

KEBIJAKAN *LIGHT ON* ATAU *DAYLIGHT LAMP RUNNING* (DLR) BAGI KENDARAAN RODA DUA

Oleh

Noor Azizah

Permasalahan pro-kontra terhadap kebijakan *Light On* menjadi masalah publik dan mendapat perhatian dari pihak kepolisian dengan menjadikannya sebagai salah satu agenda prioritas, apakah kebijakan tersebut yang sudah memiliki landasan hukum yang kuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga memiliki landasan penerapan yang sudah teruji. Sampai hari ini banyak orang tidak paham mengapa pengendara sepeda motor wajib menghidupkan lampu utama pada siang hari. Ini perintah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sejumlah daerah mulai menerapkan aturan yang menurut sebagian warga mengada-ada itu.,Banyak orang bingung atas kewajiban yang dalam bahasa Inggris disebut *light on* ini

Kata Kunci : *Kebijakan, Light on, Daylight Lamp Running*

PENDAHULUAN

Sampai hari ini banyak orang tidak paham mengapa pengendara sepeda motor wajib menghidupkan lampu utama pada siang hari. Ini perintah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sejumlah daerah mulai menerapkan aturan yang menurut sebagian warga mengada-ada itu.,Banyak orang bingung atas kewajiban yang dalam bahasa Inggris disebut *light on* ini. Mereka tak mengerti apa gunanya menghidupkan lampu motor siang-siang. Malah ada yang percaya, kewajiban itu merugikan pemilik motor. Sebab akan memperpendek usia aki dan bola lampu. Ini jelas menambah biaya pemeliharaan motor. Padahal, keadaan

ekonomi sedang berat.,Tetapi ketimbang disempit polisi, ya terpaksa melakukan pekerjaan yang tidak mereka pahami itu. Apalagi bagi yang melanggar bisa kena sanksi kurungan dan denda. Pengendara yang tidak menyalakan lampu pada siang hari bisa masuk bui paling lama 15 hari atau denda sampai Rp100 ribu.

Beberapa Penelitian Tentang *Ligh On* atau "*Daylight Lamp Running*"(DLR)

1. Penelitian Internasional

Andersson, K., Nilsson, G., dan Salusjarvi, M.: *Efek dari penggunaan lampu kendaraan yang diwajibkan di Finland terhadap kecelakaan lalulintas. Report 102A.National Road and Traffic Research Institute, Linkoping, Sweden, 1976.*

Suatu penelitian dilakukan di Finland antara 1968 hingga 1974 melaporkan bahwa DLR, jika dilakukan pada jalanan umum pada saat musim salju memberikan pengurangan sebesar 21 persen pada kecelakaan pada siang hari dimana kecelakaan meliputi lebih dari satu motor atau motor menabrak pejalan kaki atau pengendara sepeda.

Andersson, K., and Nilsson, G.: *Efek dari penggunaan lampu kendaraan yang diwajibkan untuk dipergunakan disiang hari di Swedia. Report 208A. National Road and Traffic Research Institute, Linkoping, Sweden, 1981.*

Di Swedia, sebuah penelitian yang dilakukan selama 2 tahun sebelum dan 2 tahun sesudah ditetapkan peraturan penggunaan DLR melaporkan bahwa berkurangnya kecelakaan kendaraan bermotor sebanyak 11 persen dari perbandingan sebelum dan sesudah peraturan tersebut ditetapkan.

Vaaje, T.: *Kjorelys om dagen reducerer ulykkestallene. Arbetsdokument 15.8.1986. Transportokonomisk institutt, Postboks 6110 Etterstad, N-0602 Oslo 6, Norway, 1986.*

Sebuah penelitian dilakukan di Norwegia dan direview oleh Koornstra menemukan pengurangan jumlah kecelakaan sebesar 14 persen dari hasil membandingkan

sebelum dan sesudah peraturan DLR diterapkan antara tahun 1980 s/d 85, dimana pada periode tersebut banyak orang melakukan DLR dengan sukarela.

Elvik, R.: *Efek dari penggunaan lampu mobil yang diwajibkan untuk dipergunakan disiang hari di Norwegia. Accid Anal Prev 25: 383-398 (1993).*

Suatu penelitian di Norwegia, antara tahun 1980 hingga 1990, yang mengamati efek atas penerapan peraturan DLR di negara tersebut, dimana diberlakukan terhadap mobil baru pada tahun 1985 dan pada seluruh mobil di awal 1988. Penggunaan DLR diperkirakan pada 30 s/d 35 persen di tahun 1980-81, 60 s/d 65 persen pada 1984-85, dan 90 s/d 95 persen pada 1989-90, maka, sebagaimana dilaporkan pada penelitian skandinavia sebelumnya, dimana hanya sebagian dari pelaksanaan DLR saja; Secara statistik, terjadi penurunan 10 persen kecelakaan kendaraan bermotor pada siang hari secara berkala dan terus menerus pada setiap fase laporan ini juga melaporkan kecelakaan tabrak belakang, yang justru naik 20 persen. Untuk kecelakaan di siang hari yang meliputi tabrakan yang bukan *solo-crash*, secara statistik terjadi penurunan 15 persen pada musim panas dan bukan pada musim dingin. Tidak banyak perubahan pada

jumlah kecelakaan yang terjadi terhadap pejalan kaki atau pengendara motor dari implementasi DLR ini.

Hansen, L. K.: Evaluasi efek keselamatan – DLR di Denmark. Danish Council of Road Safety Research, Copenhagen, 1993; Hansen, L. K.: DLR: Pengalaman dari penerapan peraturan wajib DLR di Denmark. Fersi Conference, Lille, 1994.

Kedua penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi sebuah peraturan di Denmark pada tahun 1990, Salah satunya menganalisa efek jangka pendek, sementara yang satunya lagi menganalisa untuk jangka panjang. Hasil dari kedua penelitian ini dirasakan cukup konsisten. Ada sedikit pengurangan, sebesar 7 persen, terhadap kecelakaan kendaraan bermotor non-solo, pada 1 tahun pertama dan 3 bulan semenjak peraturan diberlakukan, Satu dari kecelakaan yang punya relevansi dengan DLR (berbelok ke kiri didepan kendaraan dari arah berlawanan) justru berkurang 37 persen. Dalam penelitian kedua, dimana mencakup 2 tahun dan 9 bulan setelah peraturan diberlakukan, terjadi 6 persen pengurangan kejadian kecelakaan kendaraan bermotor non-solo and dan 34 persen pengurangan pada kecelakan “belok ke kiri”. Terjadi sedikit pengurangan pada kecelakan yang melibatkan motor dan sepeda (4 persen)

namun secara statistik terjadi kenaikan 16 persen kecelakan yang melibatkan motor dan pejalan kaki.

2. Penelitian di Amerika Utara.

Banyak kritik terhadap implementasi DLR dilakukan dengan menyerang laporan penelitian internasional diatas yang dinilai tidak konsisten dan tidak memberikan laporan yang kurang-lebih sama (*unequivical*) dan akan berbeda jika DLR diimplementasikan di Amerika Utara. Hasil hasil penelitian berikut ini menampilkan kritik-kritik tersebut.

Cantilli, E. J.: Pengalaman Kecelakaan dengan penggunaan lampu parkir yang dihidupkan siang hari. Highway Research Record Report No. 32. National Research Council, Transportation Research Board, Washington, DC, 1970.

Di US, sebuah penelitian kecil dilakukan tahun 1960 menemukan bahwa kecelakaan non-solo lebih sedikit 18 persen sewaktu membandingkan kendaraan dengan DLR dan kendaraan tanpa DLR.

Stein, H. S.: Pengalaman penggunaan DLR di US. Technical Paper 851239. Society of Automotive Engineers, Warrendale, PA. 1985.

Sebuah penelitian lebih besar dilakukan pada tahun 1980-an, lebih dari 2000 kendaraan dalam 3 grup diberikan alat

DLR (lampu yang hidup terus jika mesin dihidupkan, siang dan malam). 1 grup di Connecticut, 1 grup di beberapa negara bagian di barat daya, dan 1 grup disebar diseluruh US. Perbedaan 7 persen lebih sedikit pada kecelakaan antara kendaraan dengan DLR dan kendaraan tanpa DLR.

Aurora, H., et al.: *Keefektifan penggunaan DLR di Kanada Canada. TP 12298 (E)Transport Canada, Ottawa, 1994.*

Dalam sebuah penelitian di Kanada, membandingkan kendaraan model tahun 1990-an (menggunakan DLR) dengan model 1989-an, perbedaan statistik yang mencolok, 11 persen pengurangan kecelakaan di siang hari. Ditambahkan bahwa pada faktanya mobil-mobil tahun 1989, sebanyak 29 persen telah melakukan DLR. Tabrakan melibatkan pejalan kaki, sepeda, motor dan truk besar serta bus tidak disebutkan dalam laporan ini.

Sparks, G. A., et al.: *Efek dari penggunaan DLR pada kecelakaan antara 2 kendaraan di Saskatchewan: penelitian terhadap armada kendaraan pemerintah. Accid Anal. Prev 25: 619-625 (1991).*

Penelitian lainnya di Kanada, Kecelakaan antara kendaraan dengan dan tanpa DLR pada armada kendaraan pemerintah di Saskatchewan dibandingkan dengan contoh acak pada kecelakaan-

kecelakaan tanpa DLR. Pada awalnya diperkirakan hingga 15 persen pengurangan kecelakaan di siang hari. Kenyataannya, saat sampling dibatasi hanya pada kecelakaan yang melibatkan 2 kendaraan saja dan punya hubungan dengan DLR dimana melibatkan kendaraan yang datang dari arah berlawanan atau datang dari samping pengurangan terjadi hingga 28 persen.

Society of Automotive Engineers Inc., *Automotive Engineering Vol. 102 ; No. 8 ; Pg. 35; ISSN: 0098-2571 (August, 1994).*

Pada 1994, Avis Inc, mengumumkan hasil penelitian keamanan perjalanan yang menganalisa kecelakaan dan tingkat kerusakan pada mobil yang dilengkapi dengan lampu DLR. Penelitian tersebut menunjukkan perbedaan yang mencolok pada tingkat kerusakan pada mobil yang tidak dilengkapi DLR dibandingkan dengan yang menggunakan DLR. DLR yang terpasang pada posisi depan dan selalu hidup setiap saat mobil dioperasikan. Pada siang hari, lampu akan hidup dengan tingkat operasi 80%, sedangkan pada malam hari 100%. Tingkat kerusakan pada kendaraan tanpa DLR (dihitung dari sisi biaya) memiliki 69% lebih mahal perbaikannya dibandingkan kendaraan dengan DLR. Hanya mobil tanpa DLR lah yang diperbaiki sampai lebih dari

\$15,000. Penelitian AVIS ini melibatkan 1500 mobil dengan DRL, dan 1500 tanpa, dan juga melibatkan hingga 29,000 mobil rental di delapan kota di Maine, Michigan, Ninnnesota, New York, Oregon dan Washington

Kesimpulan dari penelitian-penelitian seputar DLR

U.S. Department of Health and Human Services, *Public Health Reports* , Vol. 110 ; No. 3 ; Pg. 233; ISSN: 0033-3549 (May, 1995).

Pada bagian bagian kesimpulan, walaupun DLR memiliki desain yang berbeda-beda dan teknik yang berbeda-beda, jika dilihat pada penelitian penelitian yang dilakukan dari waktu ke waktu, secara umum, penggunaan DLR memberikan efek yang POSITIF.

Durasi pada efek penerapan DRL.

Kriktik pada DRL banyak menyebutkan bahwa DLR pada awalnya mungkin berpengaruh positif. Namun setelah orang-orang terbiasa dengan cahaya dari kendaraan dengan DLR, maka efek dari DLR itu sendiri akan hilang. Analisa dan penelitian berikut ini membuktikan bahwa argumen tersebut adalah salah.

U.S. Department of Health and Human Services, *Public Health Reports* , Vol. 110 ; No. 3 ; Pg. 233; ISSN: 0033-3549 (May, 1995).

Penelitian yang dilakukan berkali-kali telah membahas mengenai hal efektifitas DLR ini dan juga membahas efek negatif dari penggunaan DLR pada beberapa pengguna jalan. Pernah disarankan agar DLR diperkenalkan pada populasi kendaraan yang kecil terlebih dahulu, pengurangan kecelakaan yang baik terjadi karena DLR masih dianggap baru dan dibilang unik dan menjadikan kendaraan menjadi mencolok diantara kendaraan yang tidak melakukan DLR. Saat orang-orang menjadi terbiasa melihat kendaraan dengan DLR, hal itu (DLR) menjadi biasa, dan efektifitas DLR menjadi berkurang, karena orang akan cenderung tidak lagi memperhatikan cahaya-cahaya tersebut.

Ketiga penelitian skandinafia sebelumnya meneliti efek dari DLR setelah beberapa tahun dimana penggunaan DLR meningkat, dan efek DLR yang diperkirakan di Swedia dan Finlandia saat DLR telah dipergunakan oleh seluruh kendaraan. Maka ketika penggunaan DLR sudah menjadi umum dan menjadi kebiasaan, efektifitas penggunaan DLR pada penelitian awal tersebut masih tetap positif jika terus

dilakukan terus menerus secara konstan 100 persen. Penelitian berikutnya juga bahwa efek positif pada DLR yang pada awalnya timbul tidak berkurang dari waktu ke waktu. Berkurangnya kecelakaan yang terjadi dari hasil penelitian di Denmark didasarkan pada penelitian selama 15 bulan sejak penerapan peraturan mengenai DLR dan telah diperpanjang menjadi 33 bulan, membuktikan hal yang sama. Kesamaan hasil penelitian ini menjadikan para peneliti menyimpulkan bahwa efek dari DLR adalah permanen. Pada penelitian di Norwegia, berkurangnya kecelakaan berhasil dipertahankan selama 3 tahun (selama penelitian berlangsung) semenjak DLR di jalankan pada seluruh kendaraan.

Efek DLR pada Kendaraan Bermotor Roda 2.

Beberapa kritik lainya mengatakan DLR pada mobil tidak akan mempunyai efek yang sama pada motor yang menghidupkan lampu besarnya. Penelitian berikut ini menunjukan perbedaan yang tidak mencolok dibandingkan DLR pada mobil.

Efek DLR pada motor telah diteliti di Denmark dan Norwegia, dimana pada siang hari, pengendara motor diminta untuk melakukan DLR lebih cepat dari berlakunya DLR untuk mobil. Dari hasil penelitian,

terjadi perbedaan 4 persen lebih banyak, tidak mencolok secara statistik, kecelakaan pada pengendara motor.

Dalam evaluasi Hansen terhadap peraturan Denmark, kecelakaan non-solo pada kendaraan yang melibatkan kendaraan roda dua tidak berubah (tidak ada perubahan signifikan), namun kecelakaan pada malam hari dan kecelakaan solo pada siang hari pada kendaraan roda 2 telah berkurang, karenanya Hansen menyimpulkan bahwa mungkin ada “efek negatif yang kecil” dari DLR terhadap kecelakaan roda 2.

Biaya Implementasi DLR.

Banyak kritik terhadap DLR mengungkapkan bahwa terjadi peningkatan biaya operasional kendaraan dengan menggunakan DLR dimana terjadi pemborosan terhadap energi (bahan bakar). Kritik tersebut dibantahkan dengan penelitian berikut ini.

U.S. Department of Health and Human Services, *Public Health Reports*, Vol. 110 ; No. 3 ; Pg. 233; ISSN: 0033-3549 (May, 1995).

Biaya penggunaan DLR adalah sangat rendah, jauh lebih rendah jika dibandingkan dengan biaya yang ditimbulkan dari kecelakaan yang ditimbulkan tanpa DLR. Sebagai contoh, menurut General Motor, ada biaya yang

kecil saat kita memasang DLR, dan memang ada sedikit peningkatan penggunaan bahan bakar (sekitar \$ 3 pertahun).

Efektifkah kebijakan Tentang Ligh On atau “Daylight Lamp Running”(DLR)

Sejak diberlakukannya UUNo.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pengganti UU Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan banyak perubahan-perubahan yang terjadi antara lain dalam Pasal 107 yang berbunyi : (1) Pengemudi Kendaraan Bermotor wajib menyalakan lampu utama Kendaraan Bermotor yang digunakan di Jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu. (2) Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

Kita sebagai masyarakat sangat apresiatif terhadap diberlakukannya regulasi baru ini, yang menunjukkan bahwa Pemerintah betul-betul ingin menunjukkan komitmennya dalam penegakan hukum terutama tentang disiplin berlalu lintas. Dimana kecelakaan lalu lintas adalah Pembunuh nomor 3 (data Ditlantas Mabes Polri Thn 2008). Korban akibat kecelakaan lalu lintas lebih besar dari korban perang. Setiap tahunnya sekitar 17.000 nyawa

melayang sia-sia di jalan raya bahkan menurut Harian Kompas tanggal 21 April 2008 menyebutkan Angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Indonesia tercatat sekitar 30 ribu per tahun. Adapun kerugian material yang diakibatkannya mencapai Rp 41 triliun atau setara dengan 2,1% pendapatan domestik bruto Indonesia. Menurut Menteri Perhubungan Jusman Syafii Djamal, tingginya kecelakaan lalu lintas juga berdampak serius terhadap merosotnya tingkat kesejahteraan rumah tangga sampai 62,5%. Itu disebabkan kecelakaan lebih banyak menimpa orang yang menjadi tulang punggung keluarga. Dengan diberlakukannya UU No. 22 thn 2009 ini diharapkan akan menekan angka kecelakaan kendaraan bermotor sampai 20% dari setiap 100 ribu penduduk dan mencegah kecelakaan yang berakibat kematian sampai 40% sampai dengan Tahun 2012.

Apapun kebijakan Pemerintah harus kita dukung sepanjang kebijakan itu tidak menyengsarakan rakyat. Namun dalam UU No. 22 Thn 2009 ini ada Pasal yang terasa janggal yaitu Pasal 107 ayat (2) yg berbunyi : “Pengemudi Sepeda Motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.” atau kalau diluar negeri disebut Daytime Running Light

(DRL) menurut saya Pasal ini sangat Diskriminatif karena hanya diberlakukan bagi pengendara sepeda motor, namun untuk jenis kendaraan lainnya tidak. Ada beberapa faktor yang menyebabkan Pasal ini diskriminatif terlepas dari pasal ini mempunyai maksud dan tujuan yang baik. Mungkin si pembuat aturan ini tidak mempertimbangkan hal-hal berikut:

pertama: sebagian besar pemilik kendaraan bermotor roda dua adalah masyarakat kelas menengah kebawah, dengan diberlakukannya pasal ini akan menambah beban masyarakat sebagai contoh, bohlam lampu motor mempunyai masa pemakaian dalam jangka waktu tertentu, yang selama ini diganti setiap 3 bln sekali menjadi 1 bulan sekali. Harga bohlam lampu motor yang asli berkisar Rp 80.000 s/d Rp 110.000 per buah, sedangkan yg merk abal-abal berkisar antara Rp 50.000 s/d 60.000 per buah, belum lagi Accumulator (aki) sebagai sumber daya-nya. Ini adalah pemborosan!

Kedua : jika tujuan aturan ini untuk keselamatan berlalu lintas kenapa hanya pengendara sepeda motor yang diwajibkan? Kalau memang mau berlaku adil Harusnya pengendara jenis kendaraan lain juga diwajibkan, namanya juga kebijakan, tidak ada yang untung dan tidak

ada yang dirugikan. Apalagi denda yang dikenakan cukup besar yaitu sebesar Rp 250.000,- (enak dong yang punya mobil?)

Dari kedua factor tersebut dapat disimpulkan bahwa seberapa efektifkah penggalakan DRL ini di Indonesia?, Factor manusia (human error) Harus diakui bahwa menurut hasil survey 70% kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pengendara sepeda motor, kenapa? Karena 90% kecelakaan disebabkan oleh perilaku manusia (mengantuk, lengah, kecepatan yang terlalu tinggi, ugal-ugalan dll.) sisanya karena masalah teknis (rem blong, lampu rem tidak bekerja dengan baik, kondisi jalan rusak dsb) namun tidak harus membuat aturan yang bersifat diskriminatif tetapi Manusianya yang harus dibenahi. Kalau semua pengendara berhati-hati dalam berkendara, tentu angka kecelakaan dapat ditekan. Toh, setelah diberlakukannya penggunaan helm standar, angka kematian akibat kecelakaan pengendara sepeda motor masih tinggi. Jarak batas pandang mata manusia normal adalah 500-1000 meter, selama batas pandang itu masih terlihat, tidak diperlukan penerangan tambahan. Kecuali dalam kondisi tertentu.

Sarana dan prasarana jalan yang tidak memadai Jumlah kendaraan meningkat setiap tahun,

tapi tidak didukung sarana jalan yang memadai. Aturan ini belum didukung fasilitas khusus pada kendaraan. Secara tidak langsung aturan ini telah merubah fungsi lampu itu sendiri, produsen kendaraan bermotor telah mendesain sedemikian rupa penggunaan lampu untuk kondisi tertentu seperti yang disebut dalam ayat (1) yaitu pada malam hari, keadaan gelap jika melewati terowongan, cuaca buruk, kabut dan sebagainya. Khusus untuk teknologi DRL ini belum semua pihak produsen memproduksinya. Tingkat social ekonomi masyarakat masih rendah. Sejak krisis ekonomi yang melanda Indonesia sejak tahun 1998 lalu hingga saat ini kondisi perekonomian kita belum stabil sangat berpengaruh pada semua sector pasar, termasuk spare part kendaraan. Tingkat pendapatan masyarakat yang kurang dari jumlah pendapatan perkapita pertahun sangat berpengaruh pada tingkat Daya beli masyarakat secara umum. Jadi kita jangan ikut-ikutan orang di luar negeri yang tingkat ekonominya sudah baik.

Dari beberapa kenyataan diatas dapat disimpulkan bahwa pengalakan DRL ini sangat tidak efektif, untuk itu sangat direkomendasikan kepada semua pihak pertama: tinjau ulang kembali Pasal 107 ayat 2 UU No. 22 Tahun 2009 ini dengan

melakukan yudicial review ke Mahkamah Konstitusi karena didalam penjelasannya pun tidak disebutkan apa maksud dan tujuan Pasal ini. Kedua: jika Pasal ini tetap diberlakukan harus dilakukan revisi agar pengendara kendaraan bermotor selain sepeda motor juga diwajibkan, agar aturan ini balancing. Ketiga : jika Pemerintah ingin menekan angka jumlah kecelakaan lalu lintas agar dibuat suatu kebijakan yang efektif untuk menyadarkan para pengemudi kendaraan bermotor agar tertib dalam berlalu lintas, contoh lainnya adalah buat aturan yang mewajibkan batas usia minimal untuk memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM) yaitu 20 tahun. Keempat: Meningkatnya kemampuan kecepatan kendaraan bermotor berpotensi menimbulkan permasalahan terhadap tingginya tingkat kecelakaan fatal yang diakibatkan hilangnya kendali pada saat mengemudi kendaraan dalam kecepatan tinggi. Saat ini semua jenis motor didesain untuk motor balap, baik mesin, bentuk, ukuran maupun aerodinamisnya walaupun penggunaannya bukan untuk balapan. Harus ada aturan yang membatasi besarnya Cetimeter Cubic (CC) untuk sepeda motor.

Intinya adalah perbaikan Sumber Daya Manusia dalam disiplin berlalu lintas yang harus selalu ditingkatkan, bukan malah

membuat kebijakan yang bersifat teknis serta efektifitasnya diragukan. Semoga kedepannya Pemerintah bersama DPR dapat membuat suatu kebijakan yang benar-benar adil dan tidak memihak kepada suatu kepentingan atau egosentris kelompok tertentu. Atau Kemungkinan besar ada indikasi bahwa proses penggodokan aturan ini ditunggangi kepentingan pihak-pihak tertentu, produsen bola lampu motor atau produsen aki misalnya?

Satjipto Rahardjo, Masalah Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis, Sinar Baru, Bandung.

Siti Sundari Rangkuti, Hukum Lingkungan dan Kebijaksanaan Lingkungan Nasional, Airlangga University Press, Surabaya, 1996.

Philipus M.Hadjon, Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia, Bina Ilmu, Surabaya, 1987.

DAFTAR PUSTAKA

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Antonius Cahyadi dan Donny Danardono, Sosiologi Hukum Dalam Perubahan, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2009.

Ananta Pramoeđa Toer, Jalan Raya Pos, Jalan Daendels, Lentera, Jakarta, 2005.

Anton F.Susanto, Semiotika Hukum : Dari Dekonstruksi Teks menuju Progresivitas Makna, PT.Refika Aditama, Bandung, 2005.

Bagir Manan, Hukum Positif Indonesia, Satu Kajian Teoritik, FH.UII, Jogjakarta, 2004.

Syachran Basah, Perlindungan Hukum atas sikap Tindak administrasi Negara, Alumni, Bandung, 1992.