

OPTIMALISASI PELAKSANAAN E-TILANG DALAM PANDEMI COVID-19 DI KOTA SEMARANG

Oleh : Maya Wulan Pramesti

Email: mayapramesti@gmail.com

Abstract

The implementation of E-Tilang is very important, especially during the COVID-19 pandemic in Semarang City. However, this implementation has not been optimal. The transformation of conventional public services into electrical/digital public services is very urgent and important to do. This study aims to determine the implementation, optimization and obstacles in the implementation of e-Tilang. Descriptive research with a qualitative approach was chosen as the research method. The results showed that the implementation of e-Tilang was not optimal. For this reason, the optimization of e-tilang can be done by: (1) synergy and coordination between institutions; (2) support multiple resources; and (3) the role of a strong leader. Meanwhile, the obstacles that were found were: (a) the procedure and amount of the e-tilang were not well socialized; (b) the verdicts are not synchronized; (c) the internet network is not yet stable; (d) some officers still lack technology; (e) the Electronic Traffic Violation Enforcement Control Center (E-TVECC) system has not been used; and (f) there are still opportunities for “negotiable” practice.

Keywords: Covid19, Public Services, Transformation, E-Government, E-Traffic Ticket.

Abstrak

Pelaksanaan E-Tilang sangat penting dilakukan, terutama dalam masa Paandemi Covid 19 di Kota Semarang. Namun pelaksanaan tersebut belum optimal. Transformasi pelayanan publik konvensional menjadi pelayanan publik secara elektroik / digital sangat mendesak dan penting dilakukan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang pelaksanaan, optimalisasi dan kendala dalam pelaksanaan e-Tilang. Penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif dipilih sebagai metode penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan e-Tilang kurang optimal. Untuk itu optimalisasi pelaksanaan e-tilang dapat dilakukan dengan : (1) sinergitas dan koordinasi antar lembaga; (2) dukungan berbagai sumber daya; dan (3) peran pemimpin yang kuat. Sedangkan kendala yang ditemukanantara lain: (a) tata cara dan besaran denda E-Tilang belum tersosialisasi dengan baik; (b) vonis denda belum sinkron; (c) jaringan internet belum stabil; (d)

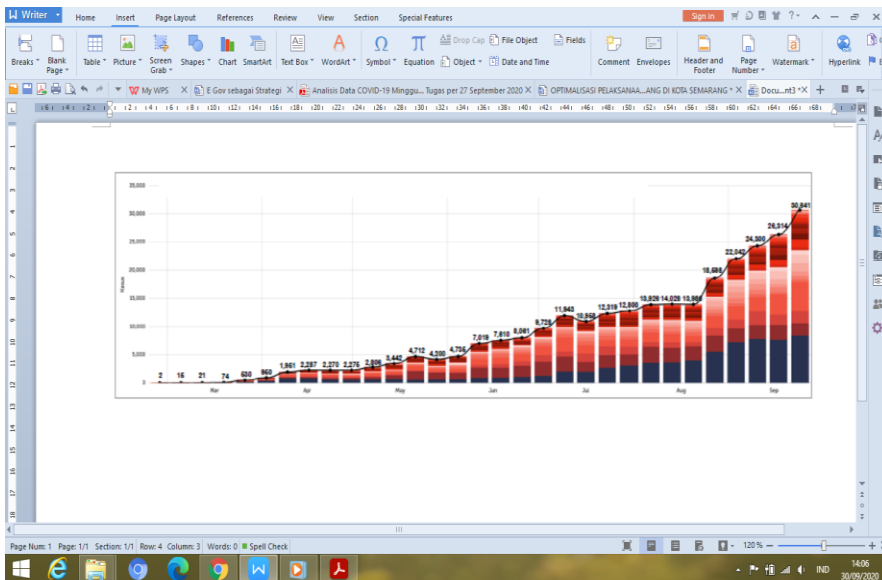
beberapa petugas masih gagap teknologi; (e) belum digunakannya sistem *Elektronik Traffic Violation Enforcement Control Center (E-TVECC)* secara keseluruhan; dan (f) masih terbukanya peluang praktek “damai” atau sidang ditempat.

Kata kunci : Covid 19, Pelayanan Publik, Transformasi, E-Government, E-Tilang.

PENDAHULUAN

Enam (6) bulan sudah pandemi virus Corona (Covid 19) melanda Indonesia, dimana dampak dari pandemi ini menimbulkan suatu perubahan besar yang dikenal dengan *New Normal* (Kenormalan Baru) sebagai upaya adaptasi terhadap ganasnya virus corona. Indonesia pada level nasional, mencatat kenaikan kasus positif Covid-19 sebesar 16,4% pada 27 September 2020, dibanding pekan sebelumnya (covid19.co.id). Pun demikian, kasus positif Covid 19 memang terus merangkak naik dalam 6 (enam) bulan sejak diumumkannya kasus pertama corona di Indonesia sejak bulan Maret 2020. Perkembangan kasus positif Covid 19 di Indonesia dalam 6 bulan terakhir yang tidak juga mengalami penurunan digambarkan dalam grafik berikut :

Grafik 1 - Perkembangan Kasus Positif Covid 19 di Indonesia Tahun 2020



Sumber : covid19.co.id

Jawa Tengah merupakan salah satu provinsi yang tercatat sebagai “Top 5 Provinsi Jumlah Kasus Tertinggi” di Indonesia, yakni sebesar 21.626 kasus. Sementara itu, Semarang sebagai ibukota Provinsi Jawa Tengah, juga tercatat dalam “Top 10 Kabupaten/Kota di Indonesia dengan Jumlah Kasus Terbanyak”, dimana Semarang menduduki peringkat ke 7 kasus terbanyak Covid 19 untuk Kabupaten/Kota di Indonesia. Hal ini ditunjukkan dengan adanya sejumlah 8.905 kasus positif covid di Kota Semarang. Data Jawa Tengah dan Kota Semarang sebagai top kasus tertinggi positif covid 19 di Indonesia dapat dilihat melalui gambar berikut :

Gambar 1 - Data Kasus Tertinggi Covid 19 Provinsi dan Kabupaten/Kota Di Indonesia

Top 5 Provinsi Jumlah Kasus Tertinggi:	Top 10 Dengan Jumlah Kasus Terbanyak
1. DKI Jakarta (68,467)	KOTA SURABAYA 14.129
2. Jawa Timur (42,855)	KOTA ADM. JAKARTA PUSAT 13.292
3. Jawa Tengah (21,626)	KOTA ADM. JAKARTA TIMUR 11.636
4. Jawa Barat (20,846)	KOTA ADM. JAKARTA SELATAN 10.965
5. Sulawesi Selatan (15,295)	KOTA ADM. JAKARTA BARAT 10.491
	KOTA ADM. JAKARTA UTARA 9.677
	KOTA SEMARANG 8.905
	KOTA MAKASSAR 7.627
	SIDOARJO 6.151
	KOTA MEDAN 5.251

Sumber : covid19.co.id - Update Data 27 September 2020

Tingginya kasus positif Covid 19 memaksa pemerintah untuk melakukan perubahan birokrasi dan sistem pelayanan publik serta melakukan adaptasi dengan perubahan tersebut. Hal ini dilakukan untuk memutus mata rantai penyebaran virus Covid 19 yang tak kunjung menurun kasus positifnya di Indonesia. Pandemi Covid 19 menjadi pengungkit yang besar atas penerapan *e-Government* yang selama ini berjalan cukup lambat di Indonesia karena adanya beberapa keterbatasan atau kendala. Dengan Pandemi Covid 19, situasi dan kondisi seolah memaksakan untuk

mau tidak mau, siap tidak siap untuk penerapan metode baru sebagai imbas dari kebiasaan baru (*New normal*) yang harus segera diterapkan.

Dalam masa pandemi Covid-19 birokrasi harus mengoptimalkan pemanfaatan teknologi, informasi dan komunikasi dalam segala hal di sektor pemerintahan. Transformasi dari pelayanan publik konvensional menjadi *e-public service*, harus segera dilaksanakan. Salah satu upaya pelaksanaan *e-public service* adalah pelaksanaan e-Tilang yang diinisiasi oleh Kepolisian Republik Indonesia (Polri) sebagai bentuk transformasi dari tilang konvensional. E-Tilang sendiri sebenarnya merupakan sebuah inovasi yang dilakukan oleh Polri dalam pelayanan publik. Namun pelaksanaannya belum dapat menggantikan tilang konvensional secara keseluruhan.

Optimalisasi pelaksanaan e-Tilang perlu mendapat perhatian terutama pada masa Pandemi Covid 19. Hal ini dikarenakan penggunaan e-Tilang yang masih sangat rendah di Kota Semarang. Padahal dapat diketahui bahwa penerapan e-Tilang di Kota Semarang telah disosialisasikan pada tahun 2016 dan dilaksanakan sejak tahun 2017. Data penerapan e-tilang dibandingkan tilang konvensional di Kota Semarang dapat dilihat dalam tabel berikut :

**Tabel 1 - Penerapan E-Tilang dan Tilang Konvensional
di Polrestabes Semarang Tahun 2017 - 2019**

No	Tahun	Jumlah Kasus	
		Tilang Konvensional	E-Tilang
1	2017	51.062	3.033
2	2018	264.995	26.382
3	2019	62.007	5.370

Sumber: Polrestabes Semarang, Diolah, 2020.

Tabel 1 memperlihatkan bahwa jumlah penanganan kasus pelanggaran lalu lintas melalui pelayanan e-tilang masih sangat sedikit jumlahnya dibandingkan

dengan tilang konvensional. Padahal, mengingat masa Pandemi Covid 19 saat ini, pelaksanaan e-tilang harus lebih dioptimalkan daripada tilang konvensional. Atas latar belakang inilah Penulis tertarik untuk meneliti mengenai optimalisasi pelaksanaan e-Tilang terutama pada masa pandemi covid 19 di Kota Semarang.

PERMASALAHAN DAN TUJUAN PENELITIAN

Permasalahan Penelitian

1. Bagaimana pelaksanaan e-Tilang di Kota Semarang?
2. Bagaimana upaya mengoptimalkan e-Tilang di masa Pandemi?
3. Apa kendala-kendala yang dihadapi dalam upaya mengoptimalkan e-Tilang di masa Pandemi?

TUJUAN PENELITIAN

1. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis pelaksanaan e-Tilang di Kota Semarang.
2. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis upaya mengoptimalkan e-Tilang di masa Pandemi.
3. Untuk mengidentifikasi kendala-kendala yang dihadapi dalam upaya mengoptimalkan e-Tilang di masa Pandemi.

KAJIAN PUSTAKA

Pandemi Covid 19, Protokol Kesehatan dan Pelayanan Publik di Masa Pandemi

WHO (*World Health Organization*) mengungkapkan pandemi adalah penyebaran penyakit baru ke seluruh dunia (*World Health Organization, 2020*). WHO menyepakati kondisi dunia saat ini dengan memberikan pernyataan bahwa COVID-19 adalah “pandemi”. Pandemi terjadi ketika beberapa faktor ini terpenuhi: (1) Peningkatan jumlah atau virulensi agen baru. (2) Informasi dan sifat lainnya dari agen baru ini belum terdeteksi atau berbeda dari yang pernah ada sebelumnya. (3) Modus transmisi atau infeksi yang meningkat sehingga orang yang lebih rentan terpapar. (4) Perubahan kerentanan respons tuan rumah terhadap agen, dan / atau faktor-faktor yang meningkatkan paparan host atau melibatkan pengenalan jalur infeksi baru (*World Health Organization, 2020*).

Pandemi Covid 19 adalah peristiwa menyebarnya penyakit koronavirus 2019 (*coronavirus disease 2019*, singkatan dari COVID-19) di seluruh dunia. Penyakit ini disebabkan oleh koronavirus jenis baru yang diberi nama SARS-CoV-2. Wabah COVID-19 pertama kali dideteksi di Kota Wuhan Provinsi Hubei Tiongkok pada tanggal 1 Desember 2019. Selanjutnya Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) pada tanggal 11 Maret 2020 menetapkan penyebaran penyakit koronavirus 2019 sebagai Pandemi Covid 19.

Virus SARS-CoV-2 menyebar di antara orang-orang terutama melalui percikan pernapasan (*droplet*) yang dihasilkan selama batuk. Percikan ini juga dapat dihasilkan dari bersin dan pernapasan normal. Selain itu, virus dapat menyebar akibat menyentuh permukaan benda yang terkontaminasi dan kemudian menyentuh wajah seseorang. Penyakit COVID-19 paling menular saat orang yang menderitanya memiliki gejala, meskipun penyebaran mungkin saja terjadi sebelum gejala muncul. Gejala umum COVID-19 di antaranya demam, batuk, dan sesak napas.

Upaya untuk mencegah penyebaran virus corona termasuk pembatasan perjalanan, karantina, pemberlakuan jam malam, penundaan dan pembatalan acara, serta penutupan fasilitas umum. Upaya-upaya pencegahan ini dilakukan dengan menerapkan protokol kesehatan yang telah ditetapkan dalam Keputusan Menteri Kesehatan Republik Indonesia Nomor Hk.01.07/Menkes/382/2020 Tentang Protokol Kesehatan Bagi Masyarakat Di Tempat Dan Fasilitas Umum Dalam Rangka Pencegahan Dan Pengendalian Corona Virus Disease 2019 (Covid-19). Oleh karenanya, masyarakat harus melakukan perubahan pola hidup dengan tatanan dan adaptasi kebiasaan yang baru (*new normal*) agar dapat hidup produktif dan terhindar dari penularan COVID-19.

Tempat dan fasilitas umum merupakan salah satu lokus masyarakat beraktivitas yang akan mendukung keberlangsungan perekonomian, namun berpotensi menjadi lokus penyebaran COVID-19. Sebab itulah perlu protokol kesehatan dalam pelaksanaan kegiatan di tempat dan fasilitas umum untuk mencegah penularan COVID-19. Tempat dan fasilitas umum yang dimaksud dalam

Keputusan Menteri Kesehatan Kesehatan Republik Indonesia Nomor Hk.01.07/Menkes/382/2020 antara lain pasar dan sejenisnya, Mall/pertokoan dan sejenisnya, Hotel/penginapan/asrama dan sejenisnya, rumah makan/restoran dan sejenisnya, sarana dan kegiatan olahraga, moda transportasi, stasiun/terminal/pelabuhan/bandar udara, lokasi daya Tarik wisata, jasa perawatan kecantikan/rambut dan sejenisnya, jasa ekonomi kreatif, kegiatan keagamaan di rumah ibadah, serta jasa penyelenggaraan event/pertemuan.

Protokol kesehatan berlaku bagi siapa saja yang terlibat atau berada di tempat dan fasilitas umum. Prinsipnya protokol kesehatan di tempat dan fasilitas umum harus memuat perlindungan kesehatan individu seperti memakai masker, cuci tangan dengan sabun, jaga jarak fisik dengan orang lain, dan meningkatkan daya tahan tubuh dengan perilaku hidup bersih dan sehat (PHBS). Substansi protokol kesehatan pada masyarakat harus memperhatikan titik kritis dalam penularan COVID-19 yang meliputi jenis dan karakteristik kegiatan/aktivitas, besarnya kegiatan, lokasi kegiatan (outdoor/indoor), lamanya kegiatan, jumlah orang yang terlibat, kelompok rentan seperti ibu hamil, balita, anak-anak, lansia, dan penderita komorbid, atau penyandang disabilitas yang terlibat dan lain sebagainya.

Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka memenuhi kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga Negara dan penduduk atas barang dan/atau jasa atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara Negara berupa pemberian dokumen resmi untuk warga negara. Hal ini sesuai dengan Pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Pasal 1 angka 2 menyatakan bahwa pelayanan publik adalah setiap institusi penyelenggara Negara, korporasi, lembaga independen yang dibentuk berdasarkan undang-undang untuk kegiatan pelayanan publik, dan badan hukum lain yang dibentuk semata-mata untuk kegiatan pelayanan publik.

Pandemi Covid-19 membawa dampak yang besar bagi masyarakat secara luas dan adanya kebiasaan *New Normal* secara langsung maupun tidak, membatasi interaksi antar individu dalam masyarakat. Pemberlakuan Pembatasan Sosial di

Indonesia juga membawa dampak pada aksesibilitas pelayanan publik. Pelayanan publik yang selama ini dilakukan dengan beinteraksi secara langsung harus dibatasi bahkan harus beralih kepada pelayanan secara *online* atau secara *electronic service (e-service)*. *E-Service* pada hakekatnya merupakan bagian dari *e-Government* yang dalam administrasi publik, peralihan paradigma ini telah berlangsung sejak dua dasawarsa lalu.

E-Government : Strategi Efektivitas Pelayanan Publik di masa Pandemi

E-Government merupakan penggunaan teknologi oleh pemerintah, khususnya aplikasi berbasis web via internet (*web-based internet application*) untuk meningkatkan akses dan pengiriman informasi pemerintah dan layanan kepada warga negara, mitra bisnis, karyawan, lembaga lain, dan entitas pemerintah. *E-Government* memiliki potensi untuk membantu membangun hubungan yang lebih baik antara pemerintah dan publik oleh membuat interaksi dengan warga lebih lancar, lebih mudah, dan lebih efisien (McClure, 2000). Fang (2002) mendefinisikan *E-Government* sebagai cara untuk pemerintah menggunakan teknologi informasi dan komunikasi yang inovatif, khususnya aplikasi berbasis web via internet (*web-based internet application*), untuk menyediakan akses informasi dan layanan pemerintah yang lebih mudah bagi warga negara. Hal ini dilakukan demi meningkatkan kualitas layanan dan memberikan peluang lebih besar bagi masyarakat untuk berpartisipasi dalam pembangunan institusi pemerintah dan proses demokrasi.

Kemajuan teknologi informasi dan komunikasi sangat mendorong terciptanya kecepatan penyampaian informasi, keterjangkauan, efektivitas dan efisiensi, baik dalam dunia industri (swasta) maupun pemerintahan. Penggunaan teknologi informasi dan komunikasi atau biasa disebut *e-government* dapat mewujudkan pemerintahan yang baik (*good governance*). Selain itu, penerapan *e-government* dapat meningkatkan pelayanan publik, mempermudah interaksi dengan masyarakat, dan mendorong akuntabilitas serta transparansi penyelenggara pelayanan publik (Dwiyanto, 2011).

Pasal 4 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik menjelaskan mengenai asas-asas penyelenggaraan pelayanan publik terkait

penerapan *e-government*. Hal ini terutama dalam perwujudan asas pada huruf f, yaitu partisipatif, huruf h tentang keterbukaan, huruf I tentang akuntabilitas, huruf k, yaitu ketepatan waktu, dan huruf l tentang kecepatan, kemudahan, dan keterjangkauan. Merujuk Pasal 23 ayat (1) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, disebutkan bahwa dalam rangka mendukung informasi penyelenggaraan pelayanan publik perlu diselenggarakan Sistem Informasi yang bersifat nasional. Selanjutnya ayat (4) menjelaskan bahwa penyelenggara pelayanan publik wajib mengelola Sistem Informasi yang terdiri atas sistem informasi elektronik atau nonelektronik, sekurang-kurangnya meliputi; profil penyelenggara, profil pelaksana, standar pelayanan, maklumat pelayanan, pengelola pengaduan dan penilaian kinerja. Oleh karenanya, pelaksanaan *e-government* dapat mempermudah, mengefektifkan dan mengefisiensikan penyelenggaraan pelayanan publik.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat dipahami bahwa *e-government* sangat penting diterapkan, terutama dalam pelayanan publik pada masa pandemi Covid 19. Kondisi ini mengingatkan bahwa selama masa pandemi, sangat dianjurkan untuk tetap dirumah, tetap menjaga jarak dan disiplin melaksanakan protokol kesehatan. Disatu sisi, transparansi, akuntabilitas dan partisipasi publik menjadi unsur utama yang dipersyaratkan dalam pelayanan publik. Untuk itu, beberapa unsur pendukung pelayanan publik dengan menerapkan *e-government*, antara lain: (1) komitmen pemimpin guna mendukung proses dan aktivitas pelayanan publik berbasis elektronik; (2) dukungan sarana dan prasarana; dan (3) sumber daya manusia (Dwiyanto, 2011).

Bukti Pelanggaran (Tilang) dan E-Tilang

Bukti Pelanggaran (Tilang) merupakan denda yang dikenakan Polisi terhadap pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas. Tilang adalah metode utama yang dipakai sebagai penindakan bagi pelanggar aturan lalu lintas, sebagaimana tercantum dalam Bab VI Pasal 211 sampai dengan Pasal 216 KUHAP dan penjelasannya. Selanjutnya tiga fungsi utama tilang adalah: (a) Sebagai surat panggilan ke Pengadilan Negeri; (b) Sebagai Pengantar untuk membayar denda ke

Bank / Panitera; dan (c) Sebagai tanda penyitaan atas barang bukti yang disita baik berupa SIM, STNK atau Kendaraan Bermotor.

Tilang elektronik (e-Tilang) merupakan digitalisasi proses tilang, dengan menggunakan teknologi agar seluruh proses tilang berjalan lebih efektif dan efisien serta memudahkan polisi dalam manajemen administrasi. Aplikasi E-Tilang dikategorikan menjadi dua (2) *user*, yaitu kepolisian dan kejaksaan. Pada sisi kepolisian, sistem akan berjalan pada komputer tablet dengan sistem operasi Android sedangkan pada pihak kejaksaan sistem akan berjalan dalam bentuk website, sebagai eksekutor seperti proses sidang manual.

Penerapan e-Tilang mempunyai landasan hukum yang kuat yakni Undang - Undang Nomor 11 Tahun 2008, pasal 5, tentang transaksi elektronik dan Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Setiyanto, dkk, (2017), menyebutkan bahwa beberapa manfaat adanya sistem E-Tilang adalah :

- a. Transparansi. Adanya mekanisme pelaporan maupun penyebaran informasi penyimpangan tindakan aparat publik.
- b. Pemberdayaan. Diharapkan masyarakat dapat menularkan sikap tertib lalu lintas setelah mengetahui peraturan yang ada kepada orang di sekelilingnya agar tidak melanggar peraturan.
- c. Responsif. Responsivitas pihak berwenang akan lebih tinggi dan semakin cepat tanggap dan lebih responsive terhadap aduan masyarakat dalam hal lalu lintas.
- d. Keadilan. Dalam layanan E-Tilang setiap pelanggar yang melakukan perbuatan pelanggaran yang sama akan mendapatkan denda atau hukuman yang sama tanpa pandang bulu.

Adapun kelemahan pelaksanaan E-Tilang adalah :

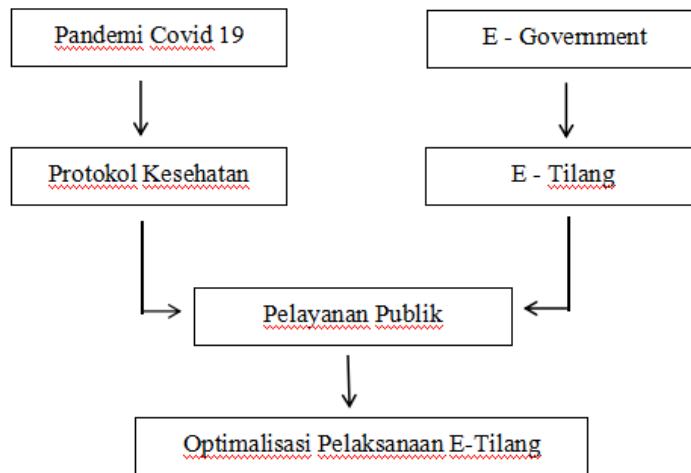
- a. Aksesibilitas jaringan aplikasi, dimana jika ketersediaan sinyal sedang buruk akibat cuaca maka layanan pun akan terganggu.
- b. Layanan E-Tilang *just in time* memaksa pelanggar harus mampu membayar denda sesuai besaran denda yang ditentukan saat itu .
- c. Data yang belum terintegrasi sehingga penerapan E-tilang tidak optimal.

d. Sosialisasi yang kurang mengenai E-tilang membuat masyarakat belum sepenuhnya *aware* dengan program E-Tilang.

KERANGKA PIKIR PENELITIAN

Berdasarkan serangkaian teori yang dikemukakan oleh Penulis, maka kerangka pikir yang terbentuk dalam penulisan ini digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2 - Kerangka Pikir Penelitian



Sumber : Peneliti, 2020

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif, dimana maksud penelitian adalah untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian dalam bentuk kata-kata dan bahasa dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Lebih lanjut Creswell (2013) menjelaskan bahwa pendekatan kualitatif menggunakan sejumlah usaha yakni pengajuan pertanyaan dan prosedur, pengumpulan data dan analisis data. Fenomena - fenomena penelitian yang akan dideskripsikan adalah pelaksanaan e-tilang, kendala-kendala dan upaya optimalisasi pelaksanaannya dalam rangka pelayanan publik di masa pandemi covid 19. Data penelitian terdiri dari data primer dan sekunder terkait dengan fenomena penelitian, dimana untuk data primer Peneliti

mendapatkan melalui informan - informan penelitian. Data dikumpulkan melalui teknik wawancara, observasi dan dokumentasi yang selanjutnya dianalisis dengan menggunakan teknis analisis data Miles dan Heberman. Adapun uji keabsahan data menggunakan uji triangulasi sumber guna memverifikasi dan memvalidasi data (Sugiyono, 2008).

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pelaksanaan E-Tilang di Kota Semarang

E-tilang merupakan suatu bentuk inovasi Kepolisian Republik Indonesia dalam pelayanan publik, terutama untuk masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas. Tujuan diterapkannya E-Tilang antara lain agar pelayanan terhadap masyarakat dapat lebih efektif dan efisien dalam menyelesaikan administratif pelanggaran lalu lintas. Penerapan E-Tilang juga diharapkan mampu menekan adanya tindakan pungutan liar (pungli) yang banyak dikeluhkan masyarakat dari oknum petugas.

Pelaksanaan E-Tilang di Indonesia dilaksanakan berdasarkan atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Kepala Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia Tahun 2018 tentang Standar Operasional Prosedur (SOP) Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Surat Tilang Elektronik (E-Tilang). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur tentang keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan. Didalamnya terdapat pasal-pasal yang memuat tentang pelanggaran berlalu-lintas serta pelanggaran tindak kejahatan lalu lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam pelaksanaannya, E-Tilang memiliki standar operasional prosedur (SOP). SOP E-Tilang merupakan serangkaian instruksi tertulis yang dibakukan bagi pengemban Fungsi Teknis Lalu Lintas Polri mengenai bagaimana proses penyelenggaraan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan dengan surat tilang elektronik. SOP E-Tilang ini juga merupakan pedoman yang berlaku untuk implementasi E-Tilang di Kota Semarang dalam penyelenggaraan

penindakan pelanggaran LLAJ dalam rangka penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.

Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang ditindak dengan sistem E-Tilang meliputi pelanggaran LLAJ sebagaimana dimaksud dalam Pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Disebutkan dalam Pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 276, Pasal 278, Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 286, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 292, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 300, Pasal 301, Pasal 302, Pasal 303, Pasal 304, Pasal 305, Pasal 306, Pasal 307, Pasal 308, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran. Sedangkan 316 ayat (2) menyebutkan bahwa ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 273, Pasal 275 ayat (2), Pasal 277, Pasal 310, Pasal 311, dan Pasal 312 adalah kejahatan.

Jenis pelanggaran dan besaran denda yang ditetapkan atas pelanggaran LLAJ telah disebutkan dalam SOP E-Tilang. Berikut tabel bentuk pelanggaran dan besaran denda E-Tilang berdasarkan SOP E-Tilang :

Tabel 2 - Bentuk Pelanggaran dan Besaran Denda E-Tilang

No	UU LLAJ No. 22 Tahun 2009	PELANGGARAN	DENDA (Dalam Rp.)
1	Pasal 276	Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek tidak singgah di Terminal	250.000
2	Pasal 278	Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih tidak dilengkapi dengan perlengkapan ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama	250.000
3	Pasal 279	Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang mengganggu keselamatan	500.000
4	Pasal 280	Kendaraan Bermotor Tidak dipasang TNKB yang	500.000

		ditetapkan oleh POLRI	
5	Pasal 281	Pengemudi Tidak memiliki Surat Izin Mengemudi	1.000.000
6	Pasal 282	Tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas POLRI	250.000
7	Pasal 283	Mengemudikan Kendaraan Bermotor sambil mengemudi	750.000
8	Pasal 284	Tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda	500.000
9	Pasal 285 ayat (1)	Sepeda Motor di Jalan tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan	250.000
10	Pasal 285 ayat (2)	Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan tidak memenuhi persyaratan teknis	500.000
11	Pasal 286	Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan	500.000
12	Pasal 287 ayat (1)	a. melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas	500.000
13	Pasal 287 ayat (1)	b. Melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Marka Jalan	500.000
14	Pasal 287 ayat (2)	Melanggar Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas	500.000
15	Pasal 287 ayat (3)	a. melanggar gerakan lalu lintas	250.000
16	Pasal 287 ayat (3)	b. tata cara berhenti dan Parkir	250.000
17	Pasal 287 ayat (4)	Hak utama bagi Kendaraan Bermotor yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar	250.000
18	Pasal 287 ayat (5)	Batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah	500.000
19	Pasal 287 ayat (6)	Tata cara penggandengan dan penempelan	250.000
20	Pasal 288 ayat (1)	Tidak dapat menunjukkan STNK dan stckba yang ditetapkan oleh POLRI	500.000
21	Pasal 288 ayat (2)	Tidak dapat menunjukkan SIM yang sah	250.000

22	Pasal 288 ayat (3)	Mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala	500.000
23	Pasal 289	Sabuk keselamatan pengemudi roda 4 dan penumpang yang duduk di depan	250.000
24	Pasal 290	Sabuk keselamatan dan mengenakan helm pengemudi dan penumpang roda 4 tapa rumah-rumah	250.000,00
25	Pasal 291 ayat (1)	Sepeda Motor tidak mengenakan helm SNI	250.000
26	Pasal 291 ayat (2)	Pengemudi Sepeda Motor membiarkan penumpangnya tidak mengenakan helm	250.000
27	Pasal 292	Sepeda Motor tanpa kereta samping yang mengangkut Penumpang lebih dari 1 (satu) orang	250.000
28	Pasal 293 ayat (1)	Tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu	250.000
29	Pasal 293 ayat (2)	Sepeda Motor di Jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari	100.000
30	Pasal 294	Membelok atau berbalik arah, tanpa memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan	250.000
31	Pasal 295	Berpindah lajur atau bergerak ke samping tanpa memberikan isyarat	250.000
32	Pasal 296	Menerobos perlintasan Kereta Api ketika sinyal sudah berbunyi.	750.000
33	Pasal 297	Berbalapan di Jalan	3.000.000
34	Pasal 298	Tidak memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan bahaya, atau isyarat lain pada saat berhenti atau Parkir dalam keadaan darurat	500.000
35	Pasal 299	Kendaraan Tidak Bermotor yang dengan sengaja berpegang pada Kendaraan Bermotor untuk ditarik, menarik benda-benda yang dapat membahayakan Pengguna Jalan lain, dan/atau menggunakan jalur jalan kendaraan	100.000
36	Pasal 300 huruf (a)	Kendaraan Bermotor Umum tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan atau tidak menggunakan lajur paling kiri	250.000

37	Pasal 300 huruf (b)	Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan/atau menurunkan Penumpang	250.000
38	Pasal 300 huruf (c)	Tidak menutup pintu kendaraan selama Kendaraan berjalan	250.000,00
39	Pasal 301	Kendaraan Bermotor angkutan barang yang tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan	250.000
40	Pasal 302	Mengetem, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek	250.000
41	Pasal 302	Menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian	250.000
42	Pasal 302	Melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek	250.000
43	Pasal 303	Mobil barang untuk mengangkut orang	250.000
44	Pasal 304	Angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan	250.000
45	Pasal 305	Mengangkut barang khusus yang tidak memenuhi ketentuan tentang persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, Parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dari instansi terkait	500.000
46	Pasal 306	Angkutan barang tidak dilengkapi surat muatan	250.000

Sumber : SOP E-Tilang (2018)

Sosialisasi tentang kebijakan E-Tilang beserta mekanisme pelaksanaannya ternyata tidak banyak diketahui oleh masyarakat dalam implementasi kebijakan E-Tilang di Kota Semarang. Hal ini terutama terkait dengan besaran denda yang diberlakukan dalam E-Tilang. Ketika Peneliti menanyakan kepada Informan Penelitian, yakni Informan 4 dan Informan 5 sebagai anggota masyarakat yang terkena E-Tilang, mereka mengaku tidak memahami dan mengerti bagaimana prosedur E-Tilang dan berapa besaran denda yang diberlakukan dalam E-Tilang.

Sedangkan prosedur atau mekanisme E-Tilang di Kota Semarang menurut Informan 1 sebenarnya sudah disosialisasikan melalui beberapa media, diantaranya

surat kabar lokal, surat kabar *online* dan media lain seperti *banner* di masing-masing Kepolisian Sektor (Polsek) di Kota Semarang. Selain sosialisasi, Kepolisian Kota Semarang juga telah menjelaskan mengenai prosedur atau mekanisme pelaksanaan e-Tilang. Penindakan pelanggaran LLAJ (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dengan sistem E-Tilang dilaksanakan menurut acara pemeriksaan cepat pelanggaran lalu lintas tanpa dihadiri pelanggar di sidang Pengadilan. Selanjutnya, Petugas mewajibkan pelanggar menyetorkan uang titipan denda secara elektronik melalui Bank untuk penyelesaian perkaranya.

Keseluruhan sistem dan mekanisme E-Tilang terintegrasi dan berinteraksi dengan sistem informasi dan komunikasi E-Tilang yang diselenggarakan bersama berdasarkan perjanjian kerjasama antara Polri dan Kejaksaan dengan Bank yang ditunjuk sebagai penampung uang titipan denda Tilang sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan. Adapun perbankan yang ditunjuk untuk bekerjasama dalam implementasi kebijakan e-Tilang di Kota Semarang adalah Bank Rakyat Indonesia (BRI).

Peneliti kemudian melakukan wawancara mendalam tentang pilihan E-Tilang atau Tilang Konvensional ketika Peneliti mengemukakan besaran denda E-tilang yang harus dibayarkan oleh Pelanggar lalu lintas. Berdasarkan keterangan Informan 4 dan Informan 5 dalam penelitian menyebutkan bahwa mereka sebagai masyarakat yang terkena sanksi pelanggaran, merasa keberatan atas besaran denda yang tertera dalam tabel E-Tilang. Mereka menilai bahwa besarnya denda E-Tilang terlalu memberatkan dan selama ini tidak dipublikasikan dengan baik. E-tilang hanya terpublikasi mengenai kebijakan dan prosedurnya yang menurut Kepolisian dapat lebih mudah dan cepat dari tilang konvensional. Namun denda yang harus dibayarkan melalui E-Tilang tidak disosialisasikan kepada masyarakat. Hal inilah yang dianggap masyarakat kurang transparan dalam sosialisasi kebijakan E-Tilang di Kota Semarang. Adanya keberatan masyarakat ini dapat membuka peluang atau potensi untuk penggunaan kembali tilang konvensional, bahkan berpotensi untuk adanya “negosiasi” atau “sidang ditempat” antara Pelanggar dengan Petugas Lalu Lintas.

Sejumlah CCTV telah dipasang di beberapa lokasi di Kota Semarang dalam pelaksanaan E-Tilang. Lokasi yang dipasang CCTV adalah lokasi-lokasi yang strategis, dimana banyak terjadi pelanggaran lalu lintas karena padatnya pengguna kendaraan bermotor. Contoh beberapa titik CCTV yang ditempatkan pada lokasi yang strategis dan telah terintegrasi dalam implementasi E-Tilang di Kota Semarang, ditempatkan pada Perempatan Polda Jateng dan Lingkar Tugu Muda.

Pelaksanaan E-Tilang di Kota Semarang memerlukan interaksi dan integrasi dengan sejumlah *stakeholder* di Kota Semarang. Dinas Perhubungan Kota Semarang merupakan salah satu institusi yang bekerjasama dengan Polrestabes Semarang dalam implementasi kebijakan e-Tilang di Kota Semarang. Dinas Perhubungan Kota Semarang merupakan organisasi pemerintah yang memiliki sumber daya sesuai dengan kebutuhan implementasi E-Tilang di Kota Semarang.

Selain itu, Polrestabes Semarang juga memerlukan kerjasama dengan Pengadilan Negeri Semarang sebagai pihak yang menerbitkan Daftar Tabel Denda Tilang. Adanya interaksi dan integrasi diperlukan mengingat bahwa kebijakan E-Tilang memerlukan sumber daya yang kompleks, baik sumber daya kewenangan, sumber daya manusia, sumber daya finansial, maupun sumber daya material atau peralatan.

Optimalisasi E-Tilang di Masa Pandemi di Kota Semarang

Drucker (1999) menyebutkan beberapa tuntutan pembaruan organisasi menurut teori perubahan organisasi dapat berasal dari kondisi internal dan eksternal yang tidak diharapkan, seperti munculnya ketidakwajaran, inovasi yang berdasarkan kebutuhan proses, perubahan struktur industri atau struktur pasar, demografi, perubahan persepsi, suasana dan makna serta pengetahuan baru. Robbins & Judge (2013) mengungkapkan bahwa perubahan organisasi (birokrasi) merupakan proses di mana organisasi berpindah dari keadaan sekarang ke keadaan masa depan yang dipengaruhi oleh perubahan lingkungan organisasi dan kondisi yang *unpredictable*. Perubahan dilakukan mengarah pada peningkatan efektivitas organisasi dengan tujuan mengupayakan perbaikan kemampuan organisasi dalam

menyesuaikan diri terhadap perubahan lingkungan, serta perubahan perilaku anggota organisasi.

Mengapa birokrasi belum mampu merespon masalah strategis di Indonesia? Terdapat 2 (dua) alasan berkenaan dengan pertanyaan mengapa birokrasi Indonesia belum mampu merespon masalah strategis atau belum mampu melakukan transformasi di Indonesia. Pertama, birokrasi Indonesia masih tertinggal dengan negara lain dalam merumuskan kebijakan dengan cepat dan tepat untuk menyikapi situasi dunia yang terus berubah dan bergerak secara dinamis, terutama di bidang informasi, komunikasi, dan teknologi (ICT). Kedua, secara teoretis, birokrasi publik bekerja dengan berpedoman pada regulasi, prosedur, hierarki, dan kontrol (Purwanto, 2019).

Adanya kondisi pandemi Covid-19 ini mengharuskan pemerintah dan institusi publik lainnya untuk cepat beradaptasi, merespon perubahan yang terjadi, serta mentransormasi sistem, terutama dalam pelayanan publik. Di masa Pandemi ini, birokrasi tidak bisa lagi mempertahankan prosedur yang hierarkis dan rigid, serta terus berupaya melakukan standardisasi dan formalisasi. Kekakuan dalam memedomani berbagai prinsip tersebut telah menafikan realitas bahwa ketika lingkungan dan masyarakat berubah, birokrasi pun harus beradaptasi demi merespons perubahan (Purwanto, 2019). Dalam hal ini ada 3 (tiga) unsur yang menjadi perhatian dalam adaptasi terhadap tatanan normal baru di lingkungan kementerian/lembaga/daerah, yaitu: penyesuaian sistem kerja, dukungan sumber daya manusia, dan dukungan infrastruktur (Kemenpan-RB, 2020).

Optimalisasi pelaksanaan E-Tilang di masa pandemi covid 19 di Kota Semarang, dilakukan dengan strategi - strategi berikut :

- a. Pelayanan publik berbasis *e-government* membutuhkan sinergitas dan koordinasi antar lembaga. Begitu pula dengan pelaksanaan E-Tilang di masa pandemi covid 19 di Kota Semarang, dimana membutuhkan sinergitas dan koordinasi antara beberapa *stakeholder* seperti Polrestabes Semarang, Dinas Perhubungan Kota Semarang, Pengadilan Negeri dan Bank yang ditunjuk.

- b. Pelaksanaan E-Tilang sangat membutuhkan dukungan berbagai sumber daya. Sumber daya terdiri dari sumber daya manusia, sumber daya anggaran, sumber daya peralatan (sarana prasarana), serta sumber daya informasi dan wewenang. Berbagai sumber daya perlu dikolaborasikan dan menjadi pertimbangan dalam pelaksanaan e-tilang di Kota Semarang.
- c. Peran pemimpin dan kepemimpinan yang kuat sangat penting untuk mendukung dua strategi yang telah dikemukakan sebelumnya. Dengan pimpinan dan kepemimpinan yang kuat maka mampu untuk menjalin sinergitas dan koordinasi antar lembaga. Pimpinan yang baik juga mampu melihat, menilai dan menggunakan sumber daya yang dibutuhkan dalam pelaksanaan e-Tilang di Kota Semarang.

Kendala - Kendala Pelaksanaan E-Tilang di Kota Semarang

Pelaksanaan E-Tilang sangat penting dilakukan, terutama dalam masa Paandemi Covid 19 di Kota Semarang. Sebenarnya pelaksanaan e-Tilang di Kota Semarang telah dilaksanakan jauh sebelum terjadi Pandemi, yakni sejak tahun 2017. Namun sejumlah kendala ditemukan dalam pelaksanaan E-Tilang di Kota Semarang. Kendala - kendala tersebut antara lain :

1. Tata cara atau prosedur dan besaran denda pengurusan E-Tilang belum tersosialisasikan dengan baik kepada publik. Hal ini terlihat dari masih minimnya masyarakat yang memanfaatkan e-Tilang dan cenderung memilih menggunakan tilang konvensional.
2. Vonis denda dari Pengadilan terkait E-Tilang telah ditetapkan. Namun ada beberapa besaran denda yang tidak sesuai dengan tabel e-tilang yang ditetapkan dalam aplikasinya.
3. Jaringan internet masih belum stabil secara keseluruhan, sehingga terkadang proses e-Tilang tidak berjalan lancar karena terkendala koneksi.
4. Bagi Petugas Lalu Lintas di Polrestabes Semarang juga terdapat sedikit kendala, yakni penguasaan aplikasi teknologi informasi, termasuk aplikasi E-Tilang. Hal ini karena usia sejumlah petugas lalu lintas yang terbilang “senior” sehingga cenderung gagap teknologi (gaptek).

5. Belum digunakannya sistem *Elektronik Traffic Violation Enforcement Control Center (E-TVECC)* sebagai dasar e-Tilang terhadap seluruh kasus pelanggaran lalu lintas. Polrestabes Semarang masih menggelar operasi patuh lalu lintas dan menentukan pelanggaran lalu lintas secara konvensional.
6. Masih terbukanya peluang praktek “damai” ataupun sidang di tempat oleh oknum petugas, dimana petugas tidak mengarahkan masyarakat untuk menggunakan e-Tilang. Hal ini karena E-Tilang masih merupakan alternatif penyelesaian pelanggaran lalu lintas.

PENUTUP

Kesimpulan

Pelaksanaan E-Tilang sangat penting dilakukan, terutama dalam masa Paandemi Covid 19 di Kota Semarang. Meski demikian, pelaksanaan e-Tilang sebenarnya telah dilaksanakan jauh sebelum pandemi covid 19 berlangsung, namun pelaksanaannya belum optimal. Pandemi covid 19 menjadi pengungkit yang besar untuk dapat melaksanakan e-Tilang secara optimal di Kota Semarang. Transformasi pelayanan publik konvensional menjadi pelayanan publik secara elektroik / digital sangat mendesak dan penting dilakukan. Beberapa strategi perlu diterapkan dalam optimalisasi pelaksanaan e-tilang, seperti : (1) sinergitas dan koordinasi antar lembaga; (2) dukungan berbagai sumber daya; dan (3) peran pemimpin dan kepemimpinan yang kuat. Sedangkan beberapa kendala dalam pelaksanaan e-tilang di Kota Semarang, antara lain: (a) tata cara atau prosedur dan besaran denda E-Tilang belum tersosialisasi dengan baik; (b) vonis denda belum sinkron; (c) jaringan internet belum stabil; (d) beberapa petugas masih gagap teknologi (gaptek); (e) belum digunakannya sistem *Elektronik Traffic Violation Enforcement Control Center (E-TVECC)* secara keseluruhan; dan (f) masih terbukanya peluang praktek “damai” atau sidang ditempat.

Saran

Saran yang diajukan Peneliti dalam meningkatkan optimalisasi pelaksanaan E-Tilang di Kota Semarang adalah :

1. Melakukan sosialisasi yang lebih intensif tentang tata cara atau prosedur dan besaran denda pengurusan E-Tilang kepada publik, melalui berbagai media komunikasi.
2. Melakukan sinkronisasi vonis denda dari tabel denda dalam aplikasi e-tilang dengan tabel denda yang telah ditetapkan oleh Pengadilan Negeri, sehingga terdapat kesamaan besaran denda atas kasus pelanggaran yang sama.
3. Melakukan kerjasama dengan provider telekomunikasi agar jaringan internet dapat stabil secara keseluruhan sehingga proses e-Tilang dapat berjalan lancar.
4. Memberikan pelatihan khusus tentang aplikasi e-Tilang bagi Petugas Lalu Lintas di Polrestabes Semarang sehingga tidak gagap teknologi (gaptek) saat melaksanakan tugas.
5. Meningkatkan penggunaan sistem *Elektronik Traffic Violation Enforcement Control Center (E-TVECC)* sebagai dasar e-Tilang terhadap seluruh kasus pelanggaran lalu lintas dan tidak menggelar operasi patuh lalu lintas secara konvensional pada masa pandemi Covid 19.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, J.W. (2013). *Research Design (Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif dan Mixed)* Edisi Revisi. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Drucker, Peter.F, 1999. *Manajemen: Tugas, Tanggung Jawab dan Praktek*,. Jakarta: PT Gramedia.
- Dwiyanto. Agus, (2011), *Manajemen Pelayanan Publik*. Yogyakarta. Gadjah Mada. University Press.
- Fang, Zhiyuan. (2002). *E-Government in Digital Era : Concept, Practice, and Development*. *International Journal of The Computer, The Internet and Management*, Vol 10, No 2, pp 1-22.
- Kemenpan-RB. 2020. *ASN Bersiap Menyongsong Tatanan Normal Baru*. Retrieved from <https://www.menpan.go.id/site/berita-terkini/asn-bersiap-menyongsong-tatanan-normal-baru> diakses pada Mei 2020

- McClure, D. L. (2000). Statement of David L. McClure, U.S. General Accounting Office, before the Subcommittee on Government Management, Information and Technology, Committee on Government Reform, House of Representatives. Available: <http://www.gao.gov>.
- Purwanto, E. A. 2019. *Kebijakan Publik Yang Agile dan Inovatif Dalam Memenangkan Persaingan di Era VUCA (Volatile, Uncertain, Complex, and Ambiguous) Pidato Pengukuhan Guru Besar*. Yogyakarta.
- Robbins, & Judge. 2013. *Organizational Behavior* (15th ed.). United States of America: Prentice Hall.
- Setiyanto, Gunarto, Wahyuningsih, (2017), Efektivitas Penerapan Denda Sanksi E-Tilang Bagi Pelanggar Lalu Lintas Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, *Jurnal Hukum Khaira Ummah*, Vol. 2 No. 4, Desember 2017, Unissula, Semarang.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung : ALFABETA.
- World Health Organization (2020) „WHO | What is a pandemic?“, World Health Organization.