

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Efektivitas Penerapan Aplikasi E-Tilang Terhadap Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

Penerapan aplikasi E-Tilang di wilayah hukum Polda DIY yang meliputi Kabupaten Bantul, Kabupaten Sleman, Kabupaten Gunungkidul, Kabupaten Kulonprogo dan Kota Yogyakarta telah dilakukan sejak diberlakukannya Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016. Berlandaskan dengan adanya peraturan tersebut, Ditlantas Polda DIY yang mendapatkan petunjuk langsung dari Korlantas perihal pelaksanaan E-Tilang kemudian memberikan surat perintah kepada setiap Polisi Lalu Lintas yang bertugas di Polres untuk menggunakan aplikasi E-Tilang dalam poses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

Sebelum pelaksanaan aplikasi E-Tilang tersebut dilaksanakan di setiap Polres, Ditlantas Polda DIY yang didampingi langsung oleh pihak Korlantas mengadakan sosialisasi perihal prosedur pelaksanaan E-Tilang dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Sosialisasi yang diadakan juga dihadiri dari pihak Pengadilan Negeri, Kejaksaan Negeri, Bank Rakyat Indonesia (BRI) dan tentunya jajaran Polisi Lalu Lintas itu sendiri. Dalam sosialisasi yang diadakan tersebut, dihadiri oleh pihak-pihak baik dari Pengadilan Negeri, Kejaksaan Negeri maupun Bank Rakyat Indonesia (BRI) karena instansi-instansi tersebut yang nantinya akan berkaitan langsung dalam pelaksanaan E-Tilang.

Telah kita ketahui sebelum diberlakukannya E-Tilang sebagai proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas, penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dilakukan dengan cara beracara pemeriksaan cepat sesuai dengan ketentuan KUHAP. Proses beracara cepat ini dilakukan ketika pelaku pelanggar lalu lintas tertangkap tangan melakukan pelanggaran lalu lintas dan polisi selaku penegak hukum yang melihat langsung pelanggaran lalu lintas kemudian melakukan tindakan langsung ditempat kejadian. Peran polisi selain sebagai penegak hukum juga sebagai penyidik yang sebelumnya telah ditunjuk langsung. Penyidik dalam kasus penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas tidak perlu membuat berita acara pemeriksaan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas karena formulir tilang yang berisi catatan-catatan pelanggaran sudah cukup mewakili sebagai berita acara pemeriksaan pendahuluan, surat panggilan untuk menghadiri sidang, surat tuduhan jaksa, berita acara persidangan dan putusan hakim.

Penyidik (kepolisian) memberikan surat tilang kepada pelanggar lalu lintas dan kemudian pelanggar lalu lintas tersebut diminta untuk menghadiri sidang di Pengadilan Negeri sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan. Pelanggar lalu lintas dapat menghadiri sidang secara langsung atau boleh mewakilkan berdasarkan ketentuan Pasal 213. Setelah pelanggar mendapat putusan sidang dan denda yang dijatuhkan, kemudian pelanggar menuju kasir yang disediakan di Pengadilan Negeri untuk

membayar sejumlah denda dan mengambil barang bukti yang sebelumnya disita.

Proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dengan cara beracara dipengadilan terkadang dirasa masih belum dapat diterapkan sebagaimana mestinya. Meskipun telah ada peraturan resmi yang mengaturnya, terkadang pelanggar lalu lintas yang enggan menghadiri sidang lebih memilih jalan lain dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Pelanggar lalu lintas terkadang menitipkan sejumlah uang kepada pihak penegak hukum yang seharusnya tidak berhak menerima uang denda tersebut. Karena dirasa kurang efektif dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas, berdasarkan Peraturan Mahkamah Agung Nomor 22 Tahun 2016 tentang Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas diberlakukannya E-Tilang dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

Penerapan aplikasi E-Tilang itu sendiri bertujuan untuk mempermudah proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dan memberikan transparansi kepada pelanggar lalu lintas perihal pembayaran denda E-Tilang juga diharapkan akan memberikan perubahan yang cukup besar dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas karena proses pelaksanaan E-Tilang selain memberantas pencaloan saat sidang tilang juga dapat memberikan transparansi terkait proses pembayaran denda tilang tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bripta Diyan Kristiyanto, S.H., selaku polisi lalu lintas di Kabupaten Gunungkidul, bahwa pemberlakuan E-Tilang dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas sudah berjalan cukup baik. Meskipun dalam pelaksanaan E-Tilang masih cukup banyak ditemukan kendala seperti jaringan E-Tilang yang sering offline sehingga proses penilangan kembali harus menggunakan secarik kertas (formulir tilang) dan apabila jaringan sudah kembali normal baru dimasukkan atau dicatat melalui aplikasi E-Tilang. Hal demikian yang menjadi kendala karena pihak penegak hukum (polisi) menjadi kerja dua kali karena harus menulis tilang dalam secarik kertas (formulir tilang) dan memasukkan tilang ke dalam aplikasi E-Tilang.

Berbeda dengan proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Gunungkidul, berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Daniel Kristanto Sitorus, S.H., M. Hum. selaku Jaksa di Kejaksaan Negeri Sleman, Kejaksaan Sleman sendiri sebelum diberlakukannya E-Tilang sudah sejak tahun 2013 dalam penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas sudah menggunakan SITIOS (Sistem Tilang Online Sleman). Sehingga setelah diberlakukannya E-Tilang tidak memberikan pengaruh atau dampak yang cukup besar dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Sleman.

Penerapan aplikasi E-Tilang di wilayah hukum Polda DIY berdasarkan Peraturan Mahkamah Agung Nomor 22 Tahun 2016 dirasa masih belum cukup efektif jika dilihat dari banyaknya kendala dan

penerapan yang belum sesuai dengan tujuan dari E-Tilang itu sendiri. Perlunya penyempurnaan dari sistem aplikasi E-Tilang dan kerjasama antar instansi yang terkait sangatlah diperlukan agar pelaksanaan E-Tilang menjadi lebih efektif dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas.

Berbicara tentang efektivitas hukum, maka dibicarakan pula tentang Validasi Hukum. Validasi hukum berarti bahwa suatu norma-norma itu mengikat, bahwa orang harus berbuat sesuai dengan yang diharuskan oleh norma-norma hukum, bahwa orang harus mematuhi dan menerapkan norma-norma hukum. Efektivitas hukum berarti bahwa orang-orang benar berbuat sesuai dengan norma-norma hukum sebagaimana mereka harus berbuat, bahwa norma-norma itu benar-benar diterapkan dan dipatuhi.

Untuk mengetahui efektivitas penerapan aplikasi E-Tilang terhadap penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas, disini peneliti melakukan penyebaran kuisisioner. Data dalam penelitian ini dikumpulkan melalui sensus dengan penyebaran kuisisioner pada pelanggar lalu lintas yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Kuisisioner yang digunakan adalah kuisisioner yang diambil dari teori-teori yang terkait dengan efektivitas, Undang-Undang, serta Peraturan Mahkamah Agung yang berhubungan dengan pelanggaran lalu lintas lalu peneliti kembangkan menjadi pertanyaan. Penyebaran kuisisioner dilakukan peneliti kurang lebih 3 (tiga) minggu dari tanggal 2 Maret-23 Maret 2018, karena peneliti harus

melakukan kuisisioner di beberapa daerah di wilayah hukum Polda DIY yang merupakan pelanggar lalu lintas sehingga membuat penyebaran kuisisioner membutuhkan waktu beberapa minggu.

Sebelum peneliti menyebar kuisisioner untuk para responden di wilayah hukum Polda DIY yang meliputi lima kabupaten, sebelumnya peneliti juga melakukan penelitian di Ditlantas Polda DIY. Dari Ditlantas Polda DIY peneliti memperoleh data terkait masalah pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda DIY dalam kurun waktu 2 tahun terakhir yang meliputi 1 tahun sebelum pemberlakuan E-Tilang dan 1 tahun setelah pemberlakuan E-Tilang. Data yang diperoleh penulis dapat dilihat melalui tabel 4.1 dan tabel 4.2 dibawah ini.

Tabel 4.1

Data Terkait Masalah Pelanggaran Lalu Lintas

Di Wilayah Hukum Polda DIY Sebelum Pelaksanaan E-Tilang

Bulan : Januari – Desember 2016

NO	URAIAN	KESATUAN						JML
		DITLL	RESTA	BTL	KLP	GNK	SLM	
1.	PELANGGARAN							
	a. Tilang	3.129	20.120	19.362	13.892	6.760	30.377	93.640
	b. Teguran	4.231	23.320	18.012	5.778	2.486	15.300	69.127
	JUMLAH	7.360	43.440	37.374	19.670	9.246	45.677	162.767
2.	JENIS PELANGGARAN							
	Kendaraan Bermotor							
	a. Helm	1.214	1.075	5.379	1.187	1.209	2.991	13.055
	b. Kelengkapan kendaraan	151	2.123	2.235	721	696	2.062	7.988
	c. Surat-surat	640	8.160	6.461	5.748	3.640	8.436	33.085

	d. Berboncengan lebih dari 1 orang	0	61	35	0	1	603	700
	e. Rambu/marka	499	7.360	3.095	3.965	976	6.401	22.296
	f. Melawan arus	177	849	1.467	619	3	3.961	7.076
	JUMLAH	2.681	19.628	18.672	12.240	6.525	24.454	84.200
	Mobil dan Kendaraan Khusus							
	a. Kecepatan	0	0	0	0	0	2	2
	b. Muatan	22	20	61	14	8	231	356
	c. Kelengkapan kendaraan	15	2	112	4	0	298	431
	d. Surat-surat	154	148	69	52	55	3.098	3.576
	e. Sabuk keselamatan	153	76	334	354	131	949	1.997
	f. Rambu/ Marka	101	246	112	1.201	34	1.316	3.010
	f. Melawan arus	3	0	2	27	7	29	68
	JUMLAH	448	492	690	1.652	235	5.923	9.440
3.	PENDIDIKAN PELANGGAR							
	a. SD	40	963	0	92	490	279	1.864
	b. SMP	1.774	3.306	1.152	2.393	1.169	2.950	11.144
	c. SMU	1.802	10.110	13.006	9.273	4.729	6.727	45.647
	d. AKADEMI	1.113	5.741	5.182	2.134	372	19.636	34.178
	e. PUTUS SEKOLAH	0	0	22	0	0	732	754
	f. LAIN-LAIN	0	0	0	0	0	53	53
	JUMLAH	3.129	20.120	19.362	13.892	6.760	30.377	93.640
4.	JENIS KENDARAAN							
	a. Pick Up	92	65	267	108	53	308	893
	b. Bus Kecil	55	12	2	8	0	131	208
	c. Bus Besar	13	9	3	25	0	149	199
	d. Truck Kecil	56	27	42	54	66	209	454
	e. Truck Besar	10	20	77	13	0	111	23
	f. Truck Tangki	0	0	0	0	0	30	30
	g. Truck Tempelan	3	0	0	0	0	17	20
	h. Truck Gandeng	0	2	0	1	0	103	106
	i. Mobil Penumpang	219	348	309	1.389	114	4.951	7.330
	j. Sepeda Motor	2.681	19.637	18.662	12.294	6.527	24.368	84.169
	JUMLAH	3.129	20.120	19.362	19.892	6.760	30.377	93.640
5.	PROFESI PELANGGAR							
	a. Pegawai Negeri Sipil	75	960	203	157	92	1.238	2.725

	b. Karyawan/ Swasta	1.440	9.996	12.172	8.723	4.602	5.318	42.251
	c. Mahasiswa	1.007	2.692	2.457	1.945	246	15.414	23.761
	d. Pelajar	425	4.116	4.374	2.960	1.628	6.924	20.427
	e. Pengemudi (sopir)	118	114	156	107	8	1.259	1.762
	f. POLRI	0	0	0	0	0	0	0
	g. TNI	0	0	0	0	0	0	0
	h. Lain-Lain	64	2.242	0	0	184	224	2.714
	JUMLAH	3.129	20.120	19.362	13.892	6.760	30.377	93.640
6.	USIA PELANGGAR							
	a. 0-15 Tahun	84	1.823	46	1.193	152	1.154	4.452
	b. 16-30 Tahun	1.363	5.950	10.773	6.444	4.037	13.673	12.240
	c. 31-40 Tahun	1.012	5.368	6.342	3.053	2.061	11.986	29.822
	d. 41-50 Tahun	453	6.223	1.738	2.268	443	2.806	13.931
	e. 51-Keatas	217	756	463	934	67	758	3.195
	JUMLAH	3.129	20.120	19.362	13.892	6.760	30.377	93.640
7.	SIMPELAKU PELANGGARAN							
	a. A	222	368	406	1.393	60	1.117	3.566
	b. A Umum	2	8	0	0	0	33	43
	c. B 1	103	67	231	57	135	226	819
	d. B 1 Umum	50	32	8	48	0	64	202
	e. BII	35	9	0	2	3	174	223
	f. B II Umum	6	20	0	37	0	117	180
	g. C	1.815	5.749	6.559	6.425	2.997	5.557	29.102
	h. Tanpa SIM	896	13.867	12.158	5.930	3.565	23.089	59.505
	JUMLAH	3.129	20.120	19.362	13.892	6.760	30.377	93.640
8.	LOKASI PELANGGARAN							
	a. Jalur Utama	915	8.644	8.729	9.080	3.632	16.102	47.102
	b. Jalur Tengah	1.974	9.332	7.304	2.539	2.064	8.113	31.326
	c. Jalur Alternatif	155	2.144	3.268	2.273	814	4.120	12.774
	d. Jalur Lain-lain	85	0	61	0	250	2.042	2.438
	JUMLAH	3.129	20.120	19.362	13.892	6.760	30.377	93.640

Sumber: Kepolisian Negara RI Daerah Istimewa Yogyakarta Direktorat Lalu Lintas Tahun 2016.

Berdasarkan tabel 4.1 mengenai jumlah pelanggar lalu lintas di wilayah hukum Polda DIY sebelum pelaksanaan program E-Tilang yang meliputi lima kabupaten pada tahun 2016 sejumlah 97.640 pelanggar. Jenis pelanggaran yang

banyak dilakukan oleh pelanggar yaitu pelanggar tidak memiliki atau tidak membawa surat-surat kelengkapan kendaraan dan pelanggaran rambu lalu lintas atau marka jalan.

Berdasarkan hasil wawancara penulis yang dilakukan di setiap Polres di wilayah hukum Polda DIY bahwa pelanggar lalu lintas di dominasi oleh pelajar sekolah menengah atas. Pelanggaran yang dilakukan oleh pelajar tersebut diakibatkan karena para pelajar yang belum cukup umur sehingga belum memiliki surat izin mengemudi (SIM) namun mereka sudah menggunakan kendaraan bermotor. Pelanggaran yang dilakukan selain belum memiliki SIM juga masih banyak pelanggaran-pelanggaran yang seperti tidak menggunakan helm, menerobos rambu-rambu lalu lintas, melanggar marka jalan dan melawan arus.

Upaya yang dilakukan polisi lalu lintas selaku aparat penegak untuk mengurangi jumlah pelanggaran lalu lintas seperti sosialisasi pentingnya keselamatan berkendara sudah sering dilakukan. Namun, kurangnya kepedulian masyarakat dan kurangnya kesadaran hukum tentang tertib berlalu lintas masih menjadi hambatan dan kendala sampai saat ini. Dengan demikian, setelah melihat jumlah pelanggar lalu lintas yang cukup banyak tersebut, berdasarkan Peraturan Mahkamah Agung Nomor 12 Tahun 2016 tentang pelaksanaan penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas diterapkanlah program E-Tilang. Program E-Tilang diharapkan dapat memberikan dampak yang positif terhadap masyarakat agar lebih memiliki kesadaran hukum terutama tentang tertib berlalu lintas.

Tabel 4.2
Data Terkait Masalah Pelanggaran Lalu Lintas
Di Wilayah Hukum Polda DIY Setelah Pelaksanaan E-Tilang
Bulan : Januari – Desember 2017

NO	URAIAN	KESATUAN						JML
		DITLL	RESTA	BTL	KLP	GNK	SLM	
1.	PELANGGARAN							
	a. Tilang	4787	11073	15632	12887	2071	31965	78415
	b.E Tilang	2616	16164	8475	16375	9030	30799	83459
	c. Jumlah	7403	27237	24017	29262	11101	62764	161874
	d. Teguran	1703	29910	32044	12306	13514	43425	132902
2.	JENIS PELANGGARAN							
	Kendaraan Bermotor							
	a. Helm	576	1680	7357	3043	543	4187	17386
	b. Kelengkapan kendaraan	508	551	5216	12321	1325	5810	25731
	c. Surat-surat	3193	9489	4724	9155	5124	7584	29269
	d. Berboncengan lebih dari 1 orang	0	28	23	110	0	813	974
	e. Rambu/marka	2292	11312	4436	1812	2670	19949	42471
	f. Melawan arus	57	2452	917	0	418	9704	13548
	g. Light On	0	0	0	0	560	0	560
	h. Anak Dibawah Umur	0	0	0	0	0	0	0
	i. Penggunaan HP	0	0	0	0	0	0	0
	j. Mabuk/Miras	0	0	0	0	0	0	0
	JUMLAH	6626	25512	22673	26441	10640	48047	139939
	Mobil dan Kendaraan Khusus							
	a. Kecepatan	0	0	0	0	8	0	8
	b. Muatan	45	35	319	769	86	1095	2349
	c. Kelengkapan kendaraan	66	0	46	0	1	1765	1878
	d. Surat-surat	173	259	219	98	115	2277	3141
	e. Sabuk keselamatan	440	153	489	832	194	1830	3938
	f. Rambu/ Marka	51	1256	357	1113	57	6790	9624
	g. Melawan arus	2	22	4	9	0	960	997
	h. Parkir	0	0	0	0	0	0	0

	i. Penggunaan HP	0	0	0	0	0	0	0
	j. Anak Dibawah Umur	0	0	0	0	0	0	0
	JUMLAH	777	1725	1434	2821	461	14717	21935
3.	PENDIDIKAN PELANGGAR							
	a. SD	75	1137	0	365	30	369	1976
	b. SMP	309	2719	67	2930	528	3084	9637
	c. SMU	5121	12538	15621	19623	10032	25512	88447
	d. AKADEMI	1888	10723	8417	6339	511	27947	5827
	e. PUTUS SEKOLAH	0	75	0	0	0	141	216
	f. LAIN-LAIN	10	0	0	5	0	5711	5726
	JUMLAH	7403	27237	24107	29262	11101	62764	161874
4.	JENIS KENDARAAN							
	a. Pick Up	122	51	711	367	132	704	2087
	b. Bus Kecil	170	19	3	268	232	1362	2054
	c. Bus Besar	88	26	39	167	1	922	1243
	d. Truck Kecil	128	59	343	553	85	1305	2473
	e. Truck Besar	0	0	0	0	0	0	0
	f. Truck Tangki	16	0	0	0	0	0	16
	g. Truck Tempelan	83	0	0	0	0	0	83
	h. Truck Gandeng	0	0	0	0	0	0	0
	i. Mobil Penumpang	170	1570	359	1461	6	10224	13790
	j. Sepeda Motor	6626	25512	22652	26446	10645	48247	140128
	JUMLAH	7403	27237	24107	29262	11101	62764	161874
5.	PROFESI PELANGGAR							
	a. Pegawai Negeri Sipil	158	482	1125	1607	87	3502	6961
	b. Karyawan/ Swata	4493	10411	14560	18261	6261	24504	78470
	c. Mahasiswa	1323	8945	3064	5149	709	18724	37914
	d. Pelajar	1027	2033	5323	3484	3453	13602	28922
	e. Pengemudi (sopir)	142	83	35	669	114	2145	3188
	f. POLRI	0	0	0	0	0	0	0
	g. TNI	0	0	0	0	0	0	0
	h. Lain-Lain	260	5283	0	92	477	287	6399
	JUMLAH	7403	27237	24107	2692	11101	62764	161874
6.	USIA PELANGGAR							
	a. 0-15 Tahun	92	1753	75	2290	36	1449	5695
	b. 16-30 Tahun	3781	10598	6480	11967	9580	36431	78837

	c. 31-40 Tahun	2283	7421	1-164	7997	1066	18718	47649
	d. 41-50 Tahun	918	5692	5350	4604	349	4913	21826
	e. 51-Keatas	329	1773	2038	2404	70	1253	7867
JUMLAH		7403	27237	24107	29262	11101	62764	161874
7.	SIMPELAKU PELANGGARAN							
	a. A	494	757	1009	666	275	3450	6651
	b. A Umum	0	7	0	68	0	0	75
	c. B 1	98	71	322	223	81	684	1479
	d. B 1 Umum	41	31	83	322	0	68	545
	e. BII	29	27	0	16	0	541	613
	f. B II Umum	8	7	0	97	0	144	256
	g. C	3063	6285	7158	14155	4376	9851	44888
	h. Tanpa SIM	3670	20052	15535	13715	6369	48026	107367
JUMLAH		7403	27237	24107	29262	11101	60559	159669
8.	LOKASI PELANGGARAN							
	a. Jalur Utama	1174	12340	8168	10414	9257	29526	70879
	b. Jalur Tengah	5245	10817	11202	10520	1844	17052	56682
	c. Jalur Alternatif	973	4078	4737	8328	0	10898	29014
	d. Jalur Lain-lain	11	0	0	0	0	5288	102
JUMLAH		7403	27237	24107	29262	11101	62764	156677

Sumber: Kepolisian Negara RI Daerah Istimewa Yogyakarta Direktorat Lalu Lintas Tahun 2017

Dari data tabel 4.2 maka jumlah pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda DIY yang meliputi lima kabupaten mengalami penurunan dari 162.767 pada tahun 2016 menjadi 161.874 di tahun 2017. Dimana dalam pelaksanaan penyelesaian perkara pelanggaran tersebut 78.415 menggunakan tilang manual dan 83.459 sisanya menggunakan E-Tilang.

Hasil dari data yang diperoleh penulis dari Ditlantas membuktikan bahwa pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda DIY paling banyak terjadi di kabupaten Sleman yaitu sebanyak 62.764 pada tahun 2017, yang angka tersebut mengalami peningkatan dibandingkan jumlah pelanggaran lalu lintas di kabupaten Sleman pada tahun 2016 yaitu sebanyak 45.677.

Jumlah yang telah diketahui tersebut selanjutnya penulis sesuaikan dengan jumlah data yang ada di Satlantas setiap daerah dimana data jumlah pelanggaran lalu lintas di Ditlantas dengan Satlantas sudah sesuai dengan data yang ada di Ditlantas. Data tersebut sudah sesuai dikarenakan setiap bulan dari Satlantas sendiri sudah rutin melakukan pelaporan jumlah pelanggaran yang terjadi di daerahnya ke pihak Ditlantas, keterangan tersebut peneliti peroleh dari penjelasan narasumber di Polres setiap daerah bagian lalu lintas (lantas).

Dari data yang penulis peroleh tersebut menunjukkan bahwa dalam kurun waktu satu tahun setelah penerapan E-Tilang sebagai proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas menunjukkan bahwa jumlah pelanggaran di setiap kabupaten justru mengalami peningkatan. Setelah peneliti selidiki mengenai hal tersebut, penyebab terjadinya peningkatan jumlah pelanggar lalu lintas dikarenakan masih banyak masyarakat yang belum mentaati peraturan yang ada dan terkesan menyepelekan. Petugas penegak hukum sendiri sudah berulang kali memberikan teguran terhadap para pelanggar lalu lintas, akan tetapi teguran tersebut tidak dihiraukan. Setelah diberlakukan E-Tilang para penegak hukum menjadi lebih aktif lagi untuk melakukan razia terhadap pelanggaran lalu lintas sehingga para pelanggar lalu lintas tersebut akhirnya terjaring razia yang diadakan dan menyebabkan meningkatnya jumlah pelanggaran lalu lintas.

Jumlah pelanggar lalu lintas dikatakan meningkat berdasarkan data yang diperoleh oleh penulis, namun meskipun sudah diberlakukan E-Tilang dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas belum sepenuhnya diselesaikan menggunakan E-Tilang. Dari jumlah 161.874 pelanggar lalu lintas,

dimana dalam pelaksanaan penyelesaian perkara pelanggaran tersebut 78.415 menggunakan tilang manual dan 83.459 sisanya menggunakan E-Tilang. Hal tersebut dapat terjadi karena proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dengan E-Tilng masih memiliki banyak kendala dan kekurangan. Dari sistem aplikasinya yang dirasa masih belum sempurna sehingga perlu adanya penyempurnaan sistem aplikasi tersebut, pihak-pihak instansi terkait yang belum berkoordinasi dengan baik, dan kurangnya sosialisasi kepada masyarakat mengenai proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dengan E-Tilang sehingga masih banyak masyarakat yang kesulitan dalam peyelesaian perkara tersebut. Sehingga dalam hal ini dapat dikatakan bahwa penerapan aplikasi E-Tilang di wilayah hukum Polda DIY masih belum efektif.

1. Hasil Penyebaran Kuisisioner

Penelitian ini merangkum hasil kuisisioner dalam tabel yang menunjukkan jumlah kuisisioner yang dapat digunakan dalam penelitian ini. Secara keseluruhan kuisisioner yang disebar oleh peneliti berjumlah 50, total yang tidak di olah sebanyak 0. Berdasarkan hal tersebut maka jumlah kuisisioner yang dapat diolah dan dianalisis adalah sebanyak 50 kuisisioner.

Dalam melakukan penyebaran kuisisioner peneliti membagikan kuisisioner kepada pelanggar lalu lintas yang meliputi dari berbagai kalangan. Data jumlah responden yang mengisi kuisisioner untuk mengetahui tingkat efektivitas penerapan aplikasi E-Tilang di wilayah hukum Polda DIY adalah sebagai berikut:

Tabel 4.3
Data Jumlah Responden Penyebaran Kuisisioner
Untuk Mengetahui Tingkat Efektivitas Penerapan Aplikasi E-Tilang
Di Wilayah Hukum Polda DIY

Kriteria	Keterangan
Jenjang pendidikan:	
a. SD	0
b. SMP	2
c. SMA	16
d. Perguruan Tinggi	31
e. Lain-lain	1
Jumlah	50
Profesi:	
a. PNS	1
b. TNI/POLRI	1
c. Wiraswasta	21
d. Petani	0
e. Lain-lain	27
Jumlah	50

Sumber: Hasil pengisian kuisisioner oleh pelanggar lalu lintas di wilayah hukum Polda DIY

Berdasarkan data diatas jumlah pelanggar lalu lintas yang mengisi kuisisioner sebanyak 1 orang PNS, TNI/POLRI sebanyak 1 orang, wiraswasta sebanyak 21 orang, dan 27 orang sisanya lain-lain.

Kuisisioner tersebut juga diisi oleh berbagai kalangan pendidikan mulai dari SMP, SMA, Perguruan Tinggi dan lain-lain. UNL salah satu pelanggar lalu lintas yang setuju dengan pemberlakuan aplikasi E-Tilang sebagai proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Ia juga berpendapat bahwa dengan adanya E-Tilang ini dapat meminimalisir pungli yang dilakukan oleh oknum-oknum tidak bertanggungjawab. Akan tetapi kurangnya sosialisasi sehingga masih banyak yang belum memahami sistem penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dengan E-Tilang.¹

1. Uji Kualitas Data

a. Uji validitas

Pengujian ini dilakukan untuk memilah valid atau tidaknya instrumen, sehingga dapat dikatakan tepat atau tidaknya instrumen dalam penelitian ini. Hasil penelitian yang valid apabila hasil penelitian terdapat kesamaan antara data yang terkumpul dengan data yang sesungguhnya terjadi pada onjek yang diteliti.² Pada penelitian ini uji validitas diukur dengan Skala Guttman yaitu rumus koefisien reproduibilitas dan koefisien skalabilitas. Syarat penilaian untuk koefisien reproduibilitas dikatakan valid apabila memiliki nilai >90 , sedangkan koefisien skalabilitas dapat dikatakan valid apabila nilai koefisien skalabilitas yang diperoleh $>0,60$. Pengujian validitas dinyatakan pada perhitungan sebagai berikut:

¹Hasil kuisisioner yang diisi oleh pelanggar lalu lintas UNL di Kejaksaan Neger Sleman Jumat, 23 Maret 2018

²Sugiyono, 2012, *Op. Cit*, hlm.137

Sebelum menghitung koefisien reproduibilitas dan koefisien skalabilitas terlebih dahulu harus mencari nilai eror dari masing-masing subjek. Nilai eror diperoleh dari skor butir individu yang tidak sesuai dengan harapan. Penghitungan nilai eror dapat dilihat pada tabel 4.4 yang berisi butir yang telah diurutkan dari yang paling mudah hingga paling sulit. Butir paling sulit terletak paling kanan. Berikut ini adalah tabel penentuan nilai eror:

Tabel 4.4

Menentukan Nilai Eror

Untuk Menghitung Koefisien Reproduibilitas Dan Koefisien Skalabilitas

Dalam Pengujian Validitas Data Penerapan Aplikasi E-Tilang

Di Wilayah Hukum Polda DIY

S		B1	B2	B3	B4	B5	B6	B7	ST	Eror
1	respons	1	0	1	1	1	1	1	6	
	eror		X							1
2	respons	1	1	1	1	0	1	1	6	
	eror					X				1
3	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
4	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
5	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
6	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
7	respons	1	1	1	1	0	1	1	6	
	eror					X				1
8	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
9	respons	1	1	1	1	0	1	1	6	
	eror					X				1

	eror									0
31	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
32	respons	1	0	1	1	1	1	1	6	
	eror		X							1
33	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
34	respons	1	0	0	1	1	1	1	6	
	eror		X							1
35	respons	1	0	1	1	1	1	1	6	
	eror		X							1
36	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
37	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
38	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
39	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
40	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
41	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
42	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
43	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
44	respons	1	0	1	1	1	1	1	6	
	eror		X							1
45	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
46	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
47	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
48	respons	1	1	1	1	1	1	1	7	
	eror									0
49	respons	1	1	1	1	0	1	1	6	
	eror					X				1
50	respons	1	1	1	1	0	1	1	6	
	Erer					X				1

	Jumlah	324	26
	Rata-rata	6,47	

Hasil perhitungan nilai eror di atas maka diperoleh nilai eror ialah 26. Hasil perhitungan menggunakan Microsoft Excel.

Sesudah nilai eror diketahui, kemudian penulis menghitung Koefisien reproduibilitas. Koefisien reproduibilitas (*coefficient of reproducibility*) menunjukkan derajat keandalan pengukuran dengan skala yang dipakai yang terlihat dari persentase respon murni yang dapat direproduksi dari skor skala yang dipakai untuk merangkumnya. Berikut ini cara menghitung koefisien reproduibilitas:

$$K_r = 1 - (e/n)$$

e = jumlah kesalahan/ nilai eror

n = jumlah pernyataan dikali jumlah responden (7X50= 350)

$$K_r = 1 - (26/350) = 1 - 0,074 = 0,92 \text{ (Valid)}$$

Nilai Koefisien reproduibilitas dapat diterima karena nilai $K_r > 0.90$

Sesudah menemukan Koefisien reproduibilitas, penulis kemudian melakukan perhitungan Koefisien skalabilitas. Berikut ini cara menghitung Koefisien skalabilitas:

$$K_s = 1 - (e/x)$$

$e = \text{jumlah kesalahan/ nilai eror}$

$x = 0,5 [(\text{jumlah pernyataan} \times \text{jumlah responden}) = 0,5 (7 \times 50)$

$= 0,5 (350) = 150$

$K_s : 1 - (26/150) = 1 - 0,17 = 0,83 \text{ (Valid)}$

Nilai Koefisien skalabilitas dapat diterima karena nilai $K_s > 0,60$

Berdasarkan hasil perhitungan di atas, menunjukkan bahwa semua indikator yang digunakan untuk mengukur efektivitas penerapan aplikasi E-Tilang dalam penelitian ini mempunyai taraf signifikan yang lebih besar dari 0,90 (koefisien reproduibilitas) dan lebih besar dari 0,60 (koefisien skalabilitas). Hal ini berarti semua indikator dan semua pertanyaan pada setiap variabel dalam penelitian ini valid sehingga layak digunakan sebagai pengumpulan data dan dapat digunakan untuk analisis selanjutnya.

Data pada tabel 4.4 merupakan hasil olah data kuisioner yang peneliti sebar kepada responden sebanyak 50 responden dengan 7 (tujuh) pertanyaan, dimana pertanyaan yang dibuat merupakan pengembangan dari teori-teori efektivitas hukum dari para ahli, Undang-Undang dan peraturan pemerintah yang terkait.

Dari 7 pertanyaan dalam kuisioner seluruh pertanyaan dalam 50 kuisioner yang disebar sudah dijawab oleh para responden, beberapa pertanyaan diantaranya yaitu:³

1. Apakah Anda mengetahui tata cara berlalu lintas yang baik dan benar?

Jawaban dari 50 responden dari pertanyaan tersebut yaitu: 50 (lima puluh) ya.

2. Apakah Anda mengetahui tentang Peraturan Mahkamah Agung No. 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Berbasis Elektronik?

Jawaban dari 50 responden dari pertanyaan tersebut yaitu: 34 (tiga puluh empat) ya, dan 16 (enam belas) tidak.

3. Apakah penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas berbasis elektronik dapat mempermudah proses penindakan pelaku pelanggaran lalu lintas?

Jawaban dari 50 responden dari pertanyaan tersebut yaitu: 48 (empat puluh delapan) ya, dan 2 (dua) tidak.

4. Apakah penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas berbasis elektronik dapat mengurangi adanya pungutan liar (pungli) yang dilakukan oleh oknum yang tidak bertanggung jawab?

Jawaban dari 50 responden dari pertanyaan tersebut yaitu: 50 (lima puluh) ya.

³Hasil kuisioner yang diisi oleh semua responden

5. Adakah sosialisasi mengenai Peraturan Mahkamah Agung No. 12 Tahun 2016 Tentang Tata Cara Penyelesaian Perkara Lalu Lintas Berbasis Elektronik?

Jawaban dari 50 responden dari pertanyaan tersebut yaitu: 41 (empat puluh satu) ya, dan 9 (sembilan) tidak.

6. Setujukah Anda jika penerapan Peraturan Mahkamah Agung No. 12 Tahun 2016 tetap diberlakukan dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas?

Jawaban dari 50 responden dari pertanyaan tersebut yaitu: 50 (lima puluh) ya.

7. Apakah dengan diberlakukannya Peraturan Mahkamah Agung No. 12 Tahun 2016 meningkatkan kesadaran Anda dalam tertib berlalu lintas?

Jawaban dari 50 responden dari pertanyaan tersebut yaitu: 50 (lima puluh) ya.

Pertanyaan dan jawaban di atas merupakan pertanyaan yang sudah diisi oleh para responden dalam kuisisioner yang diberikan peneliti dan merupakan hasil dari kuisisioner yang ditunjukkan dengan skala guttman.

b. Uji Reliabilitas

Reliabilitas berhubungan dengan konsistensi dari temuan yang dihasilkan dalam penelitian. Suatu kuisisioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Penelitian dapat dikatakan reliabel

jika terdapat kesamaan data dalam jangka waktu yang berbeda.⁴ Untuk mengukur realibilitas salah satunya dapat diukur dengan uji statistik rumus Kuder Richardson 21 atau sering disebut sebagai KR 21. Kategori koefisien reliabilitas adalah sebagai berikut:

0,80 < r11 1,00 reliabilitas sangat tinggi

0,60 < r11 0,80 reliabilitas tinggi

0,40 < r11 0,60 reliabilitas sedang

0,20 < r11 0,40 reliabilitas rendah.

-1,00 r11 0,20 reliabilitas sangat rendah (tidak reliabel).

$$K_r = \frac{k}{k-1} \cdot \left(1 - \frac{m^2}{k \cdot V_t}\right)$$

K_r = Koefisien reliabilitas

k = banyaknya butir soal atau pertanyaan

m = rata-rata skor

V_t = varian total

$$K_r = \frac{7}{7-1} \cdot \left(1 - \frac{6,48^2}{7 \cdot 0,36}\right)$$

$$K_r = \frac{7}{7-1} \cdot \left(1 - \frac{6,48^2}{7 \cdot 0,36}\right)$$

$$K_r = 0,95$$

Berdasarkan hasil perhitungan dengan rumus Kuder Richardson 21 menunjukkan bahwa hasil uji reliabilitas dari jumlah variabel pada penelitian ini diperoleh nilai K_r 0,95. Hal ini berarti bahwa variabel dalam

⁴*Ibid*, hlm. 348

penelitian ini dikatakan reliabel sehingga semua instrumen pertanyaan dapat dipercaya.

Efektivitas hukum dalam tindakan atau realita hukum dapat diketahui apabila seseorang menyatakan bahwa suatu kaidah hukum berhasil atau gagal mencapai tujuannya, maka hal itu biasanya diketahui apakah pengaruhnya berhasil mengatur sikap tindak atau perilaku tertentu sehingga sesuai dengan tujuannya atau tidak. Peneliti saat melaksanakan penelitian mendapatkan jumlah pelanggaran lalu lintas yang terjadi dalam kurun waktu satu tahun (januari-desember 2017) setelah diberlakukannya program E-Tilang sebanyak 161.874, dimana dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas 83.459 berhasil diselesaikan menggunakan aplikasi E-Tilang dan 78.415 diselesaikan dengan tilang manual. Hasil ini menunjukkan bahwa E-Tilang masih belum efektif untuk diterapkan karena pada dasarnya masih banyak kendala yang dihadapi baik dari pihak pelanggar maupun aparat penegak itu sendiri.

Pengujian kuisisioner yang dilakukan oleh peneliti diatas yang meliputi uji validasi dan uji reliabilitas menunjukkan bahwa semua instrumen pertanyaan kuisisioner yang peneliti sebar semuanya dikatakan valid dan reliabel, sehingga seluruh pertanyaan yang peneliti susun dalam kuisisioner dapat diterima oleh para responden. Dari 7 pertanyaan yang telah peneliti susun dan peneliti uji ke validitasnya dengan rumus koefisien reproduibilitas dan koefisien skalabilitas dan menunjukkan bahwa hasil seluruh pertanyaan tersebut valid. Setelah uji validitas peneliti

melanjutkan dengan uji reliabilitas, hasil uji reliabilitas menunjukkan dengan angka 0,95 yang berarti bahwa nilai koefisien reliabilitasnya dan menunjukkan seluruh instrumen pertanyaan dapat dipercaya.

Faktor efektivitas hukum salah satunya menyebutkan bahwa yang mempengaruhi efektivitas hukum adalah dari faktor penegak hukumnya, dalam E-Tilang penegak hukum yang dimaksud adalah pihak kepolisian. Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa pihak dari kepolisian khususnya satuan lalu lintas (satlantas) yang menangani langsung terkait E-Tilang, menyebutkan bahwa pihaknya telah melakukan berbagai sosialisasi mengenai program E-Tilang itu sendiri. Namun setelah peneliti melakukan penyebaran kuisioner dan wawancara kepada beberapa pelanggar lalu lintas yang merupakan sasaran dari sosialisasi itu sendiri menunjukkan hasil yang berbanding terbalik.

Hal ini tidak sesuai dengan teori efektivitas dari Soerjono Soekanto, hukum dapat dikatakan efektif jika terdapat dampak hukum yang positif, pada saat itu hukum mencapai sasarannya dalam membimbing ataupun merubah perilaku manusia sehingga menjadi perilaku hukum. Aturan atau hukum bisa disebut efektif juga berdasarkan teori penegakan hukum, disini peneliti menggunakan teori penegakan hukum Soerjono Soekanto yang dalam teorinya ada beberapa faktor yaitu faktor hukumnya sendiri, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat, dan faktor kebudayaan semua belum terpenuhi dalam proses penerapan E-Tilang terhadap penyelesaian perkara

pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda DIY. Soerjono Soekanto juga mengatakan bahwa efektif adalah taraf sejauh mana suatu kelompok dapat mencapai tujuannya. E-Tilang di wilayah hukum Polda DIY belum mencapai tujuan dari E-Tilang yang tertuang dalam Peraturan Mahkamah Agung No. 12 Tahun 2016. Jadi, berdasarkan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah yang terkait serta teori yang berkaitan membuktikan bahwa E-Tilang belum efektif diterapkan di wilayah hukum Polda DIY.

B. Kendala Yang Dihadapi Dalam Penerapan Aplikasi E-Tilang Terhadap Penyelesaian Perkara Pelanggaran Lalu Lintas

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti dengan beberapa narasumber dan dari berbagai instansi yang berhubungan dengan pelaksanaan program E-Tilang sebagai proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas terdapat berbagai macam kendala yang dihadapi. Kendala yang dihadapi di setiap daerah ternyata tidaklah sama. Di daerah Kabupaten Kulonprogo sebagai contohnya yang memiliki letak geografis perbukitan atau pegunungan memiliki kendala yang berbeda dengan Kabupaten Sleman.

Beberapa orang pelanggar lalu lintas menyatakan bahwa kurangnya sosialisasi perihal E-Tilang dan alur penyelesaiannya membuat para pelanggar menjadi kebingungan pada saat akan melakukan proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Hal ini yang menyebabkan E-Tilang dirasa menjadi lebih rumit dibandingkan dengan proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas sebelumnya. Akan tetapi ada

pula pelanggar lalu lintas yang merasa sangat diuntungkan dengan adanya program E-Tilang, yaitu para pelanggar lalu lintas yang berdomisili di luar daerah terjadinya pelanggaran menjadi lebih mudah dalam melakukan proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas. Kenapa lebih mudah, karena dengan menggunakan aplikasi E-Tilang setelah pelanggar lalu lintas melakukan pelanggaran, pihak penegak (polisi) kemudian melakukan tilang (tindakan langsung) menggunakan aplikasi E-Tilang. Petugas melakukan pencatatan tilang tersebut menggunakan aplikasi, setelah itu pelanggar mendapatkan notifikasi berupa pemberitahuan perihal pasal pelanggaran nominal denda dan BRIVA (BRI Virtual Account). BRIVA inilah yang kemudian digunakan melakukan pembayaran di ATM maupun Teller Bank Rakyat Indonesia (BRI). Setelah melakukan pembayaran melalui ATM maupun Teller Bank Rakyat Indonesia (BRI) kemudian pelanggar kembali mendatangi petugas yang melakukan tilang (tindakan langsung) tersebut dan menyerahkan bukti pembayaran. Setelah petugas menerima bukti pembayaran, petugas kemudian menyerahkan barang bukti yang disita sebelumnya. Pelanggar lalu lintas kemudian dapat melanjutkan perjalanannya kembali tanpa memikirkan proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas yang telah dilakukan karena dengan menggunakan E-Tilang proses penyelesaian tersebut telah selesai.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Aipda Thanov Fajar selaku Satuan Lalu Lintas di Kabupaten Kulonprogo, mengatakan bahwa kendala yang dihadapi dalam melaksanakan program E-Tilang sendiri yaitu karena

letak geografis Kulonprogo yang berbukit-bukit terkadang menyulitkan petugas pada saat akan melakukan tindakan langsung (tilang) menggunakan aplikasi E-Tilang yang mengandalkan sinyal. Sinyal telekomunikasi yang terkadang tiba-tiba hilang menjadikan salah satu kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan E-Tilang di Kabupaten Kulonprogo. Selain itu tingkat pengetahuan masyarakat yang masih rendah juga mempengaruhi pelaksanaan E-Tilang karena masyarakat enggan melakukan transaksi via ATM Banking atau sekedar datang ke Bank Rakyat Indonesia (BRI) untuk membayarkan denda melalui Teller.

Berbeda dengan kendala yang dihadapi oleh Satuan Lalu Lintas Kulonprogo, pihak kejaksaan Bantul juga mengalami kesulitan dalam melaksanakan program E-Tilang. Kejaksaan selaku eksekutor dalam proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas dalam menjalankan tugasnya mendapat kendala berupa pelanggar lalu lintas yang datang ke kejaksaan untuk mengambil barang bukti yang disita ketika melakukan pelanggaran, namun pelanggar tersebut datang ke kejaksaan belum melakukan pembayaran denda melalui ATM atau ke Teller Bank Rakyat Indonesia (BRI), sehingga ketika pelanggar lalu lintas datang ke kejaksaan, oleh pihak kejaksaan mereka ditolak karena belum melakukan pembayaran denda yang seharusnya mereka bayarkan di ATM atau ke Teller Bank Rakyat Indonesia (BRI) terlebih dahulu. Kasus seperti ini terjadi di kejaksaan Bantul karena para pelanggar menganggap bahwa pembayaran denda dilakukan di kejaksaan sekaligus mengambil barang

bukti yang disita. Sedangkan setelah diberlakukannya program E-Tilang, pihak kejaksaan hanya melayani pengambilan barang bukti apabila pelanggar menyerahkan bukti atau slip pembayaran melalui ATM atau Teller Bank Rakyat Indonesia (BRI) saja, dalam artian pihak kejaksaan sudah tidak melayani pembayaran dalam bentuk nominal uang.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Daniel Kristanto Sitorus, S.H., M.Hum., selaku jaksa di Kejaksaan Negeri Sleman berpendapat bahwa penerapan E-Tilang dirasa masih sangat sulit diterapkan karena prosesnya yang sangat rumit dan mempersulit petugas, entah itu petugas penegak (kepolisian) maupun petugas eksekutor yang dalam hal ini dilakukan oleh kejaksaan. Beliau juga menjelaskan, sebenarnya sistem yang digunakan E-Tilang pada saat ini, dari pihak Kejaksaan Negeri Sleman sendiri sudah sejak 2013 menggunakan SITIOS (Sistem Tilang Online Sleman). Sehingga setelah adanya penerapan E-Tilang di rasa tidak begitu berpengaruh terhadap proses penyelesaian perkara pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Kabupaten Sleman.

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa pelanggar lalu lintas dan narasumber yang berkaitan dengan pelaksanaan E-Tilang bahwa kendala yang dihadapi dalam penerapan aplikasi E-Tilang masih banyak ditemui. Kendala yang dihadapi setiap daerah berbeda-beda karena faktor-faktor seperti letak geografis, tingkat pengetahuan masyarakat dan masih banyak lagi.