasi dari pembuat kebijakan kepada implementor harus dilakukan lebih intens lagi dan berkesinambungan, untuk memperkuat doktrin dari esensi mengapa kebijakan e-Tilang tersebut dibuat maka setiap saat dan setiap kesempatan doktrin bahwa pengemudi adalah aset bangsa harus selalu didengarkan.
2. Untuk sosialisasi dari implementor kepada masyarakat dengan memperhatikan kondisi sosial budaya masyarakat pada wilayah hukum Polda Metro Jaya sehingga fokus pada penyebaran

informasi terkait sistem e-Tilang lebih melalui media sosial dan membuka forum/ruang tanya jawab bagi seluruh lapisan masyarakat yang terkait permasalahan kebijakan sistem e-Tilang. Sehingga edukasi dalam membentuk masyarakat yang terhadap budaya tertib berlalu lintas pun dapat terlaksana.

Ketiga, Rekomendasi dalam hal Sumber Daya praktik penerapan sistem e-Tilang diantaranya:

1. Membangun SDM yang berkarakter melalui pendekatan kompetensi dan profesionalisme dengan melakukan pendidikan dan pelatihan kepada personil, diutamakan personil yang bertindak sebagai petugas penindak dilapangan utamanya yang berhubungan langsung dengan masyarakat.
2. Membuat lebih sederhana lagi untuk kolom blangko tilang yang harus diisi anggota sehingga dapat lebih efisiensi waktu. Dalam hal input data-data pelanggar diberikan akses yang mudah dan terarah bagi Admin dalam melakukan edit data. Adanya sarana dan prasarana yang difasilitasi dan didukung berupa ketentuan/aturan (pilun-pilun sebagai payung hukum) mengenai penggunaan *gadget/smartphone* dan jaringan data pada praktik penerapan sistem e-Tilang dan fasilitas alat tersebut menjadi inventaris kesatuan termasuk mesin elektronik pembayaran (EDC). Mengalokasikan dana khusus perawatan barang bukti tilang, bisa diambil dari dana pemeliharaan dan perawatan kendaraan dinas.

Keempat, Rekomendasi dalam hal Disposisi praktik penerapan sistem e-Tilang, rekomendasi yang diberikan diantaranya:

1. Mengoptimalkan pengawasan dan pengendalian terhadap petugas penindak berupa *reward* dan *punishment* seperti yang sudah dilakukan oleh Sat Lantas PolresMetro Jakarta Pusat.
2. Untuk insentif anggota dimohon untuk hal jumlah honor PNPB dapat dinaikan sebesar Rp. 100. ribu/lembar tilang dan honor kepada siapa-siapa saja yang bertugas membantu terlaksananya praktik penerapan sistem e-Tilang juga dapat diberikan insentif, seperti petugas staff/bamin Tilang.

Kelima, Rekomendasi dalam hal Struktur Birokrasi penerapan sistem e-Tilang, rekomendasi yang diberikan diantaranya:

1. Memperbaiki mekanisme input data sistem e-Tilang dengan sistem online. Pembayaran tilang dapat lebih terintegrasi dengan banyak Bank.
2. Koordinasi kepada Pengadilan setempat untuk dapat mencantumkan tabel denda tilang bagi petugas dan melalui intervensi lembaga tinggi guna mempermudah petugas dan pelanggar apabila diperlukan dapat mengetahui jumlah denda yang harus dibayarkan.
6. Memberikan kejelasan akan SOP tahun 2018 atau yang menjadi pedoman seluruh petugas dalam praktik penerapan sistem e-Tilang.

Keenam, Rekomendasi dalam hal Pandangan masyarakat terhadap praktik penerapan sistem e-Tilang rekomendasi yang diberikan diantaranya:

1. Memberikan sosialisasi yang intens kepada seluruh lapisan masyarakat selain dari internal lalu

lintas (bag dikmas lantas) juga dibantu oleh bagian Bimmas dan Bhabinkamtibmas di Polsek-polsek. Upaya tersebut dilakukan sebagai bentuk perlindungan, pengayoman, penyelamatan yang dilakukan Polri sebagai target pandangan masyarakat terhadap manfaat akan dampak penegakan hukum tilang dan upaya Polri membangun budaya tertib berlalu lintas di lingkungan masyarakat tersebut.

2. Selalu menggiatkan dan mensosialisasikan dengan memberikan ruang yang transparan kepada masyarakat melalui *call center* dan media sosial/daring sebagai pengawasan dan pengendalian terhadap petugas pada praktik penerapan sistem e-Tilang.
3. Melakukan pembangunan mental budaya tertib berlalu lintas yang berkelanjutan kepada anak-anak diusia dini melalui program Polsanak (Polisi Sahabat Anak)

Daftar Pustaka

- Agustinus, leo. (2006). *Politik dan Kebijakan publik*. Bandung: AIPI.
- Anderson, James E.. *Public Policymaking*. Cet. ke-7. Texas: Wadsworth Publish-ing, 2010.
- Bungin, Burhan. 2011. *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Kencana Predana Media Group
- Budi Winarno, Kebijakan Publik: Teori dan Proses Edisi Revisi, Media Presindo. Yogyakarta. 2007
- Creswell, John W. *Research Design: Pendekatan Metode Kualitatif, Kuantitatif, dan Campuran*. Edisi-4, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2016.
- Dunleavy P. dan B. O'Leary, 1987, *Theories of the state: The Politics of Liberal Democracy*, Macmillan, London.
- Dunn, William N. (2003). *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Edward III, George C. 1980. *Implementing Public Policy*. Washington DC: Congressional Quarterly Press.
- Eck, John E and Nancy La Vigne, 1994, *Using Research: A Primer For Law Enforcement Managers*, Second edition, D.C: Police Executive Research Forum, Washington.
- Harold D. Laswell, *Policy Sciences*, Connecticut: American Elsevier, 1970
- James E. Anderson, *Public Policymaking*, Texas: Wadsworth Publishing, 2010, cet. Ke-7
- Muhammad, Farouk dan Djaali, 2005, *Metodologi Penelitian Sosial*, Edisi Revisi, PTIK Press dan Restu Agung, Jakarta.
- Sugiyono, 2009. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D* Bandung: Alfabeta.
- Widodo, Joko. 2010. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*. Malang: Bayu Media.
- Winarno, Budi. 2002. *Teori Dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media press.

Jurnal dan Publikasi

- Chusminah, Haryati, R. A., & Kristiani, D. (2018). *Efektifitas Implementasi E-Tilang Kendaraan Bermotor Dalam Rangka Tertib Berlalu Lintas Pada Korps Lalu Lintas Polri*. *Widya Cipta*, Volume 2 No. 2

September 2018 P-ISSN 2550-0805 E-ISSN 2550-0791.

Karnavian Tito, 2017, *Sambutan Pada Acara Syukuran HUT Polantas ke-62 di Lapangan Korps Lalu lintas Polri*, Jumat, 22 September 2017, Jakarta.

-----, 2017, *Sambutan Pada Acara Pembukaan Musrenbang Polri Tahun 2017 di Auditorium STIK-PTIK*, Senin, 15 Mei 2017, Jakarta.

Korlantas Polri, 2017, *Data Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Tahun 2017*, Jakarta

Undang- Undang dan Peraturan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Hukum Acara Pidana.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Peraturan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas.