



## PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PEMILIK KENDARAAN ATAS PELANGGARAN LALU LINTAS BERBASIS TILANG ELEKTRONIK

Navanya Gabriel Cuaca<sup>a</sup>, Christian Tarapul Anjur Hasiholan<sup>b</sup>, Hans Christoper Krisnawangsa<sup>c</sup>

<sup>a</sup>Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Indonesia

<sup>b</sup>Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Indonesia

<sup>c</sup>Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Indonesia

### Abstrak

Permasalahan tentang tidak disiplin dan tidak taat dalam berkendara lalu lintas sampai saat ini merupakan permasalahan yang masih dihadapi oleh aparat penegak hukum di Indonesia. Lahirnya E-Tilang (Tilang Elektronik) merupakan upaya pelengkap dalam mengatasi masalah pelanggaran ketertiban lalu lintas, sehingga kedudukannya tidak menghilangkan metode konvensional dalam pengendalian lalu lintas secara langsung. Dengan diberlakukannya Tilang Elektronik ini diharapkan dapat memberi pelayanan yang lebih cepat dan efektif sehingga mampu memberi kemudahan dalam rangka penyelesaian pelanggaran lalu lintas. Permasalahan hukum mengenai tilang elektronik yang menjadi titik fokus pembahasan berkaitan dengan siapa yang harus bertanggung jawab atas terjadinya pelanggaran lalu lintas. Paradigma kontemporer memandang pemilik kendaraan harus bertanggung jawab saat terjadi pelanggaran lalu lintas terlepas pemilik kendaraan tersebut merupakan pelanggar yang bersangkutan atau tidak. Penulisan artikel ini tidak membahas mengenai pertanggungjawaban terhadap pemilik kendaraan yang sekaligus sebagai pelanggar lalu lintas, melainkan membahas mengenai pemilik kendaraan yang bukan pelanggar lalu lintas akan tetapi tetap harus bertanggung jawab atas pelanggaran lalu lintas. Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Hasil dari penulisan artikel ini membuktikan bahwa yang seharusnya bertanggung jawab atas pelanggaran lalu lintas adalah pelanggar yang bersangkutan (terlepas pelanggar tersebut sekaligus sebagai pemilik kendaraan atau tidak). Pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran lalu lintas seharusnya tidak dapat dijatuhi pidana (Tilang elektronik).

**Kata Kunci:** *Perlindungan Hukum, Pelanggaran Lalu Lintas, Tilang Elektronik*

### Abstract

*The problem of indiscipline and disobedience of drivers is still a problem faced by law enforcement officers in Indonesia. The birth of the E-Speeding ticket (Electronic Ticket) is a complementary effort in overcoming the problem of traffic order violations, so that its position does not eliminate the conventional way of direct traffic regulation. With the enactment of the Electronic Ticket, it is hoped that it can provide a faster and more effective service so that it can provide convenience in the context of resolving traffic violations. The legal issue regarding electronic tickets is the focus of discussion regarding who should be responsible for traffic violations. The contemporary paradigm views that the owner of the vehicle must be responsible for traffic violations regardless of whether the owner of the vehicle is the violator in question or not. The writing of this article does not discuss the responsibility for vehicle owners who are also traffic violators, but discusses vehicle owners who are not traffic violators but must still be responsible for traffic violations. This study uses a statutory approach and a conceptual approach. The results of this article prove that the violator should be responsible for traffic violations (regardless of whether the violator is also the owner of the vehicle or not). Vehicle owners who do not commit traffic violations should not be penalized (electronic fines).*

**Keywords:** *Legal Protection, Traffic Violation, Electronic Ticket*

Penulis : <sup>a</sup>navanyagabriel@gmail.com, bchristianolan98@gmail.com, krisnawangsalawyer@gmail.com

## LATAR BELAKANG

Permasalahan tentang tidak disiplin dan tidak taat dalam berkendara lalu lintas sampai saat ini merupakan permasalahan yang masih dihadapi oleh aparat penegak hukum di Indonesia. Pangkal permasalahan tersebut selalu bersumber pada kurangnya kesadaran dan kebiasaan pengendara lalu lintas di jalan raya.<sup>1</sup> Ketidaksiplinan dan ketidaktaatan tersebut tercermin dari perilaku berlalu lintas dengan mengendarai kendaraan melebihi batas kecepatan, menerobos lampu lalu lintas, tidak menggunakan alat kelengkapan berkendara serta ketidaklengkapan surat-surat kendaraan bermotor.<sup>2</sup> Pemberlakuan tilang merupakan salah satu upaya untuk meminimalisir permasalahan tersebut. Dapat dikatakan bahwa surat tilang merupakan penegakan hukum berbentuk surat bukti pelanggaran dalam penindakan pelanggaran lalu lintas yang dikenakan oleh Polisi kepada pengguna jalan yang melakukan pelanggaran.<sup>3</sup> Berdasarkan Pasal 260 Ayat (1) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU no 22 Tahun 2009), Polisi berwenang untuk menindak secara langsung pengguna jalan yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Penindakan secara langsung inilah yang disebut sebagai metode konvensional.

Seiring dengan perkembangan teknologi, penegakan hukum dalam penindakan pelanggaran lalu lintas turut mengalami perkembangan yaitu dalam pengawasan dan pemberian tilang yang dibantu dengan sistem elektronik. Hal ini dibuktikan dengan adanya ETLE (*Electronic Traffic Law Enforcement*) yang merupakan upaya implementasi teknologi untuk mencatat pelanggaran dalam lalu lintas secara elektronik guna mendukung keamanan, keselamatan, dan ketertiban.<sup>4</sup> Inovasi tersebut hadir ditengah-tengah metode konvensional yang digunakan oleh kepolisian dalam upaya pemecahan masalah pelanggaran ketertiban lalu lintas. Akan tetapi hadirnya ETLE tidak serta-merta menghapus metode konvensional dikarenakan masih tetap diperlukan untuk pengendalian pelanggaran lalu lintas secara langsung.<sup>5</sup> Landasan yuridis terhadap pelaksanaan tilang berbasis elektronik dapat ditemukan dalam Pasal 272 UULLAJ yang mendapatkan penjelasan lebih lanjut dalam Pasal 23 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tatacara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut PP no. 80 Tahun 2012). Berkaitan dengan hal tersebut, terlebih dahulu perlu dikemukakan mengenai perbedaan tilang elektronik (E-tilang) dan ETLE. Paradigma masyarakat memandang ETLE dan tilang elektronik merupakan hal yang serupa, padahal kedua hal tersebut berbeda. Tilang elektronik (E-tilang) merupakan sistem yang digunakan

---

<sup>1</sup> Soni Sadono, 2016, *Budaya Tertib Berlalu Lintas "Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung"*. Channel: Jurnal Komunikasi Vol.4 No.1 h. 61-79, Yogyakarta: Universitas Ahmad Dahlan, h. 62

<sup>2</sup> Hendratno, et al., 2009, *Masalah Transportasi Kota Dilihat Dengan Pendekatan Hukum, Sosial, dan Budaya*. Jurnal Mimbar Hukum Vol. 21 No.3 h. 494-506, Yogyakarta: Universitas Gajah Mada, h. 499

<sup>3</sup> Agung Asmara, et.al., 2019, *Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem e-Tilang*. Jurnal Ilmu Kepolisian Vol.13 No.3 h. 187-202, Jakarta: Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian, h. 189.

<sup>4</sup> Noverdi Puja Saputra, 2021, *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Dan Permasalahannya*, Jurnal Info Singkat Vol. XIII No. 7/II/Puslit/April/2021, Jakarta Pusat: Pusat Penelitian badan Keahlian DPR RI, h.1

<sup>5</sup> Ika Devi Lestari, et.al., 2020, *Inovasi Program Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) di Kota Surabaya*. Public Administration Journal of Research Vol.2 No 2 h. 195-208, Surabaya: Universitas Pembangunan Nasional "Veteran", h. 203

dalam proses tilang melalui surat tilang secara elektronik. Dilain sisi, ETLE merupakan metode untuk mengendalikan pelanggaran dalam berlalu lintas secara elektronik.<sup>6</sup>

Secara konseptual, mekanisme pelaksanaan ETLE setidaknya termuat dalam 4 tahapan. Diawali dengan kamera yang secara otomatis merekam dan menangkap pelanggaran lalu lintas yang selanjutnya mengirimkan bukti pelanggaran tersebut kepada *Regional Traffic Management centre* di Polda. Kemudian dilakukan identifikasi terhadap data kendaraan yang dikendarai oleh pelanggar menggunakan sistem *Electronic Registration & Identification*. Selanjutnya surat konfirmasi dikirimkan ke alamat pemilik kendaraan guna dilakukan konfirmasi atas pelanggaran yang terjadi. Setelah terkonfirmasi, tilang elektronik akan diterbitkan dengan metode pembayaran *virtual account* untuk setiap pelanggaran yang telah terverifikasi untuk dilakukan penegakan hukum.<sup>7</sup> Berdasarkan hal tersebut, dapat dikemukakan bahwa tilang elektronik (E-Tilang) diberikan pada tahapan akhir mekanisme pelaksanaan ETLE sebagai bukti pelanggaran guna penindakan secara elektronik terhadap pelanggaran lalu lintas yang telah terjadi. Konkretnya, tilang elektronik dan ETLE merupakan dua hal yang berbeda. Penulisan artikel ini tidak membahas mengenai metode pengendalian pelanggaran lalu lintas secara elektronik (ETLE), melainkan membahas mengenai Tilang elektronik sebagai surat bukti pelanggaran lalu lintas yang berkaitan dengan problematika yuridisnya.

Sebagaimana yang telah dijelaskan diatas, bahwa lahirnya E-Tilang merupakan upaya pelengkap dalam mengatasi masalah pelanggaran ketertiban lalu lintas, sehingga kedudukannya tidak menghilangkan metode konvensional dalam pengendalian lalu lintas secara langsung. Namun dengan diberlakukannya E-Tilang ini diharap dapat memberi pelayanan yang lebih cepat dan efektif sehingga mampu memberi kemudahan dalam rangka penyelesaian pelanggaran lalu lintas. Hal ini tercermin pada kemudahan pembayaran denda tilang yang dapat dilakukan di bank tanpa menggunakan blanko maupun surat tilang pada umumnya.<sup>8</sup> Bahkan dapat dikatakan bahwa penerapan E-tilang berdampak terhadap penurunan pelanggaran lalu lintas. Sebagai contoh, pelanggaran lalu lintas di Surabaya mengalami penurunan. Berdasarkan sumber dari Satlantas polrestabes Surabaya menyatakan bahwa terdapat penurunan pelanggaran lalu lintas sebanyak 1.113 pelanggaran lalu lintas semenjak bulan Februari-Maret 2020.<sup>9</sup>

Namun, tidak dapat dipungkiri dengan disahkannya E-Tilang pasti terdapat problematika dalam pelaksanaannya. Hal ini tercermin pada fakta bahwa tidak semua orang di Indonesia “melek elektronik” sehingga alih-alih mempermudah, pemberlakuan E-Tilang justru dianggap menyulitkan rakyat yang masih awam dengan perkembangan teknologi. Tidak berhenti disitu, permasalahan hukum mengenai tilang elektronik juga berkaitan dengan siapa yang harus bertanggung jawab atas terjadinya pelanggaran lalu lintas. Ditinjau dari asas hukum “barang siapa yang berbuat dia bertanggung jawab” maka seharusnya yang bertanggung jawab adalah pelanggar lalu lintas yang melakukan pelanggaran tersebut. Dalam hal ini, pemilik kendaraan yang sekaligus sebagai pelanggar lalu lintas harus

---

<sup>6</sup> Ika Devi Lestari, *Ibid.*

<sup>7</sup> Noverdi Puja Saputra, 2021, *Op.Cit.* hlm. 2

<sup>8</sup> Setyanto, et.al., 2017, *Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 (Studi di Polres Rembang)*. *Jurnal Hukum Khaira Ummah* Vol.12. No. 4 h. 742-766, Semarang: Universitas Islam Sultan Agung, hlm. 757

<sup>9</sup> Ika Devi Lestari. *Op.Cit.* hlm.202

bertanggung jawab atas perbuatannya. Namun yang menjadi permasalahan apabila pelanggar lalu lintas tersebut bukanlah pemilik kendaraan yang bersangkutan. Seperti yang dikutip dari *website* ETLE di berbagai daerah<sup>10</sup> yang menyatakan bahwa pemilik kendaraan wajib bertanggung jawab kepada siapa pemilik tersebut meminjamkan kendaraannya.

Hal ini menempatkan pemilik kendaraan menjadi subjek yang bertanggung jawab di kursi pertanggungjawaban terlepas pemilik kendaraan tersebut merupakan pelanggar ataupun bukan.<sup>11</sup> Penulisan artikel ini tidak membahas mengenai pertanggungjawaban terhadap pemilik kendaraan yang sekaligus sebagai pelanggar lalu lintas, melainkan membahas mengenai pemilik kendaraan yang bukan pelanggar lalu lintas akan tetapi tetap harus bertanggung jawab atas pelanggaran lalu lintas.

Artikel ini mencoba melakukan preskripsi terhadap permasalahan hukum berkairan dengan pertanggungjawaban seseorang atas tindakan yang dilakukan oleh orang lain dalam pelanggaran lalu lintas. Merupakan pencederaan atas rasa keadilan pemilik kendaraan apabila mereka harus mendapatkan penjeratan atas tindakan yang tidak mereka lakukan. Pertanggungjawaban pelanggaran lalu lintas melalui tilang elektronik perlu didiskusikan lebih mendalam berdasarkan tiga pilar pembaharuan hukum pidana sehingga mencapai kepastian perihal siapa yang seharusnya bertanggungjawab.

## **PERMASALAHAN**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka adapun permasalahan yang akan dijawab dalam penelitian ini, yaitu: Apakah pemilik kendaraan bermotor bertanggung jawab atas tilang elektronik yang dilakukan oleh orang lain ditinjau dari tiga pilar pembaharuan hukum pidana?

## **MOTODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan peraturan lainnya yang berkaitan dengan isu hukum yang sedang diteliti. Pendekatan ini dapat membuka kesempatan bagi peneliti untuk mempelajari konsistensi dan kesesuaian antara satu undang-undang dengan undang-undang lainnya atau antara undang-undang dengan Undang-Undang Dasar atau antara regulasi dengan undang-undang<sup>12</sup> Sedangkan pendekatan konseptual (*conceptual approach*), digunakan untuk mengkaji dan menganalisis kerangka pikir atau kerangka konseptual maupun landasan teoritis khususnya mengenai tiga pilar hukum pidana sesuai dengan tujuan penelitian ini yakni mengkaji siapa yang seharusnya bertanggung jawab secara pidana atas pelanggaran lalu lintas yang tidak dilakukan oleh pemilik kendaraan tersebut.

---

<sup>10</sup> ETLE DIYogyakarta <https://www.ettle-diy.info/id>, ETLE Poldametrojaya <https://ettle-pmj.info/id>, ETLE Jawa Timur <https://www.ettle-jatim.info/id> diakses pada tanggal 22 Juli 2021 Pukul 18.01

<sup>11</sup> Theresia Ruth Simanjuntak, 2021, *Pemilik Kendaraan Bukan Pengemudi Saat Pelanggaran Terjadi, Apakah Tilang Elektronik Tetap Berlaku?* diakses dari <https://megapolitan.kompas.com/read/2021/03/25/17113971/pemilik-kendaraan-bukan-pengemudi-saat-pelanggaran-terjadi-apakah-tilang> pada tanggal 22 Juli 2021 Pukul 18.25

<sup>12</sup> Peter Mahmud Marzuki, 2020, *Teori Hukum*, Jakarta: Kencana, h. 133.

Terkait dengan analisis bahan hukum, dalam penelitian ini analisis akan dilakukan secara kualitatif dan komprehensif. Analisis kualitatif artinya, menguraikan bahan-bahan hukum secara bermutu dengan bentuk kalimat yang teratur, runtut, logis dan tidak tumpang tindih serta efektif, sehingga memudahkan interpretasi bahan-bahan hukum dan pemahaman hasil analisa. Komprehensif artinya, analisa dilakukan secara mendalam dan dari berbagai aspek sesuai dengan lingkup penelitian

## **PEMBAHASAN**

Sebelum membahas mengenai pertanggungjawaban dalam pelanggaran lalu lintas berbasis tilang elektronik, perlu dikemukakan terlebih dahulu mengenai tilang elektronik dan tilang konvensional. Seperti yang dikemukakan di atas bahwa tilang elektronik hadir sebagai bentuk baru dalam mengatasi pelanggaran lalu lintas untuk melengkapi pelaksanaan tilang konvensional.

Sebagaimana dalam implementasinya, pelaksanaan tilang konvensional dilakukan dengan menggunakan sistem kertas yaitu menggunakan blanko dan surat tilang.<sup>13</sup> Sedangkan tilang elektronik atau yang biasa disebut E-Tilang merupakan digitalisasi terhadap proses tilang yang berbasis teknologi informasi dengan tujuan terwujudnya pelayanan publik yang efektif, efisien, dan transparan.<sup>14</sup> Oleh karena itu esensi tilang elektronik merupakan bagian dari upaya efisiensi penegakan pelanggaran lalu lintas dengan bantuan teknologi. Akan tetapi, ada kalanya upaya efisiensi penegakan hukum tersebut dalam hal tertentu berseberangan dengan asas-asas hukum umum. Dalam sistem konvensional, ketika pengguna lalu lintas terbukti melakukan pelanggaran maka petugas kepolisian akan menindak secara langsung di tempat kejadian pelanggaran.<sup>15</sup> Dengan kata lain, petugas kepolisian akan bertatap muka secara langsung dengan pengendara sehingga dapat mengetahui secara pasti pihak yang ditilang adalah pelanggar yang bersangkutan. Sedangkan dalam sistem tilang elektronik, petugas kepolisian tidak bertatap muka secara langsung dengan pelanggar melainkan penindakan dilakukan setelah terjadi pelanggaran lalu lintas yang terpantau melalui CCTV. Adapun yang terpantau oleh CCTV adalah kendaraan yang digunakan dalam melakukan pelanggaran lalu lintas beserta nomor registrasi kendaraan tersebut tanpa mengetahui identitas pelanggar yang bersangkutan. Dalam hal inilah penegak hukum dihadapkan pada sebuah permasalahan mengenai identitas pelanggar lalu lintas. Berdasarkan paradigma utilitarian, petugas kepolisian beralih untuk menekankan pertanggungjawaban kepada pemilik kendaraan yang bersangkutan dikarenakan kepemilikan terhadap kendaraan tersebut dapat diketahui dengan mudah dalam data registrasi kendaraan bermotor milik kepolisian. Kesukaran untuk membuktikan siapa yang mengendarai kendaraan yang bersangkutan saat terjadi pelanggaran lalu lintas turut mempengaruhi pandangan utilitarian tersebut.

---

<sup>13</sup> Setiyanto et al, 2017, *Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang*, Jurnal Hukum Khaira Ummah Vol. 12 No. 4 hlm. 742- 766

<sup>14</sup> Lutfina Zunia Apriliana, 2019, *Efektivitas Penggunaan E-Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Polres Magelang*, Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) Universitas Pendidikan Ganesha, Vol. 5 No. 2 h. 1-11, hlm. 3.

<sup>15</sup> Uni Sabadina, 2020, *Penerapan E-Tilang dalam Penyelesaian Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas*, Indonesian Journal of Criminal Law and Criminology Vol. 1 No. 1 h. 60- 72, Yogyakarta: Universitas Muhammadiyah Yogyakarta, hlm. 61



Diskursus mengenai penegakan hukum dalam pelanggaran lalu lintas pada dasarnya tidak dapat dipisahkan dari pembahasan mengenai Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) sebagai sumber utama sistem hukum pidana di Indonesia. KUHP membagi tindak pidana menjadi kejahatan (*misdrijf*) dan pelanggaran (*overtredingen*). Kejahatan diatur dalam buku II tentang kejahatan dan pelanggaran diatur dalam buku III tentang pelanggaran. Tilang pada dasarnya merupakan upaya dari penegakan hukum atas tindak pidana pelanggaran khususnya pelanggaran lalu lintas, yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>16</sup> Dengan demikian, tilang baik konvensional maupun elektronik pada dasarnya merupakan bagian dari keseluruhan sistem pidana di Indonesia. Namun pembahasan tidak berhenti disana, perlu diingat kembali bahwa pada dasarnya hukum bersifat dinamis. Oleh karena itu, dapat dikatakan pembaharuan hukum harus selalu mengingat kebutuhan masyarakat di satu sisi dan perkembangan zaman disisi lainnya. Pembaharuan hukum pidana yang dimaksud bukanlah mengganti hukum yang bersangkutan secara total, namun hanya menyempurnakan sehingga dapat mencerminkan tujuan utama hukum yaitu kepastian, keadilan, dan kemanfaatan.<sup>17</sup> Hal ini tercermin pada konsiderans konsep RKUHP tahun 2019, yang pada intinya membahas bahwa untuk mewujudkan hukum pidana nasional Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 serta asas hukum umum yang diakui masyarakat perlu disusun hukum pidana nasional untuk mengganti Kitab Undang-Undang Hukum Pidana warisan pemerintah kolonial Hindia Belanda dan hukum pidana nasional tersebut harus disesuaikan dengan politik hukum, keadaan dan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara. Sehingga dalam mengkaji permasalahan perihal siapa yang seharusnya bertanggung jawab atas terjadinya pelanggaran lalu lintas dengan penindakan berbasis tilang elektronik maka dapat digunakan 3 pilar pembaharuan hukum pidana. Lebih lanjut, dikemukakan oleh Sudarto bahwa sistem hukum pidana Indonesia terbagi atas hukum pidana umum dan hukum pidana khusus (*algemeen en byzonder strafrecht*). Hukum pidana umum memuat aturan yang berlaku bagi semua orang, sedangkan hukum pidana khusus mengatur mengenai aturan yang menyimpang dari hukum pidana umum. Beliau memberikan contoh bahwa salah satu pengaturan yang tergolong pidana umum misalnya KUHP dan Undang-Undang Lalu lintas.<sup>18</sup> Konsekuensi logis dari Undang-Undang lalu lintas (beserta aturan pelaksanaannya) tergolong dalam rumpun hukum pidana umum berujung pada penggunaan paradigma yang serupa mengenai 3 pilar pembaharuan hukum pidana. Dalam hal ini yang dimaksud dengan 3 pilar pembaharuan hukum pidana adalah: Tindak pidana, pertanggungjawaban pidana, dan pemidanaan.<sup>19</sup>

### **I. Tindak Pidana:**

Pembahasan mengenai sistem pemidanaan di Indonesia selalu berawal dari diskusi perihal tindak pidana. Dapat dikatakan bahwa tindak pidana adalah suatu istilah yang

---

<sup>16</sup> Dessi Perdani YP Sari dan Rani Hendriana, 2019, *Penerapan E-Tilang Berbasis CCTV (Closed Circuit Television) di Kabupaten Banyumas*. Vol.8, No. 1 h. 95, Purwokerto: Jurnal LPPM Universitas Jenderal Soedirman Purwokerto

<sup>17</sup> Dewi Rohayati, 2016, *Pengaturan Yudisial Pardon Dalam Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia*, Jurnal Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana, Vol 15 No 2, h. 3.

<sup>18</sup> Sudarto, 2013, *Hukum Pidana I*, Semarang: Yayasan Sudarto, h.16

<sup>19</sup> Hanafi Amrani, 2019, *Politik Pembaharuan Hukum Pidana*, Yogyakarta: UII Press, h. 108

mengandung suatu pengertian dasar dalam ilmu hukum pidana.<sup>20</sup> Istilah tindak pidana dipakai sebagai pengganti istilah *strafbaar feit*. Istilah tersebut dalam perundang-undangan negara Indonesia juga dapat dijumpai istilah lain yang pada intinya memiliki maksud yang serupa dengan istilah *strafbaar feit*, misalnya penggunaan istilah: peristiwa pidana, perbuatan pidana, perbuatan-perbuatan yang dapat dihukum, hal yang dapat diancam dengan hukum dan perbuatan-perbuatan yang dapat dikenakan hukuman, tindak pidana.<sup>21</sup>

Dalam penulisan artikel ini memilih menggunakan istilah tindak pidana untuk mendeskripsikan *strafbaar feit* dikarenakan penggunaannya yang telah lazim digunakan oleh penegak hukum serta pembuat Undang-Undang di Indonesia. Terkait dengan pengertian tindak pidana sendiri tidak ada kesatuan pendapat di antara kalangan sarjana hukum di Indonesia. Dalam hal ini terdapat dua pandangan tentang tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana yang saling berseberangan, yaitu: pandangan monisme dan pandangan dualisme. Pandangan monisme melihat pertanggungjawaban sebagai bagian dari tindak pidana, sedangkan pandangan dualisme merupakan pandangan yang memisahkan antara pertanggungjawaban dengan tindak pidana.<sup>22</sup> Dalam Konsep RKUHP, penggunaan istilah tindak pidana ditujukan kepada penggunaan pandangan dualisme dari Prof Moeljatno. Beliau membedakan dengan tegas antara pengertian tindak pidana (*criminal act*) dan pertanggungjawaban pidana (*criminal liability*). Ajaran tersebut melahirkan pengertian tindak pidana yang didefinisikan sebagai “perbuatan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang oleh peraturan perundang-undangan diancam dengan pidana”.<sup>23</sup> Artinya tidak setiap tindakan dapat dikatakan sebagai sebuah tindak pidana, hanya tindakan yang diancam dengan pidana oleh peraturan perundang-undangan lah yang dapat dikatakan sebagai tindakan pidana.

Tindak pidana yang dibahas dalam penulisan artikel ini adalah tindak pidana yang termasuk dalam pelanggaran lalu lintas mengingat pengkajian dalam artikel ini berfokus pada siapa yang seharusnya bertanggung jawab dalam pelanggaran lalu lintas berbasis tilang elektronik. Pelanggaran lalu lintas yang senantiasa menjadi fokus dalam penerapan tilang elektronik adalah sebagai berikut:<sup>24</sup>

| No. | Jenis Pelanggaran              | Pasal        | Sanksi   |
|-----|--------------------------------|--------------|--|
| 1.  | Menerobos lampu lalu lintas    | 287 Ayat (1) | Kurungan 2 bulan atau denda paling banyak Rp500 ribu         |
| 2.  | Menggunakan HP saat berkendara | 283          | Kurungan penjara 3 bulan atau denda paling banyak Rp750 ribu |

<sup>20</sup> Bambang Poernomo, 1981, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Yogyakarta: Ghalia Indonesia, h. 121

<sup>21</sup> Sudarto, *Op.cit*, h.64

<sup>22</sup> Hanafi Amrani, *Loc.cit*

<sup>23</sup> Hanafi Amrani, *Ibid*, h. 108

<sup>24</sup> Noverdi Puja Saputra, *Op.cit*, h.3

|    |                                     |                     |  |
|----|-------------------------------------|---------------------|--|
| 3. | Tidak mengenakan sabuk pengaman     | 106 Ayat (6)        | Kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250 ribu |
| 4. | Tidak mengenakan helm SNI           | 106 ayat (8)        | Kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250 ribu |
| 5. | Melanggar marka & rambu lalu lintas | 287 ayat (1)        | Kurungan 2 bulan atau denda paling banyak Rp500 ribu             |
| 6. | Berboncengan lebih dari satu        | 292 jo 106 ayat (9) | Kurungan 1 bulan atau denda paling banyak Rp500 ribu             |

Dapat ditelaah berdasarkan tabel di atas yang berisi tentang beragam jenis Pasal yang mengatur pelanggaran lalu lintas, seluruhnya memiliki konstruksi unsur pasal yang serupa. Bila dikaitkan dengan pilar pertama yaitu tindak pidana, maka keseluruhan konstruksi unsur keenam Pasal tersebut tidak terlepas dari unsur “setiap orang” dan unsur “yang mengemudikan”.<sup>25</sup> Berbicara mengenai unsur diatas maka dapatlah dikaitkan dengan konsepsi pemisahan tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana yang dikemukakan oleh Prof. Moeljatno yang menyatakan bahwa larangan ditujukan kepada perbuatan yaitu suatu keadaan atau kejadian yang ditimbulkan oleh karena perilaku seseorang, sedangkan terkait dengan ancaman pidana ditujukan kepada seseorang yang menimbulkan kejadian tersebut.<sup>26</sup> Dalam pandangan Prof. Moeljatno tersebut, secara *expressive verbis* dikemukakan bahwa penjeratan pidana dikenakan kepada orang yang melakukan tindak pidana. Hal ini selaras dengan asas hukum “barang siapa berbuat, dia yang bertanggungjawab”. Dengan kata lain, pelanggar lalu lintaslah yang seharusnya dikenakan ancaman pidana atas pelanggaran lalu lintas tersebut. Oleh karena itu, upaya tilang elektronik yang mengarahkan ancaman pidana kepada pemilik kendaraan yang bukan merupakan pelanggar lalu lintas merupakan pencideraan terhadap asas tersebut. Sehingga dalam pembaharuan hukum pidana seharusnya tidak mengenal dan tidak membenarkan adanya pengalihan tanggung jawab pidana kepada pihak lain atau orang lain termasuk dalam hal ini pemilik kendaraan yang tidak melakukan pelanggaran lalu lintas.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> Pasal 287 ayat (1) UULLAJ: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 Ayat (4) huruf a...”

Pasal 283 UULLAJ: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di Jalan...”

Pasal 106 ayat (6)UULLAJ: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.”

Pasal 106 ayat (8) UULLAJ: “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.”

Pasal 292 jo 106 ayat (9) UULLAJ : “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang...”

<sup>26</sup> Moeljatno, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana Edisi Revisi*, Jakarta: Rineka Cipta,h.59

<sup>27</sup> Juliana Shana Anastasia, 2017, *Pengalihan Tanggung Jawab Pidana dan Kesalahan Dalam Hukum Pidana*, Bandung: Universitas Katolik Parahyangan, h.96



## II. Pertanggungjawaban Pidana

Pembahasan mengenai pertanggungjawaban pidana erat kaitannya dengan pembahasan mengenai kondisi terpenuhinya penjeratan yang objektif dan penjeratan yang subjektif untuk dapat dipidanya seseorang yang telah melakukan tindak pidana.<sup>28</sup> Sejalan dengan penjelasan diatas, dimana dalam Konsep RKUHP terjadi pemisahan antara tindak pidana dan pertanggungjawaban pidana. Seperti yang diketahui asas yang mendasar dalam pilar pertanggungjawaban pidana adalah “tiada pidana tanpa kesalahan” yang dalam bahasa Belanda sering disebut *geen straf zonder schuld*. Konsep dalam KUHP mengatur hal ini secara eksplisit yaitu “tidak seorangpun yang melakukan tindak pidana dapat dipidanya tanpa kesalahan”. Dengan kata lain, paradigma pertanggungjawaban pidana yang dianut dalam Konsep RKUHP memandang bahwa walaupun seseorang telah selesai melakukan tindak pidana, namun orang tersebut tidak dapat dikenakan pidana sebelum dapat dibuktikan kesalahan pada diri orang tersebut. Hal ini selaras dengan asas hukum latin yaitu *“Actus Non Facit Reum, Misis Mens Sit Rea”* (*An act does not make a person guilty, unless the mind is guilty*) yang menekankan pada unsur pikiran jahat seseorang.<sup>29</sup> Berbicara tentang pertanggungjawaban pidana yang berlandaskan asas kesalahan merupakan suatu hal yang wajar untuk dilakukan karena pada hakikatnya tidaklah adil bila suatu pidana dijatuhkan kepada orang yang tidak melakukan kesalahan.<sup>30</sup>

Berbanding lurus dengan penjelasan di atas, penjatuhan pidana terhadap seseorang selalu diawali dengan ada atau tidaknya kesalahan pada orang tersebut. Kesalahan disini mempunyai arti yang seluas-luasnya, yaitu dapat dicelanya orang tersebut atas kesalahannya. Kesalahan sendiri berarti suatu perbuatan yang meliputi kesengajaan ataupun kealpaan.<sup>31</sup> Hal ini meliputi perbuatan yang bersifat melawan hukum, kemampuan bertanggung jawab dari pelaku serta adanya hubungan batin antara pembuat dengan perbuatannya yang berupa kesengajaan dan kealpaan.<sup>32</sup> Dengan kata lain, meskipun tindak pidana telah terjadi dan dilakukan olehnya, namun seseorang tersebut masih belum dapat dipidanya sebelum dapat dibuktikan kesalahannya. Hal yang demikian selaras dengan penerapan asas “tiada pidana tanpa kesalahan” yang dianut dalam konsep pembaharuan pilar KUHP. Berkaitan dengan kasus diatas dimana pemilik kendaraan dipaksakan untuk bertanggung jawab atas pelanggaran lalu lintas yang tidak dilakukan olehnya pada dasarnya merupakan penyimpangan terhadap pilar kedua tersebut. Dalam hal ini, tidak dapat ditemukan sedikitpun kesalahan yang dilakukan oleh pemilik kendaraan yang mendudukannya pada posisi yang harus bertanggung jawab atas kesalahan orang lain (dalam hal ini adalah pelanggar lalu lintas). Artinya unsur “pikiran jahat seseorang” tidak dapat ditemukan dalam diri pemilik kendaraan tersebut. Telah dikemukakan sebelumnya bahwa tidaklah adil bila suatu pidana dijatuhkan kepada orang yang tidak melakukan kesalahan. Upaya menjatuhkan pidana (dalam hal ini tilang elektronik) kepada pemilik kendaraan yang bukan merupakan pelanggar lalu lintas merupakan manifestasi dari ketidakadilan tersebut. Oleh karena itu seharusnya yang bertanggung jawab atas kesalahan tersebut tidak lain adalah pelanggar lalu lintas yang bersangkutan.

## III. Pidanaan

Pembaharuan hukum merupakan proses rekonstruksi sistem hukum nasional, termasuk didalamnya pembaharuan hukum pidana dengan adanya Konsep RKUHP yang bertujuan untuk melakukan suatu reorientasi dan reformasi hukum pidana yang sesuai dengan nilai-nilai negara Indonesia. Namun, *raison d’etre* yang diperlukan dalam

---

<sup>28</sup> Hanafi Amrani, Op.cit. h.120

<sup>29</sup> Haris Yudhianto, 2018, *Penerapan Asas Kesalahan Sebagai Dasar Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*, Jurnal STKIP PGRI. Trenggalek:STKIP PGRI, h. 198

<sup>30</sup> Hanafi Amrani, Op.cit, h.106

<sup>31</sup> Ignatius Sriyanto, 1993. *Asas Tiada Kesalahan Dalam Pertanggungjawaban Pidana Dengan Penyimpangannya*. Vol.23, No 2. Jurnal Hukum dan Pembangunan Universitas Indonesia. h.161

<sup>32</sup> Sudarto, Op.cit, h.207

pembaharuan hukum pidana memiliki arti pembaharuan secara keseluruhan dan bukan secara parsial yang didalamnya menyangkut substansi hukum, struktur hukum dan budaya hukum. Berkaitan dengan pembaharuan hukum pidana khususnya dalam substansi hukum, maka tidak terlepas dari masalah menentukan perbuatan yang dilarang/tindak pidana, pertanggungjawaban, serta pemberian pidana atau yang lebih dikenal dengan ppidanaan.<sup>33</sup>

Perbedaan mendasar terkait dengan ppidanaan yang ada dalam KUHP (WvS) dengan Konsep RKUHP adalah, pada KUHP tidak memuat tujuan dari ppidanaan itu sendiri sedangkan dalam Konsep RKUHP menjelaskan tentang tujuan dari ppidanaan.<sup>34</sup> Tujuan ppidanaan pada Konsep RKUHP yang akan digunakan mendatang adalah teori utilitarian (teori kegunaan dan teori relatif) berdasarkan hal ini, maka dapat diketahui ppidanaan disini tidaklah bertujuan untuk merendahkan martabat manusia, namun justru berfokus untuk mencegah dilakukannya tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi perlindungan dan pengayoman masyarakat, memasyarakatkan terpidana dengan mengadakan pembinaan dan pembimbingan agar menjadi orang yang baik dan berguna, menyelesaikan konflik yang ditimbulkan akibat tindak pidana serta menimbulkan rasa aman dan damai dalam masyarakat, lalu yang terakhir adalah menumbuhkan rasa penyesalan dan membebaskan para penyesalan dan membebaskan rasa bersalah pada terpidana.<sup>35</sup>

Berdasarkan tujuan ppidanaan yang telah dijelaskan diatas, maka dapat dilihat bahwa Konsep RKUHP memiliki dua sasaran pokok, yaitu perlindungan masyarakat dan pembinaan pelaku tindak pidana. Dengan kata lain, kedua sasaran tersebut berkaitan erat dengan asas perlindungan hukum. Sebagaimana dikemukakan oleh Setiono, perlindungan hukum adalah tindakan atau upaya untuk melindungi masyarakat dari perbuatan sewenang-wenang oleh penguasa yang tidak sesuai dengan aturan hukum, untuk mewujudkan ketertiban dan ketentraman sehingga hal tersebut memungkinkan manusia untuk menikmati martabatnya sebagai manusia.<sup>36</sup>

Namun dalam hal ini, perlindungan hukum akan menjadi angan-angan belaka apabila ppidanaan dijatuhkan kepada orang yang tidak semestinya. Seperti ppidanaan yang dikenakan kepada pemilik kendaraan yang bukan merupakan pelanggar lalu lintas. Dalam hal ini, upaya menempatkan pemilik kendaraan dalam posisi yang bertanggung jawab atas pelanggaran lalu lintas yang tidak dilakukan olehnya merupakan bentuk pendegradasian dari tujuan ppidanaan tersebut. Berbeda halnya dengan pemilik kendaraan yang sekaligus merupakan pelanggar yang bersangkutan. Merupakan hal yang wajar jika pemilik kendaraan tersebut dijatuhkan pidana. Di lain sisi, apabila tujuan perlindungan masyarakat dan pembinaan pelaku tindak pidana dilaksanakan secara komprehensif, seharusnya orang yang dijatuhi pidana adalah pelanggar yang bersangkutan, terlepas pelanggar tersebut merupakan pemilik kendaraan ataupun tidak. Dari dua sasaran pokok tersebut, dapat dikatakan bahwa perlindungan masyarakat seharusnya mengarah kepada perlindungan bagi orang yang tidak melakukan tindak pidana (dalam hal ini pemilik kendaraan yang bukan pelanggar lalu lintas) dan terkait pembinaan pelaku tindak pidana seharusnya diarahkan kepada pelanggar yang bersangkutan tersebut.

---

<sup>33</sup> Barda Nawawi Arief dan Noveria Devy Irmawanti, 2021, *Urgensi Tujuan dan Ppidanaan Dalam Rangka Pembaharuan Sistem Ppidanaan Hukum Pidana*, Vol. 3, No. 2, h.217-227, Semarang: Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia, h.218

<sup>34</sup> Norman Edwin Elnizar, *Banyak Hal Baru Dalam RUU KUHP Patut Diapresiasi*, <https://m.hukumonline.com/>, diakses pada 12 Agustus 2021, Pukul 17.47

<sup>35</sup> Maria Ulfah, 2019, *Sanksi Pidana Pokok Dalam KUHP dan RKUHP*, Bandung: Fakultas Hukum Universitas Parahyangan, h.253.

<sup>36</sup> Setiono, 2004, *Rule of Law (Supremasi Hukum)*. Tesis Magister Ilmu Hukum Program Sarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta. h.3.

## **PENUTUP**

### **Kesimpulan**

*Errare Humanum Est Turpe in Errore Perseverare* (Melakukan kekeliruan adalah sifat alamiah manusia, tetapi tidaklah baik untuk terus mempertahankan kekeliruan tersebut). Melakukan kesalahan dan kekeliruan termasuk dalam melakukan implementasi asas hukum yang seharusnya berlaku merupakan sebuah kewajaran mengingat tidak ada manusia yang sempurna. Namun, ketika telah menyadari bahwa telah terjadi kekeliruan dalam melaksanakan hukum, maka sudah seharusnya aparat penegak hukum kembali kepada pelaksanaan aturan hukum yang selaras dengan asas hukum tersebut. Menjatuhkan pidana (E-Tilang) kepada pemilik kendaraan yang bukan merupakan pelanggar lalu lintas tersebut adalah sebuah kekeliruan ditinjau berdasarkan analisis secara konseptual (conceptual approach) berkaitan dengan 3 pilar pembaharuan hukum pidana. Ditinjau dari pilar pertama yaitu tindak pidana, upaya E-Tilang yang memberikan ancaman pidana kepada pemilik kendaraan yang bukan merupakan pelanggar lalu lintas merupakan pencederaan terhadap asas "siapa berbuat dia yang bertanggung jawab" karena berdasarkan asas tersebut yang seharusnya bertanggung jawab adalah pelanggar lalu lintas semata (terlepas pelanggar tersebut merupakan pemilik kendaraan ataupun bukan). Ditinjau dari pilar kedua yaitu pertanggungjawaban pidana, pemilik kendaraan yang bukan merupakan pelanggar lalu lintas tidak memiliki kesalahan (baik kesengajaan maupun kelalaian) untuk dapat dijatuhkan pidana (E-Tilang). Apabila seseorang telah melakukan tindak pidana, orang tersebut belum dapat dikenakan pidana sebelum dapat dibuktikan kesalahan pada dirinya. Terlebih lagi jika orang tersebut tidak melakukan tindak pidana maka jelas tidak dapat ditemukan kesalahan pada dirinya. Ditinjau dari pilar ketiga yaitu pemidanaan, maka dapat dikatakan pemilik kendaraan (bukan pelanggar lalu lintas) tidak dapat dijatuhkan pidana, karena apabila ditelaah dari pilar pertama dan pilar kedua yang sudah tidak terpenuhi, maka pemidanaan sebagai pilar ketiga telah kehilangan esensinya. Dilain sisi ditinjau dari ketiga pilar pembaharuan hukum pidana, pelanggar lalu lintaslah (baik pemilik kendaraan maupun bukan) yang memenuhi keseluruhan tiga pilar tersebut.

### **Saran**

Berdasarkan uraian diatas mengenai tilang elektronik (E-Tilang), maka dapat disampaikan saran sebagai berikut, yaitu:

1. Aparat penegak hukum seharusnya lebih memahami implementasi asas-asas hukum kedalam praktik hukum, guna mencegah pencideraan kepada orang yang tidak melakukan tindak pidana (pelanggaran lalu lintas) di masa mendatang;
2. Diperlukan adanya undang-undang atau aturan hukum baru yang mengatur tentang perlindungan hukum terhadap pemilik kendaraan (yang bukan merupakan pelanggar lalu lintas). Karena dalam hal ini, apabila tidak ada dasar hukum yang mengatur maka terhadap pemilik kendaraan akan selalu dihadapkan dengan problematika yang serupa.

## DAFTAR PUSTAKA

### Artikel Jurnal

- Anastasia, Juliana Shana. 2017. *Pengalihan Tanggung Jawab Pidana dan Kesalahan Dalam Hukum Pidana*, Bandung: Universitas Katolik Parahyangan.
- Apriliana, Lutfina Zunia. 2019. *Efektivitas Penggunaan E-Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Polres Magelang*. Jurnal Komunikasi Hukum (JKH) Universitas Pendidikan Ganesha (Vol. 5 No. 2)
- Asmara, Agung, et.al.. 2019. *Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem E-Tilang*. Jurnal Ilmu Kepolisian (Vol.13 No.3)
- Barda Nawawi Arief dan Noveria Devy Irmawanti. 2021. *Urgensi Tujuan dan Pemidanaan Dalam Rangka Pembaharuan Sistem Pemidanaan Hukum Pidana*. Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia (Vol. 3, No. 2)
- Dessi Perdani YP Sari dan Rani Hendriana. 2019. *Penerapan E-Tilang Berbasis CCTV (Closed Circuit Television) di Kabupaten Banyumas* (Vol.8, No. 1)
- Hendratno, et al.. 2009. *Masalah Transportasi Kota Dilihat Dengan Pendekatan Hukum, Sosial, dan Budaya*. Jurnal Mimbar Hukum (Vol. 21 No.3)
- Lestari, Ika Devi. et.al., 2020. *Inovasi Program Electronic Traffic Law Enforcement (E-TLE) di Kota Surabaya*.Public Administration Journal of Research (Vol.2 No 2)
- Rohayati, Dewi. 2016. *Pengaturan Yudisial Pardon Dalam Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia*. Jurnal Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Langlangbuana (Vol 15 No 2)
- Sabadina, Uni. 2020. *Penerapan E-Tilang dalam Penyelesaian Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas*. Indonesian Journal of Criminal Law and Criminology (Vol. 1 No. 1)
- Sadono, Soni. 2016. *Budaya Tertib Berlalu Lintas "Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung"*. Channel: Jurnal Komunikasi (Vol.4 No.1)
- Saputra, Noverdi Pujana. 2021. *Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) Dan Permasalahannya*. Jurnal Info Singkat (Vol. 13 No. 7)
- Setiono. 2004. *Rule of Law (Supremasi Hukum)*. Tesis Magister Ilmu Hukum Program Sarjana Universitas Sebelas Maret, Surakarta. h.3.
- Setyanto, et.al., 2017. *Efektivitas Penerapan Sanksi Denda E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 (Studi di Polres Rembang)*. Jurnal Hukum Khaira Ummah (Vol.12. No. 4)
- Sriyanto, Ignatius. 1993. *Asas Tiada Kesalahan Dalam Pertanggungjawaban Pidana Dengan Penyimpangannya*. (Vol.23, No 2)

Yudhianto, Haris. 2018. *Penerapan Asas Kesalahan Sebagai Dasar Pertanggungjawaban Pidana Korporasi*. Jurnal STKIP PGRI. Trenggalek: STKIP PGRI.

## **BUKU**

Marzuki, Peter Mahmud. 2020. *Teori Hukum*. Jakarta: Kencana.

Moeljatno. 2008. *Asas-Asas Hukum Pidana Edisi Revisi*. Jakarta: Rineka Cipta.

Poernomo, Bambang. 1981. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Yogyakarta: Ghalia Indonesia.

Sudarto. 2013. *Hukum Pidana I*. Semarang: Yayasan Sudarto.

Ulfah, Maria. 2019. *Sanksi Pidana Pokok Dalam KUHP dan RKUHP*. Bandung: Fakultas Hukum Universitas Parahyangan.

## **INTERNET**

Elnizar, Norman Edwin. *Banyak Hal Baru Dalam RUU KUHP Patut Diapresiasi*, <https://m.hukumonline.com/>, diakses pada 12 Agustus 2021.

ETLE DIYogyakarta <https://www.ettle-diy.info/id>, ETLE Poldametrojaya <https://ettle-pmj.info/id>, ETLE Jawa Timur <https://www.ettle-jatim.info/id> diakses pada tanggal 22 Juli 2021.

Simanjuntak, Theresia Ruth. 2021. "Pemilik Kendaraan Bukan Pengemudi Saat Pelanggaran Terjadi, Apakah Tilang Elektronik Tetap Berlaku?" diakses dari <https://megapolitan.kompas.com/read/2021/03/25/17113971/pemilik-kendaraan-bukan-pengemudi-saat-pelanggaran-terjadi-apakah-tilang> pada tanggal 22 Juli 2021.