

Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pelanggar Lalu Lintas Pengguna Kendaraan Milik Orang Lain

Noval Dimas Saputra^{a,1*}, Diandra Preludio Ramada^{a,2}

^a Universitas Negeri Semarang, Indonesia

¹ novalsaputra@students.unnes.ac.id*

*korespondensi penulis

Informasi artikel

Received: 8 Mei 2025;

Revised: 20 Mei 2025;

Accepted: 29 Mei 2025.

Kata-kata kunci:

E-TLE;

Hukum Pidana;

Pelanggaran;

Tanggung Jawab.

ABSTRAK

Penelitian ini membahas pertanggungjawaban pidana atas pelanggaran lalu lintas yang dilakukan dengan kendaraan milik orang lain dalam sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE). Metode yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan kasus. Sistem E-TLE merupakan digitalisasi penegakan hukum lalu lintas berbasis kamera pengawas. Namun, sistem ini belum mampu mengidentifikasi pelaku pelanggaran secara langsung, sehingga pemilik kendaraan sering dijatuhi sanksi meskipun bukan pelaku sebenarnya. Permasalahan ini menimbulkan konflik dengan asas hukum pidana *geen straf zonder schuld* (tiada pidana tanpa kesalahan), yang mengharuskan adanya kesalahan individu untuk pemidanaan. Berdasarkan analisis, penerapan sanksi kepada pemilik kendaraan tanpa bukti kesalahan pribadi menyalahi prinsip keadilan dan kepastian hukum. Dalam RKUHP, pemidanaan diarahkan untuk perlindungan masyarakat dan pembinaan pelaku, bukan penghukuman terhadap pihak yang tidak bersalah. Kesimpulannya, sistem E-TLE perlu disempurnakan melalui verifikasi pelaku yang lebih akurat dan mekanisme keberatan yang adil. Penegakan hukum berbasis teknologi harus tetap berlandaskan pada asas keadilan, agar tujuan pemidanaan dalam pembaruan hukum pidana dapat tercapai secara substantif dan tidak menimbulkan ketidakadilan baru.

ABSTRACT

Keywords:

E-TLE;

Criminal Law;

Violation;

Liability.

*Criminal Liability for Traffic Violations Committed Using Another Person's Vehicle. This study discusses criminal liability for traffic violations committed using someone else's vehicle within the Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) system. The method employed is normative juridical, using statutory, conceptual, and case-based approaches. The E-TLE system is a digital traffic law enforcement mechanism based on surveillance cameras. However, this system has yet to effectively identify the actual offender, resulting in the vehicle owner often being penalized even if they are not the true perpetrator. This issue creates a conflict with the criminal law principle of *geen straf zonder schuld* (no punishment without fault), which requires individual culpability for penalization. Based on the analysis, imposing sanctions on vehicle owners without evidence of personal fault violates the principles of justice and legal certainty. In the Draft of the New Criminal Code (RKUHP), punishment is oriented toward the protection of society and the rehabilitation of offenders, not the punishment of innocent parties. In conclusion, the E-TLE system needs to be improved through more accurate offender verification and a fair objection mechanism. Technology-based law enforcement must remain grounded in the principle of justice to ensure that the objectives of punishment in criminal law reform are achieved substantively without generating new injustices.*

Copyright © 2025 (Noval Dimas Saputra & Diandra Preludio Ramada). All Right Reserved

How to Cite : Saputra, N. D., & Ramada, D. P. (2025). Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pelanggar Lalu Lintas Pengguna Kendaraan Milik Orang Lain. *Nomos : Jurnal Penelitian Ilmu Hukum*, 5(2), 321–327. <https://doi.org/10.56393/nomos.v5i2.3199>



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/). Allows readers to read, download, copy, distribute, print, search, or link to the full texts of its articles and allow readers to use them for any other lawful purpose. The journal hold the copyright.

Pendahuluan

Lalu lintas sebagai hal yang sangat krusial di kehidupan bermasyarakat karena terjadi serangkaian kegiatan ekonomi ataupun aktivitas masyarakat. Pertumbuhan masyarakat di Indonesia akan diiringi oleh jumlah peningkatan penggunaan kendaraan bermotor (Tetuko & Harjiyatni, 2020). Permasalahan dalam lalu lintas yang sering terjadi diakibatkan oleh pelanggaran misalnya melebihi marka jalan, tidak memiliki kelengkapan surat dan pelanggaran-pelanggaran lainnya. Di era digitalisasi ini Kepolisian Republik Indonesia dalam menerapkan tilang terhadap pelanggar lalu lintas dapat melalui sistem elektronik (Utama & Mariadi, 2019). Kemajuan teknologi menjadi fasilitas pemerintah untuk mengembangkan sistem dan dapat menyelesaikan masalah melalui hal tersebut (Leonita et al., 2022). Pelanggaran-pelanggaran dalam lalu lintas yang marak terjadi memacu untuk dikembangkannya teknologi berbasis sistem informasi oleh Kepolisian Republik Indonesia dengan dilengkapi jaringan ataupun website sebagai perangkat lunaknya atau yang disebut dengan Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) (Abdullah & Windiyastuti, 2022).

Sistem E-TLE pertama kali diujicobakan di Indonesia pada tahun 2018 dan kini telah diterapkan secara nasional (B. T. Purnomo & M. Fahrazi, 2024). Sistem ini bertujuan untuk menggantikan metode konvensional dalam menindak pelanggaran lalu lintas yang selama ini rentan terhadap praktik pungutan liar (pungli) dan penyalahgunaan kewenangan oleh oknum penegak hukum (M. Sudjianto dan E. Rusdiana, 2020). Dengan menggunakan teknologi berbasis kamera pengawas (CCTV), E-TLE memungkinkan deteksi dan perekaman pelanggaran lalu lintas secara otomatis tanpa interaksi langsung antara pelanggar dan petugas (A. S. Wulandari, 2020). Selain itu, efektivitas E-TLE dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas masih menemui kendala, di mana kendaraan yang terekam melakukan pelanggaran tidak selalu dikendarai oleh pemilik terdaftar seperti kendaraan sewa atau pinjaman. Dalam kasus ini, pemilik kendaraan sering kali dirugikan karena harus membayar denda atau membuktikan bahwa ia bukan pihak yang melakukan pelanggaran. 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. Hal ini berpotensi menimbulkan permasalahan hukum di kemudian hari. Namun demikian, sistem ini juga menghadirkan komplikasi baru, yaitu ketidakmampuan untuk secara langsung mengidentifikasi pelaku sebenarnya dari pelanggaran, terutama jika kendaraan digunakan oleh orang lain yang bukan pemilik terdaftar. Hal ini dapat menimbulkan ketidakadilan dalam penegakan hukum dan berpotensi melanggar prinsip hukum pidana yang mengutamakan pertanggungjawaban pribadi.

Dalam sistem peradilan pidana Indonesia, pengaturan mengenai alat bukti yang sah secara normatif termuat dalam Pasal 184 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP) terdapat 5 jenis alat bukti, diantaranya: Keterangan saksi; Keterangan ahli; Surat; Petunjuk; dan Keterangan terdakwa. Seiring dengan kemajuan teknologi informasi, praktik hukum di Indonesia mulai mengakomodasi penggunaan rekaman *Closed Circuit Television* (CCTV) sebagai bagian dari alat bukti dalam proses peradilan pidana. *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) memiliki legitimasi yuridis yang kuat dengan dasar hukum utama pada Pasal 272 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengakui alat elektronik sebagai alat bukti sah. Melihat pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) maka dapat ditarik kesimpulan penjelasan subjek yang menjadi pelanggar yakni pengemudi atau orang yang sedang mengemudikan kendaraan dan melanggar lalu lintas. serta diperkuat melalui PP Nomor 80 Tahun 2012. Meskipun Pasal 184 ayat (1) KUHAP tidak menyebutkan alat bukti elektronik secara eksplisit, Mahkamah Konstitusi melalui Putusan No. 20/PUU-XIV/2016 menegaskan bahwa rekaman CCTV dapat diakui sebagai petunjuk dalam Pasal 188 KUHAP, dan

karenanya sah sebagai alat bukti. Legitimasi normatif alat bukti elektronik diperkuat oleh Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2016 tentang Informasi dan Transaksi Elektronik khususnya Pasal 5 ayat (1) yang menyatakan bahwa informasi atau dokumen elektronik memiliki kedudukan hukum yang setara dengan alat bukti lainnya dalam KUHAP.

Beberapa peneliti di Indonesia telah melakukan penelitian tentang pelanggar lalu lintas pengguna kendaraan milik orang lain. diantaranya penelitian tersebut Almira, Z. N., & Indawati, Y. (2023). Pertanggungjawaban Pidana Peminjam Kendaraan yang Melanggar Lalu Lintas Electronic Traffic Law Enforcement (Studi Kasus Polresta Sidoarjo) yang telah di tulis oleh Almira, Zhafirah Nisa pada tahun 2023 Penelitian ini membahas pertanggungjawaban pidana terhadap peminjam kendaraan yang melakukan pelanggaran lalu lintas dalam sistem Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE), dengan studi kasus di wilayah hukum Polresta Sidoarjo. Fokus utama kajian adalah bagaimana mekanisme penegakan hukum diterapkan ketika pelanggaran dilakukan oleh pengguna kendaraan yang bukan pemilik terdaftar. Selain itu, penelitian lain perbandingan kasus pertanggungjawaban pidana korporasi terhadap kecelakaan lalu lintas di indonesia dan amerika serikat yang telah ditulis oleh Purba dan Andika Temanta pada tahun 2024 yang berfokus pada analisis perbandingan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam kasus kecelakaan lalu lintas antara Indonesia dan Amerika Serikat.

Studi ini menyoroti bagaimana entitas korporasi, seperti perusahaan logistik atau transportasi umum, dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kelalaian yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas fatal. Penelitian ini mengkaji aspek hukum material dan prosedural yang berlaku di kedua negara, termasuk kriteria kesalahan, bentuk pertanggungjawaban, serta sanksi pidana yang dijatuhkan. Berbeda dengan penelitian terdahulu, penelitian ini berfokus pada pertanggungjawaban pidana terhadap pelanggar lalu lintas yang menggunakan kendaraan milik orang lain dalam sistem Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE), khususnya dalam konteks konflik antara identitas pelaku sebenarnya dan pemilik kendaraan yang tercatat. Fokus ini bertujuan untuk menelaah keadilan penerapan sanksi pidana dalam situasi di mana pelanggar dan pemilik kendaraan adalah dua individu yang berbeda.

Menurut Soerjono Soekanto, efektivitas hukum adalah sejauh mana hukum mampu mencapai tujuannya dalam membimbing dan mengubah perilaku masyarakat menjadi perilaku hukum. Hukum dikatakan efektif jika norma yang berlaku ditaati oleh masyarakat dan menghasilkan dampak positif. Terdapat lima faktor penentu efektivitas hukum: substansi hukum itu sendiri, aparat penegak hukum, sarana pendukung, masyarakat sebagai objek hukum, serta kebudayaan yang melatarbelakanginya. Jika kelima faktor ini berjalan selaras, maka hukum dapat berfungsi secara optimal dalam masyarakat (Soerjono Soekanto, 2008). Dengan demikian, penelitian ini memberikan gambaran nyata tentang perlindungan hukum terhadap pemilik kendaraan yang tidak secara langsung melakukan pelanggaran, serta pentingnya akurasi identifikasi pelaku dalam sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) agar asas keadilan dan kepastian hukum tetap terjaga dalam penegakan hukum pidana. penelitian ini akan mengkaji beberapa rumusan masalah 1) Bagaimana bentuk pertanggungjawaban pidana terhadap pelanggar lalu lintas yang menggunakan kendaraan milik orang lain dalam sistem Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE)?, 2) Bagaimana perlindungan hukum terhadap pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran secara langsung?

Metode

Metode penulisan yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif, yaitu pendekatan yang berfokus pada analisis terhadap norma-norma hukum positif yang berlaku, termasuk peraturan perundang-undangan, asas hukum, dan putusan pengadilan (Soerjono Soekanto, 2020). Hukum diposisikan sebagai sistem normatif yang menjadi dasar untuk mengkaji isu pertanggungjawaban pidana terhadap pelanggaran lalu lintas oleh pengguna kendaraan milik orang lain. Pendekatan yang digunakan meliputi: pendekatan perundang-undangan (*statute approach*); pendekatan konseptual (*conceptual approach*); serta pendekatan kasus (*case approach*).

Hasil dan pembahasan

Pertanggungjawaban pidana terhadap pelanggar lalu lintas yang menggunakan kendaraan milik orang lain dalam sistem *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE). Permasalahan hukum yang timbul adalah mengenai siapa yang seharusnya bertanggung jawab dalam pelanggaran pada sistem E-TLE, mengingat pelanggaran hanya terekam berdasarkan nomor polisi kendaraan, bukan identitas pengemudi yang melakukan pelanggaran. Sistem ini berpotensi melangkahi asas keadilan karena pemilik kendaraan dapat dijatuhi sanksi tanpa melakukan pelanggaran. Di Polresta Sidoarjo ditemukan kasus pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan pick-up yang terekam E-TLE, namun data konfirmasi diisi oleh pemilik kendaraan, bukan oleh pelanggar karena tidak terdapat ketentuan dalam formulir yang menjelaskan siapa yang wajib mengisi. Sistem juga hanya menyediakan fitur unggah dokumen untuk kendaraan yang telah dijual, sehingga dalam kasus peminjaman atau penggunaan oleh orang lain, tidak ada mekanisme validasi yang memadai (Z. N. Almira & Y. Indawati, 2023). Ketidakjelasan ini menjadi kelemahan dalam struktur E-TLE, yang berimplikasi pada tidak terjaminnya prinsip kepastian hukum dalam proses penegakan sanksi administratif terhadap pelanggaran lalu lintas.

Dalam hukum pidana Indonesia, terdapat asas mendasar yang menyatakan bahwa “Tiada pidana tanpa kesalahan” (*geen straf zonder schuld*). Asas ini merupakan pengejawantahan dari prinsip *individual responsibility*, yakni hanya pelaku yang secara sadar dan terbukti melakukan perbuatan melawan hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana (Muladi, 1995). Prinsip ini sejalan dengan asas *personal liability*, yaitu bahwa seseorang tidak dapat dimintai pertanggungjawaban atas kesalahan orang lain (C. T. A. Hasiholan et al., 2021). karena tidak adanya *mens rea* maupun *actus reus* dari pihak yang bersangkutan. Selaras dengan penjelasan sebelumnya, penjatuhan pidana terhadap seseorang selalu mensyaratkan adanya kesalahan pada diri pelaku. Dalam konteks hukum pidana, kesalahan merupakan unsur subjektif yang terdiri dari dua bentuk, yaitu kesengajaan (*dolus*) dan kealpaan (*culpa*) (Ignatius Sriyanto, 1993). Kesalahan ini mencerminkan adanya hubungan batin antara pelaku dengan perbuatannya, di mana pelaku sadar atau setidaknya dapat memperkirakan akibat dari tindakannya.

Sudarto (2013) mengatakan bahwa untuk dapat menyatakan seseorang bersalah, harus terlebih dahulu dipastikan bahwa perbuatan tersebut: (1) merupakan perbuatan yang melawan hukum (*actus reus*); (2) dilakukan oleh seseorang yang memiliki kemampuan bertanggung jawab secara pidana; (3) dilakukan dengan unsur kesalahan, baik berupa kesengajaan maupun kelalaian. Dengan demikian, meskipun suatu tindak pidana telah terjadi, seseorang tidak serta-merta dapat dijatuhi pidana jika belum terbukti bahwa ia melakukan perbuatan tersebut dengan kesalahan. Hal ini sejalan dengan asas fundamental dalam hukum pidana, yaitu asas “tiada pidana tanpa kesalahan” (*geen straf zonder schuld*), yang juga menjadi salah satu pilar utama dalam konsep pembaharuan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang berlaku saat ini, tidak terdapat ketentuan yang menjelaskan mengenai tujuan dari pemidanaan. KUHP peninggalan kolonial Belanda ini cenderung bersifat retributif, di mana fokus utamanya adalah pada pembalasan terhadap pelaku tindak pidana. Hal ini menjadikan pemidanaan hanya dipandang sebagai sarana untuk memberikan penderitaan kepada pelaku sebagai konsekuensi dari perbuatannya. Paradigma ini dianggap tidak lagi sejalan dengan perkembangan nilai-nilai hukum modern yang menekankan pada keadilan restoratif dan penghormatan terhadap martabat manusia (Permatasari, et al., 2024).

Berbeda halnya dengan Rancangan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (RKUHP) yang dirancang sebagai bagian dari pembaruan hukum pidana nasional. RKUHP secara tegas merumuskan tujuan pemidanaan yang bersifat lebih progresif dan humanis. Dalam RKUHP, pemidanaan tidak semata-mata diarahkan untuk memberikan hukuman, tetapi juga untuk mencapai beberapa tujuan sosial dan kemanusiaan. RKUHP mengadopsi pendekatan teori utilitarian atau teori relatif, yang mengedepankan aspek pencegahan tindak pidana, penegakan norma hukum, perlindungan dan

pengayoman terhadap masyarakat, serta pembinaan terhadap pelaku tindak pidana agar dapat kembali menjadi pribadi yang produktif dan berguna dalam masyarakat (Maria Ulfah, 2019).

Secara substantif, RKUHP menekankan dua sasaran utama dalam pemidanaan, yaitu: 1. Perlindungan masyarakat; 2. Pembinaan pelaku tindak pidana. Kedua tujuan ini saling berkaitan dengan asas perlindungan hukum, sebagaimana dikemukakan oleh Setiono, bahwa perlindungan hukum merupakan upaya yang dilakukan untuk mencegah adanya tindakan sewenang-wenang oleh penguasa yang bertentangan dengan hukum. Tujuannya adalah untuk menciptakan kondisi masyarakat yang tertib dan damai, serta menjamin setiap warga negara dapat menikmati hak-hak dasarnya secara bermartabat (Setiono, 2004).

Namun demikian, dalam praktiknya, tujuan pemidanaan sebagaimana dimaksud dalam RKUHP berpotensi mengalami distorsi apabila pemidanaan justru dibebankan kepada pihak yang tidak bersalah. Salah satu bentuk penyimpangan yang relevan untuk dikaji adalah pemidanaan terhadap pemilik kendaraan yang bukan pelaku pelanggaran lalu lintas, terutama dalam konteks penindakan menggunakan sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE). Sistem ETLE yang mendasarkan identifikasi pelanggaran semata-mata pada nomor registrasi kendaraan, tanpa mampu mengidentifikasi pengemudi yang melakukan pelanggaran, telah menimbulkan praktik di mana pemilik kendaraan secara administratif menjadi pihak yang bertanggung jawab atas pelanggaran yang dilakukan oleh pihak lain. Hal ini bertentangan dengan asas *geen straf zonder schuld*, serta mereduksi nilai-nilai keadilan substantif yang ingin diwujudkan dalam pembaruan hukum pidana nasional (Gultom, 2024).

Apabila pemilik kendaraan tersebut juga merupakan pengemudi sekaligus pelaku pelanggaran, maka pemidanaan yang dijatuhkan menjadi sah dan proporsional. Akan tetapi, dalam kondisi di mana kendaraan sedang dipinjamkan dan pelanggaran dilakukan oleh orang lain, maka pemidanaan terhadap pemilik kendaraan tidak hanya keliru secara hukum, tetapi juga merupakan bentuk pendegradasian terhadap tujuan pemidanaan itu sendiri, karena tidak memberikan perlindungan terhadap orang yang tidak bersalah. Oleh karena itu, jika tujuan pemidanaan dalam RKUHP ingin dijalankan secara utuh dan konsisten, maka pemidanaan harus diarahkan secara spesifik kepada pelaku pelanggar tindak pidana, yakni orang yang secara sadar dan nyata melakukan pelanggaran, terlepas dari statusnya sebagai pemilik atau bukan. Hal ini penting untuk memastikan bahwa hukum pidana tidak hanya tegak secara normatif, tetapi juga mencerminkan nilai keadilan, kemanfaatan, dan kepastian hukum sebagaimana diamanatkan dalam sistem hukum nasional (Djarmiko, et al., 2023).

Perlindungan hukum terhadap pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran secara langsung. Perlindungan hukum terhadap pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran secara langsung merupakan aspek yang sangat penting dalam penegakan hukum lalu lintas, terutama di era digital dengan diterapkannya sistem Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE). Sistem E-TLE merekam pelanggaran lalu lintas berdasarkan data kendaraan yang terdeteksi melalui kamera pengawas tanpa interaksi langsung antara petugas dengan pelanggar. Akibatnya, pemilik kendaraan yang tercatat dalam sistem sering kali menerima sanksi meskipun bukan dia yang melakukan pelanggaran tersebut. Hal ini menimbulkan persoalan hukum yang serius karena bertentangan dengan prinsip dasar hukum pidana yang menegaskan bahwa pidana hanya dapat dijatuhkan kepada orang yang melakukan kesalahan secara langsung atau dikenal dengan asas *persoonlijke strafrecht* dan asas *geen straf zonder schuld* (tidak ada pidana tanpa kesalahan).

Dasar hukum yang mendasari perlindungan ini dapat ditemukan dalam Pasal 1 ayat (1) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yang menegaskan bahwa seseorang hanya dapat dipidana atas perbuatan yang dilakukannya sendiri secara sadar dan sengaja. Selain itu, Pasal 5 ayat (1) KUHP menyatakan bahwa seseorang tidak dapat dipidana kecuali berdasarkan ketentuan undang-undang. Prinsip ini mengharuskan adanya bukti yang jelas mengenai keterlibatan langsung seseorang dalam perbuatan pidana sebelum sanksi dijatuhkan. Dalam konteks pelanggaran lalu lintas menggunakan kendaraan milik orang lain, hal ini berarti bahwa pemilik kendaraan tidak dapat serta-merta dianggap

bersalah jika bukan dia yang mengemudikan kendaraan saat pelanggaran terjadi. Selain KUHP, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga memberikan ruang bagi perlindungan hukum tersebut. Misalnya, dalam hal sanksi administratif dan pidana, pengenaan hukuman harus mempertimbangkan siapa pelaku sebenarnya, bukan semata-mata pemilik kendaraan. Namun, dalam praktik sistem E-TLE, mekanisme verifikasi terhadap pelaku sebenarnya masih terbatas, sehingga seringkali pemilik kendaraan menjadi korban ketidakadilan hukum.

Oleh karena itu, perlindungan hukum terhadap pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran secara langsung perlu diwujudkan melalui beberapa upaya. Pertama, sistem E-TLE harus dilengkapi dengan mekanisme verifikasi pelanggar yang lebih akurat, misalnya melalui konfirmasi data pengguna kendaraan saat pelanggaran terjadi. Kedua, perlu adanya mekanisme pengajuan keberatan yang efektif dan mudah diakses oleh pemilik kendaraan yang merasa dirugikan. Dengan demikian, pemilik kendaraan dapat membuktikan bahwa kendaraan mereka digunakan oleh orang lain tanpa izin dan bukan dia yang melakukan pelanggaran. Ketiga, pembaruan regulasi terkait tanggung jawab pidana dalam pelanggaran lalu lintas berbasis teknologi harus dilakukan agar selaras dengan prinsip-prinsip hukum pidana yang berlaku dan menjamin keadilan bagi semua pihak. Dengan adanya perlindungan hukum yang memadai, maka penegakan hukum dalam sistem E-TLE dapat berjalan secara adil dan efektif tanpa mengorbankan hak-hak individu yang tidak bersalah. Hal ini juga sejalan dengan prinsip negara hukum yang menjamin perlindungan hak asasi manusia dan kepastian hukum bagi setiap warga negara. Dengan demikian, perlindungan hukum terhadap pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran secara langsung menjadi kunci penting dalam menciptakan sistem penegakan hukum lalu lintas yang modern, adil, dan bertanggung jawab.

Simpulan

Penerapan sistem Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) merupakan langkah strategis dalam efisiensi penegakan hukum lalu lintas, namun tetap harus sejalan dengan asas-asas fundamental hukum pidana, khususnya asas *geen straf zonder schuld*. Meskipun E-TLE memiliki legitimasi yuridis yang kuat dan mampu menekan praktik penyimpangan, sistem ini masih menghadapi tantangan serius terkait kepastian hukum, terutama dalam menentukan subjek pertanggungjawaban pidana ketika pelanggaran dilakukan menggunakan kendaraan milik orang lain. Pidanaan terhadap pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran merupakan bentuk penyimpangan dari asas legalitas dan berpotensi mengingkari tujuan pidana dalam KUHP.

Referensi

- Abdullah, F. A., & Windiyastuti, F. (2022). Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) sebagai digitalisasi proses tilang. *Jurnal Kewarganegaraan*, 6(2), 3004-3008.
- Almira, Z. N., & Indawati, Y. (2023). Pertanggungjawaban Pidana Peminjam Kendaraan yang Melanggar Lalu Lintas Electronic Traffic Law Enforcement (Studi Kasus Polresta Sidoarjo). *Amnesti: Jurnal Hukum*, 5(1), 94-109.
- Apriliana, L. Z., & Jaya, N. S. P. (2019). Efektivitas penggunaan E-Tilang terhadap pelanggaran lalu lintas di Polres Magelang. *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, 5(2), 1.
- Djarmiko, A. A., Sanjaya, R., & Hidayati, R. K. (2023). Dampak Yuridis Anomali Penerapan “Asas *Lex Specialis Derogat Legi Generali*” Dalam Ketentuan Hukum Pidana Indonesia. *Nomos : Jurnal Penelitian Ilmu Hukum*, 3(1), 13–23. <https://doi.org/10.56393/nomos.v2i8.929>
- Gultom, A. F. (2024). Objektivisme Nilai dalam Fenomenologi Max Scheler. *De Cive : Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 4(4), 141–150. <https://doi.org/10.56393/decive.v4i4.2107>
- Hasiholan, C. T. A., Cuaca, N. G., & Krisnawangsa, H. C. (2021). Perlindungan Hukum Bagi Pemilik Kendaraan Atas Pelanggaran Lalu Lintas Berbasis Tilang Elektronik. *Spektrum Hukum*, 18(2).
- Muladi. (1995). *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

- Permatasari, M., Hubi, Z. B., Mulyani, H., Insani, N. N., & Bribin, M. L. (2024). Membangun Karakter Warga Negara Digital dan Pendidikan Hukum Global Menuju Indonesia Emas 2045. *Nomos : Jurnal Penelitian Ilmu Hukum*, 4(2), 46–56. <https://doi.org/10.56393/nomos.v4i1.2099>
- Purnomo, B. T., & Fahrazi, M. (2024). Penegakan Hukum Terhadap Pelanggar Lalu Lintas Melalui Sistem E-Tle (Elektronik Traffic Law Enforcement) Menurut Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran... *Mizan: Jurnal Ilmu Hukum*, 12(2), 150-155.
- Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 20/PUU-XIV/2016
- Setiono. 2004. Rule of Law (Supremasi Hukum). Tesis Magister Ilmu Hukum Program Sarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta. h.3.
- Setyaningtiyas, A. A. (2021). Peran Polisi Lalu Lintas Dalam Pelaksanaan Electronic Traffic Law Enforcement di Wilayah Hukum Kepolisian Resor Salatiga (Doctoral dissertation, Universitas Islam Sultan Agung Semarang).
- Soerjono Soekanto (2008), Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Soerjono Soekanto (2020). *Pengantar Penelitian Hukum*. Universitas Indonesia Publishing, Hal 51
- Sriyanto, I. (1993). Asas Tiada Kesalahan dalam Pertanggungjawaban Pidana dengan Penyimpangannya. *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 23(2), 158-172.
- Sudarto. (2013). *Hukum Pidana I*. Semarang: Yayasan Sudarto.
- Sudjianto, M., & Rusdiana, E. Penyalahgunaan wewenang kepolisian Republik Indonesia terkait Penyalahgunaan Slip Tilang Kendaraan Bermotor.
- Ulfah, M. (2019). Sanksi Pidana Pokok dalam KUHP dan RKUHP 2019: Sistem Perumusan Saknsi Pidana dalam RKUHP.
- Undang Undang Nomor 22 Tahun 2019 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- Undang Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang Undang Hukum Acara Pidana
- Wulandari, A. S. (2020). Inovasi penerapan sistem e-tilang di indonesia. *Al-Mabsut: Jurnal Studi Islam dan Sosial*, 14(1), 1-10.