

Tilang Elektronik & Budaya Berlalu Lintas di Kabupaten Maros

Aikal Ammar Saputrah S.

Universitas Hasanuddin

Correspondence author: aikal3103@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords:

Electronic Ticket, Etle Mobile Handheld, Automatic Number Plate Recognition, Law Enforcement, and Traffic.

How to cite:

Saputrah, A. A. S. 2025. Tilang Elektronik & Budaya Berlalu Lintas di Kabupaten Maros. Emik, 8(2), 160-178.

ABSTRACT

Previous studies on electronic ticket (e-ticket) have mostly focused on juridical aspects and law enforcement effectiveness. Research on e-ticket implementation using ANPR (Automatic Number Plate Recognition) cameras has been widely conducted, but studies on e-ticket using EMH (Etle Mobile Handheld) remain limited. This study aims to fill this research gap by examining the implementation of e-ticket in Maros Regency, Indonesia.

This research employs a qualitative approach. Data were collected through observation and in-depth interview. There were ten informants involved in this study, including eight riders, a police officer, and a transportation department official.

The findings indicate that the implementation of e-ticket in Maros Regency has not been fully optimized due to limited infrastructure and insufficient public outreach. Although supported by Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation and Police Regulation Number 5 of 2021, most people received information about e-ticket through social media, internet, or word of mouth rather than direct socialization by police officers. Public responses varied some riders changed their behavior after being fined electronically, while others complied with traffic regulations to avoid penalties. The e-ticket process starts with police capturing images of violations using EMH cameras, followed by sending violator data to the South Sulawesi Traffic Department, which issues violation notices sent to the violator's home, including evidence and fines. This study argues that effective support for e-ticket significantly influences the implementation of e-ticket policies.

1. Pendahuluan

Tertib berlalu lintas merupakan salah satu aspek penting dalam menciptakan keamanan dan kenyamanan dalam berkendara. Tertib lalu lintas bukan hanya mengurangi risiko kecelakaan, tetapi juga mencerminkan kesadaran hukum dan kedisiplinan masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Di tengah meningkatnya mobilitas masyarakat, baik untuk bekerja, sekolah, maupun aktivitas lainnya, permasalahan pelanggaran lalu lintas kerap muncul dan menjadi tantangan tersendiri. Indonesia, dengan jumlah penduduk sekitar 282 juta, menempati urutan keempat jumlah penduduk terbanyak di dunia. Dengan jumlah penduduk yang besar, mobilitas masyarakat juga meningkat, termasuk dalam berlalu lintas.

UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) telah menegaskan mengenai keamanan dan kenyamanan berlalu lintas. Namun, UU ini tetap tidak menjamin ketertiban dalam berlalu lintas. Hal ini dapat dilihat dari berbagai pelanggaran dalam berlalu lintas. Hartina dkk. (2019:182) mendefinisikan pelanggaran lalu lintas sebagai adanya ketidaksesuaian antara aturan dan pelaksanaan, yakni piranti hukum yang telah ditetapkan melalui undang-undang yang berlaku secara sah, sedangkan dalam pelaksanaannya tidak sedikit masyarakat yang melanggar aturan-aturan yang telah ada dan diberlakukan saat ini.

Satria dan Kurniawan (2025) mengungkapkan data kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Indonesia selama tahun 2024 mencapai 205.783 kasus dan mengakibatkan hampir 27.000 korban meninggal dunia. Oleh karena itu, Korlantas melakukan berbagai upaya untuk menyosialisasikan UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, seperti imbauan melalui prosedur, penyebaran pamflet, pemasangan papan himbauan, penyuluhan ke sekolah-sekolah, penyuluhan langsung kepada pengemudi, bahkan penyuluhan melalui media cetak maupun elektronik. Upaya tersebut bertujuan untuk memberikan informasi kepada masyarakat mengenai pentingnya keselamatan berkendara.

Dalam era digital yang semakin berkembang, teknologi telah memberikan dampak signifikan dalam berbagai aspek kehidupan, termasuk dalam upaya penegakan hukum berlalu lintas. Salah satu inovasi penting dalam bidang ini adalah penerapan tilang elektronik atau *Electronic Traffic Law Enforcement* (ETLE). Sistem ini diperkenalkan pada November 2018, ketika Polda Metro Jaya memasang 10 kamera ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*) yang mampu mendeteksi secara otomatis berbagai jenis pelanggaran lalu lintas. Setelah dinilai berhasil, sistem ini mulai disebarluaskan ke seluruh wilayah Indonesia dengan harapan mampu mengurangi pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Sering kali dijumpai pengendara yang melanggar aturan lalu lintas yang sangat umum, seperti penggunaan helm dan hal ini didukung oleh opini masyarakat bahwa masalah yang terjadi antara pelanggar dan aturan lalu lintas yang berlaku akan terjadi apabila pelanggar ditemukan oleh petugas lalu lintas yang sedang bertugas. Inipun dinilai bahwa masalah yang terjadi saat pelanggar tersebut ditemukan oleh petugas dapat diselesaikan di tempat (membayar denda pelanggaran di lokasi) atau biasa disebut “damai di tempat” dan tidak memerlukan urusan yang panjang. Oleh karenanya, masyarakat untuk mematuhi aturan lalu lintas saat melihat atau mendapatkan informasi mengenai petugas lalu lintas yang sedang bertugas.

Penerapan tilang elektronik di Maros memiliki beberapa perbedaan dengan tilang elektronik yang ada di kota-kota besar lainnya. Di kota-kota besar, seperti Makassar dan Jakarta, penerapannya menggunakan kamera ANPR yang mendeteksi pelanggaran secara otomatis, sedangkan di Maros petugas menggunakan EMH (*Ette Mobile Handheld*) yang lebih fleksibel dan memungkinkan penerapannya di lokasi tanpa kamera tetap. Perbedaan penerapan ini memberikan ruang untuk membandingkan bagaimana kebijakan, proses sosialisasi, respon yang diberikan, dan praktik dari tilang elektronik.

Studi Hartina dkk. (2019:181-193) yang berfokus pada persepsi masyarakat terhadap penerapan tilang elektronik di Kota Makassar menunjukkan bahwa masyarakat belum sepenuhnya menyetujui penerapan tilang elektronik di Kota Makassar karena menganggap bahwa tilang elektronik hanya merupakan wacana pemerintah (gagasan sementara). Temuan lainnya menunjukkan adanya penghambat dalam penerapan tilang elektronik yang ada di Kota Makassar, yaitu: (1) ruas jalan yang tidak memadai; (2) kurangnya pengawasan dari pihak kepolisian; (3) kepadatan kendaraan; (4) jam kerja petugas yang bertugas memantau *Closed-Circuit Television* (CCTV); (5) prosedur penyelesaian pelanggaran yang panjang dan tidak dipahami oleh sebagian masyarakat Kota Makassar.

Meskipun ada persamaan dalam hal hambatan penerapan tilang elektronik di Kota Makassar, yakni kurangnya sosialisasi ke masyarakat, Aditya dan Safriani (2020:74-80) menemukan sejumlah hambatan yang berbeda, yaitu: (1) pemilik kendaraan sering kali tidak menyadari bahwa kendaraannya digunakan oleh orang lain saat terjadi pelanggaran, sehingga mereka tidak mengetahui bahwa kendaraan mereka telah terdeteksi melanggar oleh sistem tilang elektronik; (2) masih belum efektifnya langkah preventif dalam pelanggaran lalu lintas; (3) masih kurangnya sosialisasi tentang proses penerapan tilang elektronik; dan (4) pemasangan CCTV di Kota Makassar hanya ada di jalan-jalan tertentu.

Dengan berfokus pada efektivitas penerapan tilang elektronik terhadap pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polda Metro Jaya dari aspek yuridis empiris dengan pendekatan studi kasus, studi Amin dkk. (2020:135-155) mengindikasikan bahwa penerapan tilang elektronik masih belum efektif. Hal ini dibuktikan dengan beberapa temuannya, yaitu (1) aturan hukum tentang mekanisme tilang elektronik hanya diatur dalam Keputusan Kapolda Metro Jaya dan belum diatur dalam Peraturan Kapolri, sehingga tidak dapat menjadi dasar hukum untuk melakukan penindakan terhadap kendaraan bermotor yang berasal dari luar wilayah hukum Polda Metro Jaya; (2) petugas yang menerapkan tilang elektronik masih dilaksanakan secara rangkap oleh anggota Subdit Gakkum Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya karena belum ada unit atau bagian khusus yang menangani tilang elektronik pada struktur organisasi Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya; (3) Keterbatasan fitur kamera tilang elektronik menyebabkan keterbatasan penjangkauan jenis-jenis pelanggaran sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ; dan (4) Kondisi cuaca dan keamanan kamera tilang elektronik jika terjadi unjuk rasa anarkis menyebabkan kerusakan terhadap peralatan dan membuatnya tidak berfungsi.

Pinim dkk. (2022:1410-1423) mengkaji efektifitas penegakan hukum pelanggaran lalu lintas tilang elektronik pada Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan dengan metode penelitian yuridis empiris. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tilang elektronik memudahkan masyarakat untuk membayar denda melalui bank. Namun, tidak semua masyarakat dapat mengikuti prosedur tilang elektronik, terutama untuk masyarakat awam yang kurang mengerti tentang teknologi. Sistem tilang elektronik tersebut memberikan dampak yang positif bagi masyarakat yang melek teknologi, tapi menjadi tantangan bagi masyarakat yang gagap teknologi.

Dalam studinya tentang penegakan hukum berlalu lintas melalui tilang elektronik dalam meningkatkan kesadaran hukum berlalu lintas, Singgamata (2023:23-35) menunjukkan bahwa penerapan ETLE berbasis CCTV diharapkan dapat meningkatkan kesadaran hukum masyarakat dalam berkendara. Rekaman CCTV dijadikan alat bukti sah di pengadilan sesuai dengan Pasal 272 UU LLAJ sehingga pelanggaran dapat ditindak tanpa harus melalui pemeriksaan manual di jalan. Meskipun demikian, penelitian ini juga menyoroti rendahnya kesadaran masyarakat Indonesia dalam berlalu lintas, sehingga implementasi ETLE diharapkan dapat meningkatkan kepatuhan berlalu lintas, meminimalisasi pungutan liar, dan menciptakan keselamatan bersama dalam berlalu lintas.

Penelitian tentang tilang elektronik lebih banyak melihat dari aspek yuridis dan efektivitas penegakan hukum (Amin dkk. 2020; Aditya dan Safriani 2020 dan Pinim dkk. 2022), penerapan tilang elektronik berbasis kamera ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*) (Hartina dkk. 2019; Amin dkk. 2020; Aditya dan Safriani 2020), Pinim dkk. 2022 dan Singgamata 2023). Artikel ini menitikberatkan pada penerapan tilang elektronik yang secara spesifik menggunakan EMH (*Etle Mobile Handheld*) yang baru mulai diberlakukan di Kabupaten Maros, dengan pembahasan yang terbagi atas empat bagian, yaitu: (1) *Overview* tentang Kabupaten Maros sebagai lokasi penerapan Tilang Elektronik; (2) Dasar hukum dan kebijakan tilang elektronik; (2) Sosialisasi tilang elektronik; (3) Respon masyarakat terhadap tilang elektronik; dan (4) Praktik tilang

elektronik di Kabupaten Maros. Empatnya adalah pokok bahasan yang akan dibahas setelah metode penelitian berikut ini.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif untuk memahami fenomena sosial penerapan tilang elektronik secara mendalam melalui pengalaman, perilaku, dan pandangan masyarakat terkait hal tersebut di Kabupaten Maros yang berlangsung antara bulan April dan Juli 2025.

Informan dalam penelitian dipilih berdasarkan teknik *purposive sampling* dengan kriteria, yaitu: seorang polisi yang bertugas dalam pelaksanaan dan pengawasan tilang elektronik, seorang staf Dinas Perhubungan, dua anggota masyarakat Maros yang pernah ditilang dan enam orang yang tidak pernah melakukan pelanggaran tilang elektronik, sebagaimana dapat dilihat pada **Tabel 1** berikut ini.

Tabel 1. Informan Penelitian				
No.	Nama	Umur	Jenis Kelamin	Peran
1.	Pak Sulaiman	44	Laki-laki	Polisi
2.	Nurul	27	Perempuan	Dinas Perhubungan
3.	Pak Adi	56	Laki-laki	Pernah Ditilang
4.	Faisal	26	Laki-laki	Pernah Ditilang
5.	Pak Arman	35	Laki-laki	Tidak Pernah Ditilang
6.	Nanda	25	Perempuan	Tidak Pernah Ditilang
7.	Yangti	24	Perempuan	Tidak Pernah Ditilang
8.	Novia	23	Perempuan	Tidak Pernah Ditilang
9.	Josan	23	Laki-laki	Tidak Pernah Ditilang
10.	Pak Syahrul	21	Laki-laki	Tidak Pernah Ditilang

Data dikumpulkan melalui observasi (*observation*) dan wawancara mendalam (*in-depth interview*). Observasi dilakukan untuk mengamati situasi lapangan terkait penerapan tilang elektronik di sejumlah lokasi strategis, yaitu: perbatasan Kabupaten Maros dan Kota Makassar, jalan Poros Maros-Makassar, kawasan Pasar Sentral Maros, depan Kantor Bupati Maros, jalan Trans Sulawesi (Jalan Poros Maros-Pangkep), kawasan pendidikan, perempatan jalan raya Maros dan perilaku pengendara. Wawancara dilakukan dengan menggunakan pedoman wawancara. Adapun topik-topik wawancara meliputi: kebijakan dan dasar hukum yang melandasi penerapan sistem tilang elektronik di Maros; perangkat yang digunakan untuk melakukan tilang elektronik; proses sosialisasi tilang elektronik; proses sosialisasi yang dilakukan oleh pihak berwenang kepada masyarakat, respon masyarakat; baik yang mendukung maupun yang mengalami kendala dalam proses tilang elektronik; dan praktik tilang elektronik.

Teknik analisis data dalam penelitian ini mengikuti model Creswell dan Guetterman (2019:236-265) yang dimulai dengan membuat transkrip wawancara dan menyatukannya dengan catatan observasi. Selanjutnya dilakukan pengkategorian data berdasarkan temuan penelitian. Pengkategorian ini sekaligus mengkodekan data, yaitu: dasar hukum dan kebijakan penerapan tilang elektronik, proses sosialisasi, respon

masyarakat terhadap penerapan tilang elektronik dan praktik tilang elektronik. Ini dilanjutkan dengan menyusun data berdasarkan kategori, yang kemudian diinterpretasikan dan dimaknai sebelum akhirnya menarik kesimpulan.

Etika penelitian menyangkut izin informan (informant consent) untuk terlibat dan untuk direkam wawancaranya. Semua informan memberikan persetujuan tidak saja untuk terlibat, tapi juga untuk diwawancarai dengan direkam selama wawancara berlangsung. Nama-nama yang digunakan adalah nama samaran (pseudonym) atas kesepakatan bersama.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Maros Sebagai Lokasi Penerapan Tilang Elektronik

Kabupaten Maros merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Sulawesi Selatan yang memiliki posisi strategis sebagai daerah penyangga Kota Makassar. Maros berbatasan langsung dengan Kota Makassar di selatan, Kabupaten Pangkep di utara, Kabupaten Bone di timur, dan Selat Makassar di barat, dengan luas wilayah mencapai 1619,2 km.² Berdasarkan data tahun 2024, jumlah penduduk Kabupaten Maros tercatat sebanyak 389.277 jiwa. Dari segi struktur usia, mayoritas penduduk berada dalam kelompok usia produktif (15-59 tahun), yang mencakup 64,79% dari total populasi atau setara dengan 252.267 jiwa. Sementara itu, anak-anak berusia 0-14 tahun sekitar 27,62% dari total populasi atau setara 98.162 jiwa dan kelompok usia lanjut (di atas 60 tahun) mencakup sekitar 9,98% atau setara 38848 jiwa dengan pusat pemerintahan terletak di Kecamatan Turikale (Hikmayanti dkk. 2024:5-47).

Maros menjadi jalur utama lalu lintas antara Makassar dan wilayah utara Sulawesi Selatan. Berdasarkan hasil observasi, intensitas lalu lintas di Maros sangat tinggi pada pagi hari (jam masuk sekolah dan kerja) dan sore hingga malam hari, sedangkan antara pukul 23.00 p.m. dan 05.00 a.m., kondisi jalan raya cenderung sepi. Namun, di pusat kota Kabupaten Maros pada malam Minggu, kepadatan bertahan hingga lewat larut malam.

Beberapa titik strategis seperti Jalan poros perbatasan Maros-Makassar, Pasar Tramo, Hutan Kota Maros dan jalan di sekitar sekolah yang memiliki pelajar dengan jumlah yang banyak seperti SMPN 1 Maros maupun SMPN 2 Maros, mobilitas masyarakat terlihat sangat tinggi. Hasil observasi menunjukkan bahwa kepatuhan berlalu lintas lebih nampak ketika polisi sedang *stand by*. Banyak pengendara yang hanya memakai helm saat melihat polisi, putar balik jika ada razia, atau bahkan menyembunyikan diri di sela kendaraan lain saat melihat ada polisi. Pada malam hari, pelanggaran lebih banyak terjadi yang berupa absen memakai helm atau melawan arus di pinggir jalan. Pelanggaran juga banyak terjadi ketika pengendara bertujuan ke Pantai Tak Berombak (PTB), ada yang melalui masjid Al-Markaz Al-Islami Maros dan ada juga yang melalui Pasar Tramo. Jenis pelanggaran lainnya adalah masih banyak masyarakat yang mengantar anak di bawah umur yang dibonceng tanpa menggunakan helm, baik itu pergi, pulang sekolah, ataupun tujuan lainnya. Saat akan menuju ke mesjid untuk sholat Jumat atau saat hari raya Islam, masyarakat sering kali memakai songkok daripada helm meskipun tujuannya melintasi jalan raya.

Dalam kaitan dengan tilang elektronik, peralatan yang dimiliki untuk penerapan tersebut masih sangat terbatas karena berbeda dari Makassar yang telah memiliki kamera tilang permanen, Maros masih menggunakan EMH, yaitu: kamera manual yang dipegang petugas saat patroli atau sedang melakukan pengaturan lalu lintas. Petugas akan mengambil gambar pelanggar lalu lintas lalu mengirimkannya ke pusat, yaitu Dinas Lalu Lintas Sulawesi Selatan untuk diverifikasi dan diproses lebih lanjut.

Dasar Hukum dan Kebijakan Tilang Elektronik

Tilang elektronik atau ETLE merupakan sistem penegakan hukum di bidang lalu lintas yang memanfaatkan teknologi kamera untuk mendeteksi pelanggaran secara otomatis maupun semi otomatis. Sistem ini diterapkan untuk meningkatkan kepatuhan pengguna jalan sekaligus meminimalisir praktik-praktik penyimpangan seperti pungutan liar (pungli) dalam interaksi langsung antara petugas dengan pelanggar.

Penerapan tilang elektronik di Indonesia berlandaskan pada hukum nasional yang telah ditetapkan pemerintah. Landasan utamanya adalah UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ yang membahas tentang keamanan dan kenyamanan berlalu lintas dan penerapan sistem penegakan hukum berbasis teknologi yang ditegaskan melalui Peraturan Kepolisian Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penegakan Hukum di Bidang Lalu Lintas, yang memberikan landasan operasional bagi penggunaan perangkat elektronik dalam mendeteksi pelanggaran lalu lintas. Penerapan tilang elektronik di Indonesia pertama kali diluncurkan oleh Kepolisian Republik Indonesia pada tahun 2018 dan terus dikembangkan seiring meningkatnya kebutuhan akan sistem penegakan hukum yang efisien dan transparan. Melalui sistem ini, pengawasan terhadap perilaku berlalu lintas tidak lagi bergantung sepenuhnya pada keberadaan fisik petugas di lapangan, tetapi didukung oleh perangkat teknologi digital.

Dalam penerapannya, terdapat dua jenis sistem kamera yang digunakan dalam pelaksanaan tilang elektronik, yaitu ANPR (*Automatic Number Plate Recognition*) dan EMH (*Etle Mobile Handhel*). Ikhtisar (2022) mengungkapkan ANPR adalah sistem kamera otomatis yang merekam dan membaca plat nomor kendaraan secara *real-time*, dimana sistem ini bekerja secara penuh tanpa intervensi manusia dan data pelanggaran secara otomatis dikirim ke pusat data untuk diproses lebih lanjut.

Sedangkan untuk EMH, Richa (2024) menjelaskan bahwa EMH adalah sistem semi-digital, di mana petugas mengambil foto pelanggaran secara manual dengan menggunakan kamera genggam atau perangkat ponsel lalu mengunggahnya ke dalam sistem tilang elektronik yang kemudian diverifikasi lebih lanjut. Di Maros, petugas kepolisian mengambil gambar pengemudi yang melanggar aturan lalu lintas di titik-titik tertentu, seperti pasar dan kawasan rawan pelanggaran lainnya. Gambar-gambar tersebut kemudian dikirimkan ke Direktorat Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan untuk diverifikasi. Jika terbukti melakukan pelanggaran, surat konfirmasi akan dikirimkan ke alamat pemilik kendaraan. Setelah pelanggar mendapatkan surat tilang ia diminta untuk membayar denda pelanggaran melalui *bank*. Jika pelanggar mengalami kendala dalam proses pembayaran, maka pihak kepolisian dapat membantunya.

Kebijakan ini didukung oleh Korlantas Polri melalui instruksi kepada Dinas Lalu Lintas Polda Sulawesi Selatan, yang kemudian diteruskan ke wilayah kabupaten/kota. Pak Sulaiman (44 tahun, polisi) menjelaskan, bahwa:

Untuk awal tilang elektronik di Maros, kita kan menyesuaikan dengan perintah dari Direktorat, semua dari Direktorat Sulsel, untuk saat ini kami diberi dua unit EMH dan untuk sementara ini masih berjalan, mungkin nanti ada penambahan.

Dengan dua unit EMH, ini penerapan tilang elektronik masih sangat terbatas jika dikaitkan dengan luas wilayah Maros dan jumlah penduduknya. Namun, salah satu kelebihan sistem ini adalah tidak adanya interaksi langsung antara pelanggar dan petugas, sehingga dianggap mampu mengurangi praktik-praktik koruptif dalam proses penilangan. Namun, penggunaan kamera EMH memiliki keterbatasan, khususnya pada akurasi dan kecepatan verifikasi data serta ketidakmampuan menjangkau seluruh titik rawan pelanggaran karena ini sangat bergantung pada mobilitas petugas.

Sosialisasi Tilang Elektronik

Dalam buku klasiknya *Mind, Self, and Society*, Mead (1934), mendefinisikan bahwa sosialisasi adalah “proses interaksi sosial dimana individu belajar menjadi anggota masyarakat dan memahami peran sosial yang berlaku dalam masyarakat.” Sosialisasi adalah proses sosial individu berperilaku sesuai dengan norma, nilai, dan perilaku yang diharapkan oleh masyarakat dan menyesuaikan diri dengan budaya yang ada. Sosialisasi merupakan salah satu aspek penting dalam penerapan kebijakan publik, termasuk dalam penerapan tilang elektronik. Sosialisasi berfungsi memberikan pemahaman kepada masyarakat mengenai tujuan, mekanisme, dan manfaat dari diterapkannya tilang elektronik agar terciptanya pemahaman oleh masyarakat.

Sosialisasi tilang elektronik sebenarnya sudah dilakukan oleh Direktorat Sulawesi Selatan, seperti melalui papan informasi dan media sosial. Dalam kaitan dengan ini, Pak Sulaiman (44 tahun, polisi) mengungkapkan, bahwa: “Kalau sosialisasi dari Direktorat sudah banyak, Makassar dan daerah sudah semua.” Ini diikuti sosialisasi yang dilakukan Direktorat Sulawesi selatan, Kepolisian Maros juga melakukan sosialisasi yang cukup dimana pihak kepolisian melakukan himbauan langsung kepada masyarakat, baik saat bertugas di lalu lintas ataupun saat datang ke rumah pelanggar tilang elektronik. Saat pihak kepolisian datang ke rumah pelanggar tilang elektronik untuk memberikan surat pelanggaran, pihak kepolisian juga memberikan informasi kepada masyarakat setempat mengenai pemberlakuan tilang elektronik. Pihak kepolisian juga melakukan sosialisasi baik secara langsung maupun melalui media-media sosial.¹

Poin utama yang di sampaikan oleh pihak kepolisian saat melakukan sosialisasi kepada masyarakat, yaitu terkait prosedur tilang elektronik dan himbauan untuk mengikuti aturan lalu lintas, Pak Sulaiman menambahkannya, sebagai berikut:

Untuk *point* utama yang disampaikan kepada masyarakat adalah bagaimana penyelesaian tilang elektronik. Apabila ada surat pemberitahuan yang dikirim ke rumah dan menghimbau masyarakat agar taat pada aturan berlalu lintas, sehingga tidak kena tilang elektronik.

Salah seorang informan sekaligus guru yang mengajar di salah satu sekolah di Maros, Pak Arman (32 tahun, tidak pernah ditilang) menyampaikan, bahwa:

Masih sering pihak kepolisian sosialisasi terkait kepatuhan lalu lintas bukan tilang elektronik. Bahkan ketika upacara itu biasanya dari pihak polisi, Polres yang berbicara tentang pentingnya menaati rambu-rambu lalu lintas, terutama pengguna helm ya. Kenapa polisi mengatakan begitu? Karena untuk keselamatan pengendara.

Ini mengindikasikan bahwa pihak kepolisian tidak secara spesifik menyosialisasi tilang elektronik secara langsung pada masyarakat. Novia (23 tahun, tidak pernah ditilang) menyampaikan, bahwa: “Sejauh ini belum saya dapat sosialisasinya dari kepolisian, tapi saya dengar-dengar dari teman-teman kalau sudah ada yang menemukan seperti ini bahkan ada teman yang sudah dapat kasus yang seperti ini.” Selain itu, Nanda (26 tahun, tidak pernah ditilang) menyatakan, bahwa: “Setahu saya sih belum ada yah sosialisasi di Maros, setahu saya belum ada sih kak dan informasinya saya dapat dari internet, televisi, media sosial sih kak.”

¹ <http://polresmaros.com>, diakses tanggal 24 September 2025.

Namun, Nurul (26 tahun, Dinas Perhubungan) mengungkapkan hal yang berbeda, bahwa: "Untuk sosialisasinya saya rasa sudah lihat semua informasinya di media sosial, di akun resmi Polri dan sudah banyak juga yang *repost* video dan cara kerja tilang elektronik." Pernyataan ini sejalan dengan apa yang dinyatakan oleh Pak Sulaiman (44 tahun, polisi) bahwa: "Kalau sosialisasi dari Direktorat sudah banyak, Makassar dan daerah sudah semua." Pada kenyataannya masih banyak anggota masyarakat yang tidak mengetahuinya. Ini menunjukkan bahwa jangkauan proses sosialisasi langsung masih terbatas, belum menyeluruh ke semua lapisan masyarakat, seperti yang dikemukakan oleh Pak Adi (35 tahun, pernah ditilang) bahwa:

Sebelumnya sih belum tahu [terkait tilang elektronik], tapi sudah kena tilang ini jadi mulai selalu pakai helm karena kan taunya ada di lampu merah, ternyata polisinya juga sembunyi-sembunyi ambil foto pelanggaran lalu lintas.

Yangti (25 tahun, tidak pernah ditilang) berpendapat tentang proses sosialisasi tilang elektronik, sebagai berikut:

Saya dapat informasinya ini pertama kali di berita televisi, kalau di media sendiri jarang sih saya buka kaya di Instagram, tapi yang saya dapat itu di tivi-tivi yang beritakan. Saya tidak tahu terkait sosialisasinya bagaimana karena saya punya kesibukan di Makassar, tapi untuk yang terjun langsung sosialisasi saya belum pernah dapat, tidak tahu yah kalau untuk warga-warga di dekat lingkungan rumah saya. Tapi kalau menurut saya pribadi karena saya belum pernah dapat itu berarti sosialisasinya belum menyeluruh kalau memang ada sosialisasi begitu.

Yangti mempertegas pentingnya sosialisasi yang lebih menyebar luas. Namun, hal ini ditimpali oleh Pak Sulaiman, bahwa sosialisasi bukan berarti harus pihak kepolisian datang rumah-rumah, namun dengan menyebarkan informasi terkait tilang elektronik di media-media sosial dan televisi itu telah menjadi bagian dari sosialisasi. Kabupaten Maros masih dalam tahap pengembangan dan belum memiliki kamera ANPR, sehingga kamera ANPR yang memancarkan cahaya setiap beberapa detik memberikan informasi secara langsung kepada masyarakat mengenai pemberlakuan tilang elektronik. Hal ini juga membuat masyarakat merasa penasaran, sehingga mencari informasi terkait tilang elektronik. Di Maros telah dipasang papan informasi terkait pemberlakuan tilang elektronik (lihat **Gambar 1**). Papan semacam ini dapat ditemukan di perbatasan Maros-Makassar. Namun, wilayah Maros cukup luas (1.619,2 km²) dengan jumlah penduduk 389.277 jiwa, sehingga papan informasi tidak akan cukup untuk menyebarkan informasi terkait pemberlakuan tilang elektronik.



Gambar 1. Papan Informasi Pemberlakuan Tilang Elektronik

Selain itu, ada ruang konsultasi terkait tilang elektronik di Samsat Maros yang bersampingan dengan ruang pembayaran pajak kendaraan, sehingga masyarakat yang datang ke Samsat Maros dapat melihat dan berkonsultasi dengan petugas yang ada terkait tilang elektronik. Mereka yang terkena tilang elektronik dan mengalami kendala dalam proses pembayaran dapat meminta bantuan di Samsat Maros, khususnya di ruang konsultasi terkait tilang elektronik ini (lihat **Gambar 2**).



Gambar 2. Ruang Khusus Konsultasi Terkait Tilang Elektronik

Respon Masyarakat Terhadap Tilang Elektronik

Respon, menurut Soekanto (1993:48), adalah “prilaku yang merupakan konsekuensi dari prilaku yang sebelumnya sebagai tanggapan atau jawaban suatu persoalan atau masalah tertentu.” Dalam konteks ini, respon masyarakat terhadap penerapan tilang elektronik di Kabupaten Maros memperlihatkan adanya perbedaan yang cukup jelas. Temuan penelitian menunjukkan, bahwa masyarakat yang memberi respon terhadap tilang elektronik terbagi atas dua kategori, yaitu: *pertama*, respon dari mereka yang pernah ditilang; *kedua*, respon dari mereka yang tidak pernah ditilang.

Respon Dari Mereka yang Pernah Ditilang

Respon dari mereka yang pernah melanggar cenderung berdasarkan pengalaman langsung yang pernah dialami. Terkena tilang elektronik menimbulkan kesadaran baru sekaligus kritik terhadap mekanisme penerapan tilang elektronik. Pak Adi (56 tahun, pernah ditilang) mengaku awalnya kaget setelah didatangi pihak kepolisian untuk diberikan surat tilang: “Awalnya keluar dari Pasar Tramo ternyata difoto, kaget juga kenapa tiba-tiba ada polisi datang ke rumah ternyata bawa surat tilang.” Sebelum terkena tilang elektronik Pak Adi tidak mengetahui detail penerapan tilang elektronik di Maros. Ia hanya mengetahui ada kamera yang dipasang di setiap lampu merah, bukan petugas yang diam-diam mengambil foto pelanggar. Ternyata ada juga polisi yang memotret secara sembunyi-sembunyi. Bagi Pak Adi, penegakan hukum yang terkesan diam-diam terasa mengejutkan walaupun memiliki tujuan yang baik. Pak adi juga mengungkapkan jika polisi mau memotret semua yang keluar Pasar Tramo, maka semuanya akan terkena tilang karena semuanya melanggar. Menurut Pak Adi, ini bentuk ketidakadilan dalam penindakan tilang elektronik yang dilakukan oleh petugas kepolisian karena Pak Adi melihat sebagian besar masyarakat yang keluar dari Pasar Tramo melakukan pelanggaran.

Pengalaman ini membuat Pak Adi yang pernah tertilang lebih waspada dalam berkendara. Beliau menyatakan bahwa: “Kalau keluar lihat ada polisi, saya pulang dulu ambil helm, kalau dekat biasanya *nggak* pakai.” Artinya, ada perubahan sikap dari Pak Adi untuk menghindari tilang elektronik, yaitu dengan lebih memerhatikan penggunaan

helm walaupun masih ada kebiasaan untuk tidak menggunakan helm jika jarak ke tujuannya tidak begitu jauh.

Respon Dari Mereka yang Tidak Pernah Ditilang

Selain masyarakat yang pernah terkena tilang elektronik, masyarakat yang belum pernah terkena tilang elektronik memiliki tanggapannya tersendiri. Menariknya, meskipun belum pernah ditilang, para informan memiliki opini dan harapan tersendiri mengenai penerapan tilang elektronik di Kabupaten Maros.

Pak Arman (35 tahun), seorang guru yang tidak memiliki pengalaman ditilang, mengaku pertama kali mendengar tilang elektronik dari cerita teman saat kumpul-kumpul di sekolah ataupun di kampung. Pak Arman menilai tilang elektronik sebagai kebijakan yang baik karena membantu menjaga keamanan dan keselamatan berkendara. Baginya, tujuan utama aturan berlalu-lintas bukan sekadar menilang, tetapi untuk melindungi keselamatan pengendara karena itu merupakan salah satu cara pencegahan terhadap kecelakaan. Namun, Pak Arman juga mengakui bahwa sosialisasi yang sering ia dengar lebih banyak tentang pentingnya menggunakan helm dan menaati rambu-rambu lalu lintas, bukan spesifik tentang tilang elektronik, sebagaimana diungkapkannya berikut ini:

Kalau itu saya belum tahu, saya baru dengar, masih sering polisi sosialisasi pentingnya pakai helm, bahkan ketika upacara itu biasanya dari pihak polisi. Polres yang berbicara tentang pentingnya menaati rambu-rambu lalu lintas terutama pengguna helm yah, karena kenapa, itu untuk keselamatan pengendara. Contohnya, ada keluarga bapak yang pernah ditabrak, tapi tidak pakai helm sampai-sampai meninggal karena terbentur kepalanya di batu.

Ini menunjukkan adanya kesadaran tentang pentingnya tertib berlalu lintas demi keselamatan pengendara. Namun, meskipun ada kesadaran terkait kepatuhan berlalu lintas, Pak Arman tetap mengaku baru mendengar soal detail tilang elektronik yang ada di Maros. Ini mencerminkan adanya kesenjangan antara kesadaran keselamatan dan pengetahuan mengenai kebijakan baru yang diterapkan. Pak Arman juga menyampaikan bahwa tilang elektronik lebih bagus dibanding manual karena masyarakat sering hanya takut jika ada polisi, bukan karena memiliki kesadaran terhadap aturan.

Dalam kaitan dengan ini Kak Novia (23 tahun, tidak pernah ditilang), mengetahui tilang elektronik dari teman-temannya dan bukan dari sosialisasi resmi. Menurutnya, tilang elektronik akan lebih efektif jika alat dan sistemnya ditingkatkan agar lebih mudah memantau secara langsung. Meski demikian, Novia menilai adanya tilang elektronik mendorong masyarakat untuk lebih disiplin dan tertib dalam berkendara. Novia juga berharap dengan diterapkannya tilang elektronik di Maros, masyarakat Maros bisa lebih memperhatikan prosedur keselamatan dengan mematuhi semua aturan berlalu lintas termasuk menggunakan alat keselamatan saat berkendara.

Nanda (26 tahun), yang biasanya naik kendaraan umum ke tempat kerjanya, juga mengetahui tilang elektronik dari media sosial dan televisi. Ia belum pernah melihat atau mengikuti proses sosialisasi resmi di Maros. Tapi, secara umum Novia menyetujui bahwa tilang elektronik bisa membuat pengendara lebih hati-hati agar terhindar dari kecelakaan. Baginya, kehadiran tilang elektronik bisa menggantikan peran polisi di jalan, sehingga pengawasan menjadi lebih konsisten karena biasanya masyarakat takutnya hanya pada polisi jika tidak ada polisi mereka tetap melanggar.

Josan (23 tahun, tidak pernah ditilang) pertama kali mendapatkan informasi terkait tilang elektronik dari berita dan internet setelah mencari tahu saat ia melihat kamera

ANPR yang ada di Makassar. Josan menilai bahwa tilang elektronik itu baik karena mampu menghilangkan penyalagunaan kekuasaan yang biasanya terjadi saat tilang manual. Josan juga pernah terkena tilang manual saat ia pulang dari kampus dan tiba-tiba pihak kepolisian menahannya walaupun ia merasa tidak melakukan pelanggaran. Pihak kepolisian saat itu memberikan dua pilihan, yaitu membayar denda pelanggaran senilai Rp200.000 atau membayarnya langsung di pengadilan. Saat itu Josan memilih membayar di tempat daripada harus repot mengurusnya di pengadilan. Terkait tilang elektronik Josan menilai belum mendapatkan sosialisasi dari pihak kepolisian secara langsung terlebih lagi Josan belum mengetahui bahwa tilang elektronik telah diterapkan di Maros. Hal ini karena Josan tidak melihat adanya kamera ANPR di Maros seperti yang ada di Makassar.

Yangti (25 tahun, tidak pernah ditilang) mengungkapkan bahwa ia memiliki pekerjaan di Makassar dan hanya sesekali pulang ke Maros. Tapi, ia mendengar tentang tilang elektronik dari televisi. Ia merasa efektivitas penerapannya di Maros belum setara dengan yang di kota-kota besar karena implementasinya belum sebaik di Jakarta atau paling tidak Makassar. Yangti juga mengakui belum pernah mendapat sosialisasi secara langsung dari pihak Kepolisian Maros. Meski demikian, Yangti tetap berharap penerapan tilang elektronik mendorong masyarakat lebih berhati-hati dan berharap ada peran aktif polisi untuk mengawasi secara langsung. Namun ia juga berharap pihak kepolisian bergerak aktif di lapangan dalam menyosialisasikan tentang tilang elektronik ini agar informasi ini merata di semua lapisan masyarakat. Ia sendiri akan mengingatkan orang terdekat terlebih dahulu untuk lebih tertib dalam berlalu-lintas. Ini mencerminkan bentuk kesadaran hukum bahwa aturan lalu lintas bertujuan menjaga keselamatan, bukan sekadar takut ditilang.

Praktik Tilang Elektronik di Kabupaten Maros

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 80/2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan [pasal 1(2)], penindakan pelanggaran lalu lintas adalah “Serangkaian tindakan yang dilaksanakan oleh penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.” Tilang elektronik adalah bagian dari penindakan tersebut. Temuan penelitian menunjukkan adanya dua tahapan dari praktik penindakan tilang elektronik di Kabupaten Maros, yaitu: *pertama*, proses penindakan di lapangan; *kedua*, alur data pelanggaran dan pembayaran

Proses Penindakan di Lapangan

Penerapan tilang elektronik di Kabupaten Maros telah berjalan sejak tahun 2023. Namun, karena keterbatasan perangkat tilang elektronik membuat penindakan belum dapat dilakukan di semua titik rawan pelanggaran sekaligus, sehingga pihak Kepolisian Maros membagi tugas untuk menjalankan tilang elektronik, ada yang saat patroli di tempat-tempat yang dinilai rawan pelanggaran, sehingga menjadi objek pantauan secara berkala. Meskipun ada keterbatasan unit, tilang elektronik masih dapat dijalankan sembari menunggu adanya penambahan unit EMH ataupun kamera pendeteksi pelanggaran secara otomatis ANPR. Di balik penerapan tilang elektronik ternyata tilang manual tidak ditiadakan seperti yang dijelaskan oleh Pak Sulaiman (44 tahun, polisi) berikut ini:

Untuk tilang elektronik sementara masih berlangsung juga, tilang manual itu ada poin-poin tertentu yang dilakukan tilang manual contohnya Pallawa (nama program tilang tersebut). Kalau untuk ketertiban masyarakat tergantung pimpinan, tergantung situasi bagaimana di lapangan apakah perlu tindakan tilang operasi

atau penginfoan saja. Kalau tilang elektronik itu langsung, langsung difoto saja semua data nanti diarahkan ke Direktorat.

Ini menunjukkan bahwa pihak Kepolisian Maros yang bertugas mengamankan arus lalu lintas ternyata tidak semuanya melakukan tilang atau langsung menindaklanjuti pelanggar yang ditemukan dengan memberikan denda pelanggaran. Tapi, ada juga yang hanya memberikan informasi terkait tilang elektronik atau teguran kepada pengendara agar lebih memerhatikan keselamatan dan keselamatan pengendara lain dalam berkendara.

Tilang elektronik pada dasar merupakan kebijakan yang baik, dimana tilang elektronik ini digunakan untuk menghindari keterlibatan langsung antara petugas kepolisian dengan masyarakat yang melakukan pelanggaran dan berpotensi adanya pungli (pungutan liar) dan memberikan kesan buruk dari masyarakat ke petugas kepolisian. Dalam kaitan dengan ini, Pak Sulaiman (44 tahun, polisi) menegaskan bahwa: "Karena ini kan semua untuk antisipasi mengingat masyarakat katanya banyak petugas yang menerima uang secara langsung, tindakannya kan tidak baik." Tilang elektronik juga membantu mendisiplinkan pengendara, sebagaimana yang dinyatakan oleh Nurul (27 tahun, Dinas Perhubungan) sebagai berikut:

Dengan adanya tilang elektronik ini menurutku bisa menyadarkan pengendara tentang pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas karena ya seperti yang kita tahu sekarang pengendara itu ketika ada *sweeping* baru melengkapi surat-surat dan atributnya. Jadi dengan adanya tilang elektronik pasti pengendara akan waspada dan melengkapi surat serta atributnya setiap akan melakukan perjalanan.

Menurut pihak Kepolisian Maros, di masa yang akan datang perangkat tilang elektronik di Maros akan terus ditingkatkan, baik dari segi jumlah unit kamera, petugas yang bertugas di lapangan maupun staf administrasi tilang elektronik. Kepolisian Maros juga menegaskan bahwa ke depannya akan menggunakan ANPR yang mendeteksi pelanggaran secara otomatis. Oleh karena masih dalam proses pengembangan dan belum memiliki alat ANPR, pihak Kepolisian Maros melengkapi setiap lampu merah dengan kamera biasa yang dipantau secara berkala oleh pihak kepolisian. Hal ini sejalan dengan informasi yang disampaikan oleh Nurul (27 tahun, Dinas Perhubungan) bahwa:

Kalo CCTV-nya di setiap lampu merah Kabupaten Maros ada, tapi saat ini masih polisi yang punya kewenangan kami dari ACTS (*Area Traffic Control System*) perhubungan Maros belum diberi wewenang untuk melakukan tilang elektronik dari kamera. Tapi, terkadang polisi datang ke *room* untuk mengecek rekaman CCTV. Untuk cara kerjanya itu polisi lalu lintas menyebar atau keliling di setiap daerah untuk memantau pelanggaran lalu lintas yang ada. Seperti yang sudah diketahui juga, setiap pelanggaran difoto dulu setelah itu Polantas akan kerahkan anggota ke rumah pelanggar untuk diberi surat tilang dan melakukan proses sesuai peraturan yang berlaku.

Ini mengindikasikan bahwa ada kerjasama antara pihak kepolisian dengan Dinas Perhubungan untuk memantau dan menjaga ketertiban pengendara dalam berkendara. Ini membuat pihak kepolisian dapat dengan cepat merespon meskipun membutuhkan kerja ekstra untuk memantau CCTV jika terjadi pelanggaran atau kecelakaan dari pengendara yang dapat dilacak dari plat kendaraannya ataupun jejaknya saat melewati setiap lampu merah (lihat **Gambar 3**).



Gambar 3. Kamera yang dipantau ACTS

Pihak ACTS juga saat ini belum diberikan wewenang untuk melakukan tilang elektronik, baik secara langsung, maupun dari CCTV yang terpasang di setiap lampu merah. Namun pihak kepolisian tetap selalu datang untuk melakukan pengecekan. Terkait alur dari penerapan tilang elektronik dapat dilihat pada **Bagan 1** berikut ini.



Bagan 1. Alur Penerapan Tilang Elektronik

Jika merujuk pada **Bagan 1** di atas, maka alur penerapan tilang elektronik dimulai dari Kepolisian Maros menggunakan kamera EMH. Lalu data pelanggaran dikirim ke Direktorat Sulawesi Selatan yang nantinya akan dibuatkan surat tilang. Setelah surat tilang dibuat akan diantarkan ke Kepolisian Maros dan Kepolisian Maros mengantarkan surat tilang tersebut ke rumah pelanggar sesuai alamat plat kendaraan, setelah itu pelanggar diminta untuk melakukan pembayaran denda.

Dalam praktiknya, proses penindakan yang dilakukan oleh pihak Kepolisian Maros dimulai dari petugas menggunakan EMH saat patroli rutin atau pengaturan lalu lintas di titik-titik yang dinilai rawan pelanggaran seperti sekitar pasar Tramo dan perbatasan Makassar–Maros. Kamera ini dilengkapi aplikasi khusus yang secara otomatis merekam data waktu, lokasi, dan gambar pelanggaran. Petugas juga memilih waktu-waktu tertentu untuk menjalankan tilang elektronik, biasanya pagi dan sore ketika lalu lintas lebih padat. Proses pengambilan gambar dilakukan tanpa interaksi langsung

dengan pengendara, ini sejalan dengan informasi yang disampaikan oleh Pak Sulaiman (44 tahun, polisi), bahwa: "Waktu mereka untuk menyebar dan mengambil gambar, saat pengaturan, patroli, kalau dinilai ada kerawanan atau pelanggaran, kalau tilang elektronik itu langsung, langsung difoto saja."

Namun hal ini sering kali menimbulkan keterkejutan karena masyarakat mengira hanya ada tilang manual atau kamera ANPR yang mendeteksi secara otomatis pelanggaran seperti yang terjadi di Makassar. Pak Adi (56 tahun) dan Faisal (26 tahun) adalah dua informan yang pernah terkena tilang. Keduanya tidak menyadari bahwa saat melakukan pelanggaran datanya telah diambil oleh pihak kepolisian secara diam-diam. Jika disimak secara lebih cermat, tindakan ini memberikan keuntungan dan kerugian. Keuntungannya saat pelanggaran terjadi tidak ada interaksi langsung antara pihak kepolisian dan pelanggar, sehingga mengurangi terjadinya pungutan liar (pungli) sekaligus mengurangi terjadinya kejar-mengejar di jalan raya yang sangat berbahaya bagi semua pengguna jalan. Kerugiannya datang dari sosialisasi yang tidak merata sehingga hanya sebagian masyarakat yang mendapatkan informasi dan masyarakat yang tidak mengetahui akan mendapatkan kendala dalam prosesnya. Kerugian lainnya datang dari masyarakat yang melakukan pelanggaran di malam hari sehingga penggunaan EMH tidak dapat maksimal terlebih lagi di wilayah yang tidak dapat dipantau secara terus menerus oleh pihak kepolisian, sehingga masyarakat tersebut membutuhkan perhatian langsung dari pihak kepolisian untuk mendapatkan edukasi dari pentingnya mengikuti aturan lalu lintas.

Dengan diterapkannya tilang elektronik ini membuat masyarakat akan selalu mengikuti aturan lalu lintas karena mereka tidak mengetahui kapan dan dimana pihak kepolisian akan mengambil data pelanggaran jika mereka melakukan pelanggaran, walaupun masih ada yang berusaha beradaptasi dengan perubahan ini seperti Pak Ahmad (56 tahun, pernah ditilang) yang mengatakan, bahwa: "Kalau keluar saya lihat ada polisi, saya pulang dulu ambil helm, kalau tempatnya dekat biasanya tidak pakai helm." Selain itu, tilang elektronik ini membantu pihak kepolisian dalam menertibkan lalu lintas, namun tilang elektronik jika tidak didukung oleh proses sosialisasi yang merata akan membuat masyarakat terkendala, baik itu dalam proses pembayaran ataupun kehadiran petugas kepolisian di rumah pelanggar. Saat pihak kepolisian datang ke rumahnya ia terkejut karena menurut pemahamannya, bahwa saat polisi datang berkunjung berarti ada suatu masalah yang ingin di sampaikan apalagi pada saat itu Pak Ahmad belum mengetahui sama sekali tentang tilang elektronik.

Alur Data Pelanggaran dan Pembayaran

Setelah petugas melakukan penindakan di lapangan menggunakan EMH, data pelanggaran yang telah direkam tidak langsung ditindaklanjuti oleh petugas di lokasi. Data tersebut harus melalui proses administratif, mulai dari verifikasi, pencocokan data kendaraan, hingga pengiriman surat konfirmasi kepada pelanggar.

Setelah proses penindakan di lapangan yang dilakukan dengan menggunakan EMH, langkah berikutnya adalah melalui proses administratif, pengolahan data hasil rekaman pelanggaran. Setelah gambar pelanggaran diambil, data tersebut dikirim ke Direktorat Lalu Lintas Sulawesi Selatan untuk diverifikasi dimana gambar dan data kendaraan dicocokkan dengan database yang ada di Samsat dan jika terbukti, akan dibuatkan surat tilang elektronik yang nantinya akan dikirim ke alamat pemilik kendaraan lalu pemilik kendaraan kemudian diarahkan untuk membayar denda melalui rekening *bank* yang telah ditentukan. Pak Sulaiman (44 tahun, polisi) menjelaskan: "Itu langsung datanya dikirim ke Ditlantas, nanti dari sana Ditlantas yang olah lalu di verifikasi, lalu

dikirimilah surat ke pelanggar, pembayarannya nanti langsung ke direktorat ataupun langsung ke *bank*.”

Dengan sistem ini, Kepolisian Maros hanya bertugas mengambil data pelanggar, sedangkan seluruh proses administrasi dilakukan terpusat di Direktorat Lalu Lintas Sulawesi Selatan. Hal ini dilakukan karena Kepolisian Maros masih belum memiliki sarana prasarana yang menunjang untuk menindak lanjuti pelanggaran yang terjadi. Selain itu, Kepolisian Maros masih belum mendapatkan izin untuk mengadakan staf khusus yang mengatur administrasi dari proses pelanggaran. Namun, Kepolisian Maros memiliki izin untuk membantu proses penyelesaian tilang elektronik yang dialami oleh pelanggar. Oleh karena itu, ada tempat khusus untuk berkonsultasi terkait tilang elektronik di Samsat Maros, seperti yang disampaikan oleh Pak Sulaiman (44 tahun, polisi) bahwa:

Pembayarannya nanti langsung di Direktorat ataupun langsung ke *bank*. Biasanya langsung di Ditlantas kalau ada rekening *bank*-nya. Nah, sekarang kan tidak langsung terlibat dengan polisi di tempat. Dengan cara seperti itu, praktek korupsi terkait bisa dieliminir.

Terkait pembayaran denda tilang, Faisal (26 tahun), misalnya, sebagai anggota masyarakat Maros yang pernah terkena tilang mengaku awalnya sama sekali tidak mengetahui bahwa Maros sudah menerapkan tilang elektronik dan mendapatkan informasi terkait pemberlakuan tilang elektronik saat membayar pajak kendaraan di Samsat. Ia hanya dapat membayar pajak kendaraan jika ia terlebih dahulu membayar denda tilang. Faisal mengira sistem ini hanya ada di Makassar yang memang memiliki kamera ANPR permanen yang mampu mendeteksi pelanggaran secara otomatis. Keterkejutan Faisal menunjukkan bagaimana keterbatasan dirinya tentang kebijakan terkait, apalagi di daerah yang belum memiliki kamera ANPR yang mendeteksi pelanggaran secara otomatis.

Budaya menaati hukum yang hidup di masyarakat terbentuk dari pengalaman sehari-hari, bukan hanya teks resmi. Oleh karena Faisal belum pernah melihat kamera atau polisi memotret, ia tidak menyangka akan terkena tilang elektronik, tapi ia tetap menghimbau agar masyarakat tertib berlalu lintas. Hal ini mencerminkan adanya kesadaran bahwa tertib berlalu lintas adalah sebuah kewajiban. Setiap pengendara idealnya menjaga keselamatannya dalam berkendara dengan mematuhi semua aturan lalu lintas dan bukan semata-mata karena takut terkena tilang. Ketika terkena tilang elektronik, Faisal juga menghadapi kendala tersendiri karena ketika ia bermaksud membayar pajak kendaraan, ia tidak memiliki uang yang cukup karena ternyata pembayaran yang harus dibayar lebih banyak dari apa yang ia siapkan dengan adanya denda pembayaran karena ia telat membayarnya.

Hal ini menunjukkan bagaimana pengetahuan terhadap tilang elektronik masih sangat terbatas dan dapat membuat masyarakat tidak memiliki kesiapan dalam menghadapinya, baik secara administratif maupun finansial karena adanya denda yang harus di bayar. Ini memberikan pelajaran bagi Faisal untuk lebih berhati-hati di masa yang akan datang, meskipun ia belum mengetahui secara detail cara kerja dari tilang elektronik di Maros. Selain itu, Pak Ahmad (56 tahun) yang pernah melanggar memilih untuk tidak membayar denda tilang elektronik dulu, ia berencana membayar denda tilang elektronik sekalian dengan pajak kendaraannya agar dapat dilakukan sekali jalan.

Untuk mengonfirmasi tilang elektronik, ada dua cara yang dapat dilakukan, yaitu dengan langsung datang ke Samsat ataupun dengan menggunakan aplikasi Bapenda Sulsel Mobile yang dapat diunduh melalui Play Store (lihat **Gambar 4**). Dalam aplikasi

ini, ada pilihan bagian cek pajak dengan memasukkan nomor kendaraan untuk melakukan pengecekan status kendaraan. Setelahnya, akan muncul status kendaraan apakah sudah membayar pajak kendaraan atau belum. Kemudian, *check* di bagian PKB Denda dan SWDKLLJ Denda, apabila yang bersangkutan belum membayar pajak kendaraan dan telah jatuh tempo, maka PKB Denda dan SWDKLLJ Denda akan bertambah. Prosedur serupa juga berlangsung dalam kaitan dengan tilang elektronik. Jadi, jika ditemukan adanya jumlah pembayaran pada bagian PKB Denda ataupun SWDKJJ Denda dengan jumlah yang hampir mendekati Rp200.000 terutama saat status pembayaran pajak sudah lunas, maka diperlukan pengecekan secara langsung di Samsat.

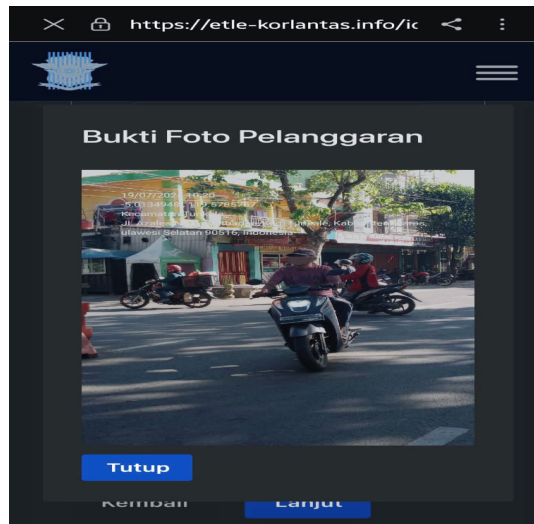


The screenshot displays the 'Informasi Pajak Kendaraan' (Vehicle Tax Information) screen. At the top, it shows a license plate 'DD' followed by a blurred number and the date '08-21'. Below this, the 'Total Pajak Kendaraan' is listed as 'Rp. 1.599.436'. The 'Data Kendaraan' (Vehicle Data) section includes: STATUS (BELUM LUNAS), WILAYAH (MAROS), MERKTIPE (B3B), WARNA RANMOR (UNGU), PROGRESIF (1), JATUH TEMPO (02-08-2019), JENIS (SPD.MOTOR), THN. BUAT (2016), BAHAN BAKAR (BENSIN), and BESAR CC (125). The 'Detail Nilai Pajak' (Tax Value Details) section is divided into two columns: BBNKB POKOK (0), OPSN BBNKB POKOK (0), PKB POKOK (832.100), OPSN PKB POKOK (59.136), BBNKB DENDA (0), OPSN BBNKB DENDA (0), PKB DENDA (178.200), and OPSN PKB DENDA (0). The 'Detail Nilai PNBP' (PNBP Value Details) section also has two columns: SWDKLLJ POKOK (210.000), BEA ADM. STNK (100.000), SWDKLLJ DENDA (160.000), and BEA ADM. TNKB (60.000).

Detail Nilai Pajak	
BBNKB POKOK	0
OPSEN BBNKB POKOK	0
PKB POKOK	832.100
OPSEN PKB POKOK	59.136
Detail Nilai PNBP	
SWDKLLJ POKOK	210.000
BEA ADM. STNK	100.000
BBNKB DENDA	0
OPSEN BBNKB DENDA	0
PKB DENDA	178.200
OPSEN PKB DENDA	0
SWDKLLJ DENDA	160.000
BEA ADM. TNKB	60.000

Gambar 4. Tampilan Aplikasi Bapenda Sulsel Mobile

Namun jika seseorang telah ditilang elektronik dan surat tilang telah sampai di rumah pelanggar, maka pelanggar dapat membuka *link* khusus (<https://konfirmasi-etle.polri.go.id/>) untuk mengecek lebih rinci pelanggaran yang dilakukan. Setelah masuk dalam *link* tersebut, pelanggar akan diminta untuk memasukkan nomor kendaraan dan kode verifikasi yang ada di surat tilang elektronik. Setelah memasukkan nomor kendaraan dan nomor verifikasi, maka akan muncul gambar dari pelanggaran yang telah dilakukan. Berikut ini adalah gambar pelanggaran (tidak menggunakan helm) yang dilakukan oleh Pak Adi yang dicek melalui *link* tersebut (lihat **Gambar 5**).



Gambar 5. Foto Pelanggaran

4. Penutup

Sebagai daerah jalur utama lalu lintas antara Makassar dan wilayah utara Sulawesi Selatan, Maros menjadi daerah yang memiliki intensitas lalu lintas yang tinggi terlebih lagi pada pagi hari dan sore hari. Dengan intensitas lalu lintas yang tinggi keamanan dan keselamatan berkendara menjadi hal yang sangat diperhatikan. Setelah pemberlakuan tilang elektronik dengan menggunakan kamera EMH sesuai arahan Direktorat Sulawesi Selatan dengan berlandaskan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Kepolisian Nomor 5 Tahun 2021 tentang Penegakan Hukum di Bidang Lalu Lintas menjadi pegangan pihak kepolisian dalam menertibkan lalu lintas dengan menggunakan tilang elektronik.

Proses sosialisasi juga dilakukan oleh pihak kepolisian Maros melalui berbagai cara, mulai dari sosialisasi secara langsung kepada masyarakat saat di jalan raya, menyampaikan langsung kepada masyarakat saat membawakan surat pelanggaran tilang elektronik dan menyampaikan melalui media sosial. Namun, hal ini dinilai masih kurang merata karena sebagian masyarakat belum mengetahui prosedur tilang elektronik. Ini mengakibatkan masyarakat yang terkena tilang elektronik berpotensi tidak siap jika diharuskan membayar denda pelanggaran.

Respon yang diberikan baik yang pernah melanggar maupun yang tidak pernah melanggar mengharapkan adanya proses sosialisasi yang lebih luas sehingga masyarakat bisa bersama-sama menjaga keselamatan dalam berkendara. Penerapan dari tilang elektronik ini dimulai dari pihak kepolisian Maros mengambil data pelanggar menggunakan kamera EMH, setelah itu data pelanggar dikirim ke Direktorat Sulawesi Selatan untuk di konfirmasi, setelah itu akan dibuatkan surat tilang elektronik yang nantinya akan dikirim ke rumah pelanggar, dan pelanggar diarahkan untuk membayar denda pelanggaran.

Secara keseluruhan, penerapan tilang elektronik di Kabupaten Maros mencerminkan proses transisi dari penegakan hukum manual menuju sistem berbasis digital. Meskipun terbatas pada sarana dan prasarana yang ada, kebijakan ini telah memberikan dampak terhadap peningkatan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas. Tantangan yang dihadapi terletak pada keterbatasan infrastruktur, jangkauan dari proses sosialisasi yang belum merata, serta kebutuhan untuk menjaga keseimbangan antara penindakan melalui sanksi denda dan pendekatan edukatif melalui pembinaan. Dengan demikian, tilang elektronik di Maros tidak hanya berfungsi sebagai instrumen

penegakan hukum, tetapi juga sebagai sarana membangun budaya tertib berlalu lintas yang berkelanjutan.

Mengingat bahwa masih banyak masyarakat yang belum mengetahui tentang tilang elektronik, maka Kepolisian Kabupaten Maros perlu melakukan sosialisasi yang lebih luas jangkauannya. Proses sosialisasi sebaiknya tidak hanya dilakukan melalui media sosial atau selebaran karena tidak semua orang melek teknologi dan tidak semua orang suka membaca, tetapi juga melalui pendekatan langsung ke komunitas-komunitas, sekolah, pasar, dan tempat umum lainnya. Masyarakat perlu membangun budaya tertib berlalu lintas, sehingga ada atau tanpa polisi di jalan, ketertiban berlalu lintas tetap terlaksana, dan keselamatan adalah tanggungjawab bersama. Untuk pemerintah Daerah dan Dinas Lalu Lintas Sulawesi Selatan perlu menambahkan perangkat dan memperluas cakupan kamera dari tilang elektronik agar pengawasan dapat berjalan secara menyeluruh dan konsisten.

Acknowledgements

Terima kasih kepada para informan yang terlibat dalam penelitian ini yang telah meluangkan waktu untuk berbagi informasi dan terima kasih atas kesediaan mereka untuk dipublikasikan dalam artikel ini secara beretika.

Conflicts of Interest

Penelitian ini tidak memiliki konflik kepentingan.

Daftar Pustaka

- Aditya, S. & Safriani, A. (2020). "Problematika Penerapan Tilang Elektronik Dalam Mengurangi Pelanggaran Lalu Lintas". *Alauddin Law Development Journal*, 2(1):74-80, <https://journal.uin-alauddin.ac.id/index.php/aldev/article/view/13274/8224>, diakses tanggal 20 November 2024.
- Amin, R., Hemert, W. A. V., Pratama, A., Manalu, I., Aziz, M. F. A., Lestari, I. T., & Rahayu I. N. (2022). "Penyuluhan Hukum Budaya Tertib Berlalu Lintas di Jalan Raya Menurut Undang-Undang Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan," *Jurnal Pengabdian Masyarakat*, 5(2):131-143, <https://journal.uniku.ac.id/index.php/empowerment/article/download/4879/3008>, diakses tanggal 10 April 2025.
- Amin, R., Pratama, A. & Manalu, I. (2020). "Efektivitas Penerapan Tilang Elektronik Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polda Metro Jaya." *Krtha Bhayangkara*, 14(2):134-155, <https://doi.org/10.31599/krtha.v14i2.148>, diakses tanggal 20 November 2024.
- Craswell, J. & Guetterman, T. (2019). *Educational Research: Planning, Conducting, and Evaluating Quantitative and Qualitative Research* (edisi keenam). New York: Pearson.
- Darmawan, D. (2024). *Jumlah Penduduk Kabupaten Maros 398,87 Ribu Jiwa Data Per 2023*, <https://databoks.katadata.co.id/demografi/statistik/a73551e989d12de/jumlah-penduduk-kabupaten-maros-398-87-ribu-jiwa-data-per-2023#:~:text=Jumlah%20penduduk%20di%20Kabupaten%20Maros%20tercatat>

- 178

WQvYnVkYXlhLXRlcnRpYi1sYWx1LWxpbmRhcy1tZXJ1cGFrYW4tdXJhdC1uYW
RpLWtlaGlkdXBhbi8, diakses 17 September 2025.

Mead, G. H. (1934). *Mind, Self, and Society*. Chicago: University of Chicago Press.

Pinim, F. H., Pawennei, M. & Zainuddin (2022). "Efektivitas Penegakan Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Melalui Tilang Elektronik: Studi Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Sulawesi Selatan." *Journal of Lex Generalis*, 3(8):1410-1423, <http://www.pasca-umi.ac.id/index.php/jlg/article/view/1050>, diakses tanggal 20 November 2024.

Redaksi, NTMC. (2024). *Tingginya Angka Pelanggaran Lalu Lintas, Dirgakkum: Pelanggar Didominasi Kendaraan Roda Dua*. Jakarta: Korlantas Polri, https://korlantas.polri.go.id/index.php/2024/10/09/tingginya-angka_pelanggaran-lalu-lintas-dirgakkum-pelanggar-didominasi-kendaraan-roda-dua/, diakses tanggal 15 Februari 2025.

Richa, I. (2024). *Pilot Project Pertama di Indonesia, Tilang Elektronik EMH Diterapkan di Kota Malang*, <https://www.bing.com/ck/a?!&p=a12ccfaa1ca020ce646076080e3bcb1540f27ebc0ba5adb53c98ae4a0884e69fJmItDHM9MTc1ODIOMDAwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=3ce9f864-8645-6ab9-3633-edd887b86b9a&psq=Pilot+Project+Pertama+di+Indonesia%2c+Tilang+Elektronik+EMH+Diterapkan+di+Kota+Malang+-+Malang+Times&u=a1aHR0cHM6Ly93d3cubWFsYW5ndGltZXMuY29tL2JhY2EvMzE3MDU0LzlwMjQwNzI0LzExMzAwMC9waWxvdC1wcm9qZWNO0LXBicnRhbmWEtZGktaW5kb25lc2lhLXRpbGFuZy1lbGVrdHJvbmlrLWVtaC1kaXRlcmFwa2FuLWRpLWtv dGEtbWFsYW5n>, diakses tanggal 18 September 2025.

Rizkiany, R. (2022). *Penerapan Sistem E-Tilang Dalam Pelanggaran Dalam Prespektif Fiqh Siyasah dan Hukum Positif*. Skripsi, Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, Lampung, <https://repository.radenintan.ac.id/21607/1/SKRIPSI%201-2.pdf>, diakses tanggal 5 Desember 2024.

Rukin, S. P. (2019). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (edisi revisi). Takalar: Yayasan Ahmar Cendekia Indonesia.

Sadono, S. (2016). "Budaya Tertib Berlalu Lintas Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung." *Channel: Jurnal Komunikasi*, 4(1):61-79, https://www.researchgate.net/publication/352322707_BUDAYA_TERTIB_BERLALULINTAS_KAJIAN_FENOMENOLOGIS_ATAS_MASYARAKAT_PENGENDARA_SEPEDA_MOTOR_DI_KOTA_BANDUNG, diakses tanggal 21 April 2025

Satria, G. & Kurniawan, A. (2025). *Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia Mencapai 205.783 Kasus*, *Kompas.com* <https://www.bing.com/ck/a?!&p=0b368e39f056b7ea44fe663b25b49ea35e21856bba88664f8666a61300b37470JmItDHM9MTc1ODIOMDAwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=3ce9f864-8645-6ab9-3633-edd887b86b9a&psq=Tingkat+Kecelakaan+Lalu+Lintas+di+Indonesia+Mencapai+205.783+Kasus&u=a1aHR0cHM6Ly9vdG9tb3RpZi5rb21wYXMuY29tL2JhY2EvMjAyNS8wNi8xOS8xMTQyMDA2MTUvdGluZ2thdC1rZWNIbGFrYWFWFuLWxhbHUt bGludGFzLWRpLWluZG9uZXNpYS1tZW5jYXBhaS0yMDUuNzgzLWthc3Vzlpz-OnRleHQ9SkFLQVJUQSUYyYyMEtPTVBBUy5jb20IMjAIRTIIODAIOTMIMjBTZXBhbmphbmclMjB0YWwh1biUyMDIwMjQIMkMIMjBqdW1sYWgIMjBrZWNIbGFrYW>

[FuLGJlcmJhZ2FpJTlwd2lsYXlhaCUyQyUyMG1lbmdha2liYXRrYW4IMjBoYW1waXIIMjAyNy4wMDAImjBrb3JiYW4IMjBtZW5pbmdnYWwIMjBkdW5pYS4](https://www.bing.com/ck/a?!&&p=9276702d9aac78af1718a296ff2b1d5c68f0380b51340d406389ca57a18fedceJmltdHM9MTc1ODI0MDAwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=3ce9f864-8645-6ab9-3633-edd887b86b9a&psq=PENEGAKAN+HUKUM+LALU+LINTAS+MELALUI+E-TILANG+DALAM+MENINGKATKAN+KESADARAN+HUKUM+BERLALU+LINTAS&u=a1aHR0cHM6Ly9lam91cm5hbC51bmRpcC5hYy5pZC9pbmRleC5waHAvaHVrdW1fcHJvZ3Jlc2lmL2FydGljbGUvZG93bmXvYWQvNDA1ODcvMjM3OTg), diakses tanggal 17 September 2025.

Siggamata (2023). "Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui E-Tilang Dalam Meningkatkan Kesadaran Hukum Berlalu Lintas". *Jurnal Hukum Progresif*, 11(1):23-35, <https://www.bing.com/ck/a?!&&p=9276702d9aac78af1718a296ff2b1d5c68f0380b51340d406389ca57a18fedceJmltdHM9MTc1ODI0MDAwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=3ce9f864-8645-6ab9-3633-edd887b86b9a&psq=PENEGAKAN+HUKUM+LALU+LINTAS+MELALUI+E-TILANG+DALAM+MENINGKATKAN+KESADARAN+HUKUM+BERLALU+LINTAS&u=a1aHR0cHM6Ly9lam91cm5hbC51bmRpcC5hYy5pZC9pbmRleC5waHAvaHVrdW1fcHJvZ3Jlc2lmL2FydGljbGUvZG93bmXvYWQvNDA1ODcvMjM3OTg>, diakses tanggal 19 September 2025.

Soekanto, S. (1993). *Beberapa Teori Sosiologi Tentang Struktur*. Jakarta: Raja Grafindo.

Tahir, M., Minarwati, & Mappamiring (2020). "Strategi Kepolisian Dalam Mengurangi Pelanggaran Lalu lintas di Sungguminasa di Kabupaten Gowa." *123dok*, 1(1):131-144, <https://123dok.com/document/y8gonwd5-strategi-kepolisian-mengurangi-pelanggaran-lintas-sungguminasa-kabupaten-gowa.html> , diakses tanggal 21 April 2025.

Ulya, F. N. & Rastika, I. (2024). *Jumlah Tembus Penduduk RI: Total 282.477.584 Jiwa*, <https://nasional.kompas.com/read/2024/08/07/15182681/jumlahterbarupendudukritotal282477584jiwaterbanyaklakilaki#:~:text=Editor&text=JAKARTA%2C%20KOMPAS.com%20%2D%20irektorat,orang%20dibandingkan%20semester%20II%2D2023>, diakses tanggal 15 Februari 2025.

Yunus, N. R. (2015). "Menciptakan Budaya Hukum Masyarakat Indonesia Dalam Dimensi Hukum Progresif". *Supremasi Hukum*, 11(1):39-57, [JurnalSupremasiHukum-Januari2015-004-BudayaHukumMasyarakatIndo-NurRohim.pdf](https://www.bing.com/ck/a?!&&p=9276702d9aac78af1718a296ff2b1d5c68f0380b51340d406389ca57a18fedceJmltdHM9MTc1ODI0MDAwMA&ptn=3&ver=2&hsh=4&fclid=3ce9f864-8645-6ab9-3633-edd887b86b9a&psq=PENEGAKAN+HUKUM+LALU+LINTAS+MELALUI+E-TILANG+DALAM+MENINGKATKAN+KESADARAN+HUKUM+BERLALU+LINTAS&u=a1aHR0cHM6Ly9lam91cm5hbC51bmRpcC5hYy5pZC9pbmRleC5waHAvaHVrdW1fcHJvZ3Jlc2lmL2FydGljbGUvZG93bmXvYWQvNDA1ODcvMjM3OTg), diakses tanggal 28 April 2025.