

Media Brief

“Alternatif Pengelolaan Perkara Pelanggaran Lalu Lintas di Pengadilan”

Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK)

&

Pusat Penelitian dan Pengembangan Hukum dan Peradilan MA

Pelanggaran lalu lintas merupakan jenis perkara terbesar yang ditangani oleh Mahkamah Agung. Menurut Laporan Tahunan Mahkamah Agung, pada tahun 2013, sebanyak 3.214.119 atau 96,40% dari 3.386.149 perkara pidana adalah perkara pelanggaran lalu lintas. Karena jumlahnya cukup signifikan, angka tersebut membuka potensi bahwa hampir tiga juta orang berpotensi memperlumahkan layanan pengadilan. Persepsi positif atas layanan pengadilan penting untuk semakin memperbaiki citra pengadilan dan Mahkamah Agung.

Survey Integritas Pelayanan Publik KPK maupun *Baseline Survey* Pelayanan Publik Pengadilan yang dilakukan oleh PSHK dan Badan Pengawas MA serta didukung oleh pemberitaan media massa, selama tahun 2013 menunjukkan bahwa pengelolaan perkara tilang di bawah standar. Beberapa keluhan masyarakat yang dapat diidentifikasi adalah keberadaan calo, suasana antrian yang kacau, dan fasilitas pengadilan yang tidak memadai.

Sementara ditinjau dari sisi pengadilan, perkara tilang menyedot tenaga SDM dalam jumlah besar. Beberapa temuan kami di lapangan ketika melakukan studi ini misalnya seperti PN Jakarta Timur harus menyiapkan 1 hakim, 1 panitera, 8 staf pengadilan (pada 2013, perkara tilang yang ditangani berjumlah 170.463 perkara). Contoh berikutnya misalnya PN Surabaya harus menyiapkan 1-5 hakim dan 6 staf pengadilan untuk 141.196 perkara selama tahun 2013.

Berdasarkan situasi tersebut, terdapat dua opsi yang menjadi titik tolak penelitian ini. **Pertama**, keinginan untuk mempertahankan beban perkara tilang di pengadilan, namun dengan perbaikan tertentu. **Kedua**, mengeluarkan atau mengurangi perkara tilang dari beban kerja pengadilan, khususnya bagi perkara dimana pelanggar mengakui kesalahannya (*uncontested cases*).

Penelitian ini meliputi studi terhadap literatur dan peraturan perundang-undangan; yang dilanjutkan dengan kelompok diskusi terarah (FGD). Penelusuran lapangan dilakukan di 6 (enam) PN yaitu Jakarta Timur, Binjai, Ternate, Palu, Surabaya dan Medan yang memiliki persebaran wilayah serta kuantitas penanganan perkara berbeda. Dari beberapa tahapan tersebut, kami mengidentifikasi beberapa temuan, yaitu:

Pertama, wacana mengeluarkan perkara tilang dari pengadilan berbenturan dengan ketentuan UU No. 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP) dan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Membutuhkan waktu dan sumber daya besar untuk mendorong perubahan kedua undang-undang tersebut. Meski demikian, di sisi berbeda, pelibatan pengadilan merupakan perwujudan *due process of law* yang memposisikan hakim sebagai tempat mengadu dan memberikan pertimbangan keadilan.

Kedua, pandangan bahwa perkara tilang menjadi beban pengadilan masih beragam. Perkara tilang menjadi beban bagi pengadilan di kota besar dengan jumlah perkara yang juga besar. Namun sebaliknya, perkara tilang tidak menjadi beban bagi pengadilan di kota kecil dengan karena jumlahnya relatif yang kecil. Penggunaan kata “beban” mengandung pengertian bahwa beban perkara tilang meliputi administrasi perkara dan persepsi negatif masyarakat terhadap pengadilan. Pandangan yang beragam ini juga kami temukan pada panitera maupun hakim yang bertugas menangani perkara tilang.

Ketiga, ada persepsi masyarakat bahwa apabila melanggar lalu lintas sebaiknya memilih slip biru. Persepsi ini memiliki kerancuan karena UU LLAJ tidak membedakan perkara tilang yang *uncontested* (slip biru) dengan *contested* (slip merah). Penerapan blanko tilang ini berdasarkan SKEP Kapolri No. SKEP/443/IV/1998. Ketiadaan pengaturan ini menyebabkan wacana mengeluarkan perkara tilang slip biru dari pengadilan tidak bisa dilakukan. Penggunaan slip biru dengan uang titipan sebesar ancaman denda maksimal digunakan sebagai ancaman untuk

mengurangi pelanggaran lalu lintas. Padahal, UU LLAJ mengatur uang titipan dikenakan kepada pelanggar yang tidak bisa hadir di pengadilan.

Keempat, keberadaan calo dalam sidang pengadilan memiliki andil terhadap penilaian buruk masyarakat kepada pengadilan. Calo dapat dibedakan menjadi dua, yaitu “calo” sebagai penerima kuasa untuk hadir di pengadilan sesuai ketentuan Pasal 231 KUHAP atau “calo” sebagai perantara untuk mempercepat proses pengurusan tilang. Dalam praktik, sulit membedakan “calo” karena jaranganya hakim menanyakan keabsahan kuasa yang diberikan.

Kelima, pelaksanaan teknis persidangan masih beragam. Beberapa temuan menonjol diantaranya adalah penggunaan layanan informasi sidang tilang melalui SMS (PN Surabaya) maupun *website* (PN Mataram, PN Tulungagung, dan PN Semarang) sampai model penerapan sistem antrian dengan nomor urut (PN Surabaya) hingga manajemen penataan ruangan yang saling berdekatan sehingga pelayanan lebih cepat (PN Jakarta Timur).

Keenam, fasilitas pokok berupa loket dan ruangan pelayanan perkara tilang sebagian besar masih belum memadai, terutama untuk lokasi yang memiliki jumlah perkara yang juga besar. Padahal, keberadaan loket maupun ruangan pelayanan sangat berpengaruh pada kecepatan dan kemudahan pengurusan tilang.

Ketujuh, pelayanan perkara tilang ini sangat bergantung kepada koordinasi dengan lembaga penegak hukum lainnya. Dalam praktik, koordinasi ini masih beragam. Terdapat daerah yang sudah berjalan dengan baik, tetapi juga masih ada yang perlu ditingkatkan.

Kedelapan, pengelolaan perkara tilang berdampak pada persoalan akuntabilitas keuangan/penerimaan negara.

Terhadap beberapa temuan di atas, kami mengajukan dua poin besar rekomendasi, yaitu rekomendasi jangka pendek dan jangka menengah. **Rekomendasi jangka pendek** meliputi (i) perubahan SKB Ketua MA, Menkeh, Jaksa Agung, dan Kapolri tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Lalu Lintas (SKB 19 Juni 1993), (ii) melakukan identifikasi praktik-praktik baik yang sudah diterapkan di pengadilan dan menjadikannya model standar nasional, (iii) mengembangkan buku standar pelayanan pengadilan untuk pengelolaan perkara tilang, (iv) memperbaiki layanan dengan mengoptimalkan peran SDM serta penyesuaian dengan beban kerja, (v) memperbaiki fasilitas pengadilan terutama penyediaan loket khusus, (vi) mengurangi ruang gerak calo melalui pelarangan jasa pengurusan tilang dan kemungkinan pencantuman kuasa dalam buku register, (vii) koordinasi pelaksanaan tugas yang lebih baik dengan Kepolisian dan Kejaksaan, dan (viii) peningkatan kapasitas SDM dalam pelayanan perkara tilang.

Sementara **rekomendasi jangka menengah** yang kami tawarkan adalah (i) mengeluarkan perkara *uncontested* dari pengadilan melalui perubahan peraturan perundang-undangan, (ii) perbaikan pola hubungan dan koordinasi antara Kepolisian, Kejaksaan, dan Pengadilan, (iii) mengkaji ulang pengaturan UU LLAJ yang menetapkan uang titipan dengan ancaman denda maksimal, dan (iv) perubahan ketentuan untuk membedakan perlakuan antara slip biru dan slip merah.

Kontak :

M. Nur Sholikin

0816 1800 674