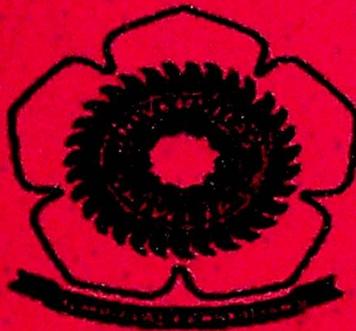


**PENEGAKAN HUKUM PASAL 304 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN
2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP
ANGKUTAN PRIBADI YANG DIJADIKAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA
PALEMBANG**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan

Memperoleh Gelar Sarjana Hukum



Oleh:

**IRTA DESMONA BR SITEPU
02081001135**

**Fakultas Hukum
Universitas Sriwijaya
Kampus Inderalaya
2012**

343.09807
sit
2012

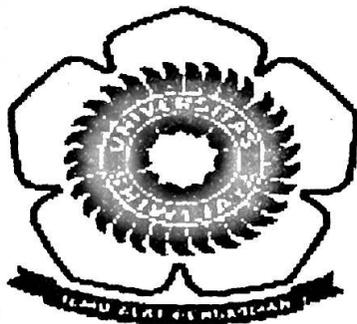


**PENEGAKAN HUKUM PASAL 304 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN
2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP
ANGKUTAN PRIBADI YANG DIJADIKAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA
PALEMBANG**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan

Memperoleh Gelar Sarjana Hukum



Oleh:

**IRTA DESMONA BR SITEPU
02081001135**

**Fakultas Hukum
Universitas Sriwijaya
Kampus Inderalaya
2012**

**UNIVERSITAS SRIWIJAYA FAKULTAS HUKUM
KAMPUS INDRALAYA**

**NAMA : IRTA DESMONA S
NIM : 02081001135**

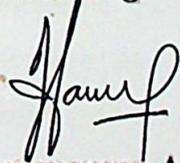
**PENEGAKAN HUKUM PASAL 304 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN
2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP
ANGKUTAN PRIBADI YANG DIJADIKAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA
PALEMBANG**

**Secara substansi telah disetujui dan
Dipertahankan dalam ujian komprehensif**

Inderalaya, 31 Juli 2012

Disetujui oleh:

Pembimbing Pembantu,



**Hamonangan Albariansyah, SH., M.H
NIP. 198211252009121005**

Pembimbing Utama,



**Amir Syarifuddin, SH., M.H
NIP. 19530501198514001**



Dekan,

**Prof. Amzulian Rifai, S.H., LL.M., Ph.D
NIP. 196412021990031003**



KEMENTERIAN PENDIDIKAN NASIONAL
UNIVERSITAS SRIWIJAYA
FAKULTAS HUKUM

Kampus Inderalaya, Jalan Raya Palembang-Prabumulih Km. 32
Inderalaya, Ogan Ilir, Sumatera Selatan, Telp. (0711)580065 Fax. (0711) 581179

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

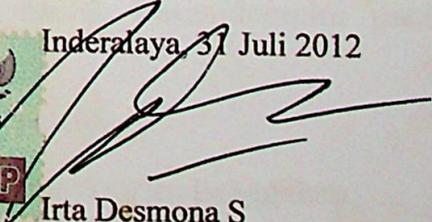
Nama : Irta Desmona S
NIM : 02081001135
Tempat, Tanggal Lahir : Jakarta, 17 Desember 1990
Fakultas : Hukum
Strata Pendidikan : Strata 1
Program Pendidikan : Ilmu Hukum
Program Kekhususan : Studi Hukum dan Sistem Peradilan Pidana

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi ini tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah diajukan untuk memperoleh gelar di perguruan tinggi manapun tanpa mencantumkan sumbernya. Skripsi ini juga tidak memuat bahan-bahan yang sebelumnya telah dipublikasikan atau ditulis oleh siapapun tanpa mencantumkan sumbernya dalam teks.

Demikian peenyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, apabila terbukti bahwa saya telah melakukan hal-hal yang bertentangan dengan pernyataan ini, saya bersedia menanggung segala akibat yang timbul dikemudian hari sesuai dengan ketentuan yang berlaku.



Inderalaya, 31 Juli 2012


Irta Desmona S
NIM. 02081001135

KUTIPAN INSPIRASI

“Belajar adalah permulaan kekayaan; belajar adalah permulaan kesehatan; belajar adalah permulaan spiritualitas. Mencari dan belajar adalah tempat dimana proses keajaiban bermula”. (Jim Rohn)

“Dan bahwa setiap orang dapat makan, minum dan menikmati kesenangannya dalam segala jerih payahnya, itu juga adalah pemberian Allah. Aku tahu bahwa segala sesuatu yang dilakukan Allah akan tetap ada untuk selamanya; itu tidak dapat ditambah dan tak dapat dikurangi; Allah berbuat demikian, supaya manusia takut akan Dia”. (Pengkhotbah 3 : 13-14)

Skripsi ini kupersembahkan untuk:

- Tuhanku Yesus Kristus
- Orangtuaku tercinta Inganta Sitepu & Rasninta Br Sembiring Pelawi.
- Adik-adikku tersayang Rika Anastasia Br Sitepu, Okti Karisma Br Sitepu, Timoti Trasta Sitepu.
- Keluarga besar Sitepu & Sembiring Pelawi.
- Guru-guruku & Dosen-dosenku pahlawan pendidikan.
- Sahabat-sahabatku.
- Almamaterku yang ku banggakan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur Penulis panjatkan kepada Tuhanku Yesus Kristus, atas berkat limpahan rahmat dan karuniaNya dari kita mulai membuka mata di dunia ini hingga akhir hayat, begitu juga dengan proses yang Penulis lewati dalam menempuh pendidikan Strata 1 di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

Pada kesempatan ini, Penulis ingin mengucapkan rasa terima kasih kepada pihak-pihak yang telah menjadi bagian dari proses pembelajaran Penulis selama menempuh pendidikan Strata 1 di Fakultas Hukum UNSRI, antara lain:

1. Bapak Prof. Amzulian Rifai, S.H., LL.M., P.hd, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
2. Bapak H. Fahmi Yoesmar Ar, SH, MS, Ibu Meria Utama, SH., LL.M., Bapak Rd. Moch. Ikhsan, SH., MH., selaku Pembantu Dekan I, Pembantu Dekan II dan Pembantu Dekan III Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
3. Bapak Ruben Achmad, SH., MH., selaku Ketua Bagian Studi Hukum dan Sistem Peradilan Pidana Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
4. Bapak Amir Syarifuddin, S.H., M.H., dan Bapak Hamonangan Albariansyah, SH., MH., selaku Pembimbing yang telah menyediakan waktunya untuk membimbing, mengarahkan, dan memberi masukan serta pandangan yang berguna bagi penulis;
5. Bapak Mada Apriandi Zuhir, SH., M.CL., selaku Pembimbing Akademik;

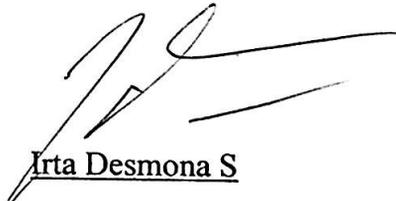
6. Seluruh dosen dan staf pengajar yang telah mendidik dan membimbing penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
7. Pimpinan dan Jajaran Pengelola Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, terima kasih atas bantuan yang diberikan selama masa perkuliahan dan dalam penulisan skripsi ini;
8. Seluruh Staf dan Karyawan Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya dan para Tutor Pendidikan Latihan dan Kemahiran Hukum (PLKH) Semester Genap Tahun 2012;
9. Ibu Nashriana, S.H.,M.Hum selaku Pembimbing Pelaksanaan Kuliah Kerja Lapangan (KKL) Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, yang telah membimbing hingga selesainya Kuliah Kerja Lapangan di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
10. Bapak Asisten Pidana Khusus Kejaksaan Tinggi Sumatera Selatan beserta Jajaran dan Staf yang telah memperkenankan dan membantu Pelaksanaannya Kuliah Kerja Lapangan;
11. Bapak Agus Supriyanto selaku Kepala Bagian Transportasi dan Jalan Raya Dinas perhubungan Kota Palembang, Bapak Sudirman selaku Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Perkeretaapian Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, Bapak Adhi selaku anggota Bintara Tilang Polresta Palembang yang telah membantu dalam penulisan skripsi ini;

12. Kedua orangtuaku tercinta yaitu Bapak I.Sitepu, dan Ibu R. Sembiring Pelawi, adik-adiku tersayang, Rika, Okti, Timo. yang telah memberikan kasih sayang, dukungan, dan doa hingga penulis mendapatkan gelar sarjana di Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya;
13. KTB “JCC” : Kak Octa, Kak Fans Pardede, Airani Siregar, Risma Manurung & Dea C.Sitepu, yang telah menjadi keluarga kecilku di Inderalaya, trima kasih buat kebersamaan, perhatian, doa & pertumbuhan iman yang kita alami bersama, sukses buat kita semua....amin!!;
14. KK “EKKLESIA” : Sih Mujiarti, Yuliana Panjaitan, Ewis D.Parhusip, Santa A. Depari, keluarga kecilku terima kasih buat kebersamaan, doa, perhatiannya, tetap semangat dalam berjuang untuk hidup sesuai dengan kehendaknya, sukses buat Ekklesia..amin!!;
15. Rekan sekerjaku di ladangnya Tuhan, Guru-guru sekolah Minggu GBKP Palembang, terimakasih buat kebersamaan, doa, nasehat dan didikan, aku banyak belajar dari kalian semua. Sukses buat kita semua;
16. Kepada sahabat-sahabatku terkasih, Srika, Dea, Befri, Darmanta, Firman SH, Alfredo SH, Riski, Harry, Gores, Sanelta, Yanti, Ida, Nana, Irma, Okta, Merry, teman seperjuangan sepenanggungan & satu pembimbing Firman SH, Shinta SH, Sandy Sinaga, Turang-turangku (Bobby Sitepu, Darmanta Sitepu, Befri Sinuhaji, Trieka Purba, Sony Sitepu) Terima kasih buat semuanya. Sukses buat kita semua;

17. Kepada sahabat-sahabatku terkasih seluruh mahasiswa Fakultas Hukum Angkatan 2008 dan adik-adik Angkatan 2009, 2010, 2011 terima kasih atas dukungan dan doanya hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini;
18. Kepada teman-teman MAKASRI beserta teman-teman satu kostku (Rika, Ina, Dewi, Lina, Elma, Winda) terima kasih buat semangatnya dan untuk new comer's (Rini, Thio, Yolanda, Ade) semangat ya kuliahnya;
19. Seluruh Rekan PLKH Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya semester genap tahun 2012, khususnya kelas A tetap semangat dalam kebersamaannya;
20. Kepada semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah memberikan bantuan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
- Penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah menginspirasi Penulis. Semoga kita semua selalu dalam lindungannya.

Salam Sukses!!

Penulis



Irta Desmona S

NIM. 02081001135

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis ucapkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena dengan karunia dan perkenanNya penulis dapat menyelesaikannya skripsi berjudul *“Penegakan Hukum Pasal 304 Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Angkutan Pribadi yang Dijadikan Angkutan Umum di Kota Palembang”*. Skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk menempuh ujian mendapatkan gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini dapat diselesaikan atas bantuan dari berbagai pihak, oleh karena itu pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya khususnya kepada Bapak Amir Syarifuddin, SH.,M.H., selaku Pembimbing Utama dan Bapak Hamonangan Albariansyah, SH.,M.H, selaku Pembimbing Kedua yang atas ketelitian dan kesabarannya dalam memberikan arahan dan bimbingan yang tulus sehingga skripsi ini dapat diselesaikan, dan menjadi sebuah karya ilmiah bagi penulis.

Penulis sangat menyadari dengan keterbatasan kemampuan, pengetahuan dan juga pengalaman yang dimiliki, permasalahan serta analisis dari masalah yang dikemukakan jauh dari sempurna. Maka, penulis memohon maaf atas segala kekurangan tersebut dan penulis mengharapkan kritik dan saran dari semua pihak guna mendapatkan hasil yang lebih baik. Atas perhatian, saran, dan kritik yang disampaikan, penulis mengucapkan terima kasih.

Indralaya, 31 Juli 2012

Penulis

Irta Desmona S

NIM. 02081001135

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN ANTI PLAGIAT.....	iii
HALAMAN MOTTO DAN PRSEMBAHAN	iv
HALAMAN UCAPAN TERIMAKASIH	v
KATA PENGANTAR.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
ABSTRAK	xiii
BAB I . PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Permasalahan.....	18
C. Ruang Lingkup.....	18
D. Tujuan Penelitian	19
E. Manfaat Penelitian	19
F. Metode Penulisan.....	20
1. Jenis Penelitian.....	20
2. Pendekatan Penelitian	20
3. Bahan dan Sumber Bahan.....	21
4. Teknik Pengumpulan Bahan	22
5. Analisis Bahan	22

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

A. Penegakan Hukum Lalu Lintas	
1. Tinjauan Umum Tentang Penegakan Hukum	23
2. Tinjauan Umum Penegakan Hukum Lalu Lintas	29
3. Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas	33
B. Perbuatan Melawan Hukum	
1. Pengertian Perbuatan Melawan Hukum	41
2. Kesalahan dan Melawan Hukum	43
3. Pertanggung Jawaban Pidana	44
C. Tinjauan Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	
1. Pengertian	51
2. Lingkup Hukum Pengangkutan	54

BAB III. PEMBAHASAN

A. Penegakan Hukum Pasal 304 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Terhadap Angkutan Pribadi yang Dijadikan Angkutan Umum	59
B. Upaya Penegak Hukum Mengurangi Angkutan Pribadi yang Dijadikan Angkutan Umum	77

BAB IV. PENUTUP

A. Kesimpulan	92
B. Saran	95

DAFTAR PUSTAKA..... 96

LAMPIRAN

ABSTRAK

Judul Skripsi : Penegakan Hukum Pasal 304 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Angkutan Pribadi Yang Dijadikan Angkutan Umum di Kota Palembang.
Nama : IRTA DESMONA S
NIM : 02081001135
Kata Kunci : *penegakan hukum, lalu lintas, angkutan umum.*

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolannya. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan (hewan dihapus). Penerapan hukum sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No.22 Tahun 2009 maupun Peraturan Pemerintah yang ada tidak dilaksanakan sebagaimana mestinya, seperti penerapan terhadap pasal-pasal ancaman pidana Pasal 273 sampai dengan Pasal 317 maupun Pasal-Pasal yang mengatur tentang Pendidikan Pengemudi seperti yang tertera pada Pasal 78 sampai dengan Pasal 79 juncto Pasal 87 sampai dengan Pasal 89. Penjatuhan vonis oleh hakim terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas seperti angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum masih mengacu pada tabel tilang, tidak mengindahkan ancaman pidana yang tercantum pada ketentuan yang diatur pada pasal-pasal yang tertera pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dengan nominal denda yang relatif ringan sehingga vonis yang dijatuhkan tidak memberikan efek jera bagi pelanggar yang dihukum.

Sistem tilang dan mekanisme proses peradilan terhadap pelanggaran lalu lintas tidak dilaksanakan sebagaimana mekanisme sidang pengadilan yang benar, bahkan terkesan asal-asalan. Konsistensi dalam melaksanakan penegakan hukum diproyeksikan pada upaya peningkatan keselamatan lalu lintas dan kepatuhan hukum masyarakat walaupun telah ada konsep tentang penindakan denda pola System Potensial Point Target (SPPT) dan pelaksanaan kawasan tertib lalu lintas (KTL).

Penerapan denda yang bertentangan dengan ketentuan hirarki perundang-undangan.

Pemanfaatan teknologi dan pengidentifikasian angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum.



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu Negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi (*Rate of Growth*) suatu Negara.

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Hasil-hasil barang jadi yang diproduksi oleh pabrik dijual oleh produsen kepada masyarakat atau perusahaan-perusahaan yang bergerak dibidang pemasaran. Untuk mengangkut barang jadi dibutuhkan jasa- jasa transportasi, selain itu transportasi berguna juga sebagai sarana untuk penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan. Penyebaran penduduk ke seluruh pelosok tanah air di Indonesia menggunakan berbagai jenis moda transportasi.¹ Di dalam pemanfaatan transportasi ada tiga moda yang digunakan yaitu jalur udara (pesawat), air (*sea transportation*) dan darat (kereta,

¹ H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta : PT.Raja Grafindo Persada, 1993, halaman 11.

bus, truk). Transportasi merupakan bagian dari hukum lalu lintas (*communication* atau *verkehr*).

Sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat. Hanya saja alat angkut yang dimaksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan, dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan barang-barang dalam jumlah kecil serta waktu yang ditempuh lama sekali.²

Antara tahun 1800- 1860 transportasi telah mulai berkembang dengan dimanfaatkannya sumber tenaga mekanis seperti kapal uap, kereta api, yang banyak digunakan dalam dunia perdagangan.³

Pada tahun 1860-1920 telah ditemukan kendaraan bermotor, pesawat terbang, dalam masa ini angkutan kereta api dan jalan raya memegang peranan penting dan pada tahun 1920 transportasi telah mencapai tingkat perkembangan pada puncaknya (*mature*), serta pada abad ke-20 ini pertumbuhan transportasi berkembang seiring dengan kemajuan teknologi mutakhir.⁴

Didalam transportasi ada dua kategori yaitu, pemindahan bahan-bahan dan hasil-hasil produksi dengan menggunakan alat angkut dan mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.⁵ Definisi transportasi adalah kegiatan pemindahan

²*Ibid*, halaman 5.

³ *Ibid*.

⁴ *Ibid*.

⁵ *Ibid*, halaman 6.

barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ketempat lain. Dalam transportasi terlihat ada dua unsur yang terpenting yaitu⁶ :

- a. Pemindahan/pergerakan (*movement*),
- b. Secara fisik mengubah tempat dari barang (*komoditi*) dan penumpang ketempat lain.

Fungsi transportasi dapat di golongankan atas dua bagian yaitu, angkutan penumpang dan angkutan muatan. Untuk pengangkutan penumpang digunakan angkutan pribadi dan alat angkut lainnya, selain angkutan pribadi digunakan untuk mengangkut penumpang, digunakan pula kendaraan umum untuk angkutan muatan seperti bus, pesawat udara, kereta api, dan kapal laut.

Menurut arti katanya, pengangkutan berasal dari kata “angkut” yang berarti angkat dan bawa, muat dan bawa atau kirimkan. Mengangkut artinya mengangkat dan membawa, memuat dan membawa atau mengirimkan. Pengangkutan artinya pengangkatan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut. Jadi, dalam pengertian pengangkutan tersimpul suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ketempat lain.⁷

Berdasarkan pengertian di atas dapat dinyatakan bahwa pengangkutan mengandung kegiatan memuat barang atau penumpang, membawa barang atau penumpang ke tempat lain, dan menurunkan barang dan penumpang. Dengan demikian, apabila dirumuskan dalam definisi, pengangkutan adalah proses kegiatan

⁶ *Ibid.*

⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 1991, halaman 19.

memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.⁸

Angkutan tersebut menimbulkan masalah-masalah dalam transportasi yang makin berkembang sekarang ini. Satu diantaranya adalah mengenai pengangkutan darat dengan menggunakan kendaraan bermotor. Mengenai pengertian kendaraan bermotor tercantum dalam Pasal 1 ayat 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan (selanjutnya disebut UULLAJ) "*Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel*".

Pengangkutan darat dengan kendaraan bermotor mulai dipergunakan untuk pelayanan umum selain digunakan untuk pribadi. Angkutan umum untuk kendaraan bermotor roda empat di darat seperti bus kota atau antar kota/ pulau, mikrolet, taksi, angguna (angkutan serba guna), angkudes (angkutan pedesaan), dan sebagainya mulai banyak dijumpai seiring dengan waktu. Hal tersebut diatur dalam peraturan perundang-undangan baik itu dalam bentuk Undang-undang hingga peraturan teknis pelaksanaan tentang lalu lintas dan angkutan jalan umum (UULLAJ). Ketentuan ini mengatur mengenai izin trayek, izin usaha angkutan, izin operasional, kelayakan angkutan untuk umum beserta persyaratan lain. Apabila sudah memenuhi persyaratan dalam UULLAJ tentang lalu lintas dan angkutan jalan maka kendaraan bermotor

⁸ *Ibid.*

tersebut layak dijadikan angkutan umum resmi dengan plat nomor kuning yang sudah dilengkapi asuransi kendaraan maupun asuransi jiwa terhadap awak dan penumpang.

Pengertian mobil penumpang sebagai angkutan umum menurut Pasal 1 butir 6 Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 1992 yaitu setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

Sebagai catatan walaupun keberadaan UU No. 14 Tahun 1992 telah diganti dengan UU No. 22 Tahun 2009, karena alasan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945; Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah; bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara; Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang baru yaitu Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Akan tetapi Peraturan Pelaksanaan dari UU No. 14 Tahun 1992 tetap dapat berlaku dikarenakan disebutkan dalam Pasal 324 UU No. 22 Tahun 2009 bahwa :

“Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dinyatakan tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan yang baru berdasarkan Undang-Undang ini.”.

Di dalam perkembangannya angkutan umum resmi banyak mengalami permasalahan transportasi khususnya persaingan dengan angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum dengan pelat nomor hitam yang sering disebut “*travel gelap*”. Angkutan tersebut seharusnya tidak dipergunakan sebagai angkutan umum akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan UULLAJ

Adapun Ciri-ciri angkutan umum⁹:

- 1 Plat kuning
- 2 Memiliki Nomor lambung

⁹ Wawancara dengan Kepala Bagian Transportasi dan Jalan Raya Dinas perhubungan Kota Palembang, Agus Supriyanto, Kamis, 5 Juli 2012.

- 3 Memiliki tujuan trayek darimana dan kemana/papan nama trayek
- 4 Warna kendaraan khusus
- 5 Memiliki label kendaraan contoh: taksi
- 6 Memiliki izin trayek
- 7 Tanda pengujian kendaraan bermotor
- 8 Dalam STNK tertera asuransi jiwa (Jasa Raharja)

Hal tersebut di atas berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

Ciri-ciri angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum, menurut Kepala Bidang Transportasi, Bapak Agus Supriyanto sulit dibedakan karena tidak memiliki ciri-ciri fisik yang khusus dan sulit untuk diidentifikasi. Menurut beliau Jumlah angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum sulit diketahui karena sulit untuk mengidentifikasi angkutan tersebut.

Penyebab lahirnya angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum menurut Bapak Agus Supriyanto yaitu :

- a. Banyaknya pendatang datang dari luar kota ,
- b. Kebutuhan manusia semakin berkembang,
- c. Permintaan masyarakat banyak,

- d. Kebutuhan perjalanan dalam perjalanan trayek yang belum dilayani secara maksimal oleh angkutan umum,
- e. Adanya orang-orang yang memfasilitasi angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum.

Menurut beliau dengan adanya angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum telah merusak sistem angkutan umum yang ada di kota Palembang.

Daftar Jumlah Angkutan Kota Di Wilayah Kota Palembang Tahun 2011

Pelayanan	Jenis Trayek	Jurusan	Izin
Angkutan Kota	Otolet / MPU	Ampera – Sekip	113
		Ampera – Lemabang	164
		Ampera – Tg. Bunting	64
		Ampera – Pakjo	139
		Ampera – Buki Besar	28
		Ampera – Plaju	173
		Pasar Kuto – Perumnas	45
		Ampera – KM.5	191
		Sayangan Lemabang	111
		KM.5 – Talang Betutu	77
		Pasar Kuto – Kenten Laut	70
			JUMLAH
	BusKecil/ Minibus	Ampera – Terminal Karya Jaya	173
		Ampera – Perumnas	106
		Lemabang – Sei Lais	39
		JUMLAH	318
		Plaju – perumnas	33
		Bukit Besar – Jaka Baring	18
		Plaju – Pusri	31
		Plaju – Jaka Baring	89

Bus Sedang / (Bus Kota)	Plaju – Pusri	79
	Plaju – Terminal Alang Alang lebar	18
	Terminal Karya Jaya-Terminal Alang Alang Lebar	19
	Terminal Karya Jaya – Perumnas	0
	Terminal Karya Jaya – Pusri	0
	Terminal Karya Jaya- Jaka Baring	0
	Bukit Besar – Golf	0
	Terminal Karya – KM.12 Via Musi II	0
	Terminal Alang-Alang Lebar – Jaka Baring	0
	Perumnas – Jaka Baring	0
	Plaju – Terminal Karya Jaya	0
	JUMLAH	287

Sumber : Data Dinas Perhubungan Kota Palembang, Kamis, 5 Juli 2012.

Menurut Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Perkeretaapian Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, Bapak Sudirman HM¹⁰, ciri-ciri angkutan umum sama dengan yang disebutkan oleh Pak Agus Supriyanto, sedangkan ciri-ciri angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum menurut beliau adalah :

- a. Tidak berplat kuning
- b. Tidak terdaftar

¹⁰Wawancara dengan Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Perkeretaapian Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, Sudirman, HM., MM, Senin, 9 Juli 2012.

- c. Tidak memiliki izin kendaraan
- d. Tidak memiliki kartu pengawasan
- e. Tidak memiliki KIR (layak Jalan)
- f. Tidak memiliki asuransi kecelakaan

Menurut beliau Angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum tidak memiliki izin kecuali angkutan tersebut terdaftar dalam PO (Perusahaan Angkutan), namun dari pihak PO sendiri hanya dapat menguningkan plat hitam dari angkutan pribadi tersebut sebesar 10 % dari angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum..

Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek dalam Pasal 15 Keputusan Menteri perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, terdiri dari :

- a. Angkutan Lintas Batas Negara;
- b. Angkutan Antar Kota Antar Propinsi;
- c. Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi;
- d. Angkutan Kota;
- e. Angkutan Perdesaan;
- f. Angkutan Perbatasan;
- g. Angkutan Khusus

**REKAPITULASI ANGKUTAN UMUM
DI SUMATERA SELATAN TAHUN 2011**

No	Jenis Pelayanan	Jumlah Kendaraan	Ket.
1	2	4	5
1	AKAP	150	
2	AKDP	970	
3	Pariwisata	38	
4	Antar Jemput Dalam Propinsi	15	
5	Antar Jemput Antar Propinsi	23	
6	Angkutan Kota	3,473	
	Angkutan Desa	3,238	
	Taksi	201	
	Bus Kota	237	
7	Angkutan Barang	76,768	
	TOTAL	85,113	

Sumber : Data Dinas Perhubungan Provinsi Sumatera Selatan, senin, 9 juli 2012.

Dari hal di atas tersebut Dinas Perhubungan melakukan penindakan terhadap pelanggar tersebut yaitu tindakan preventif dan represif. Adapun tindakan preventif yang dilakukan adalah memberikan peringatan dan tilang, sedangkan tindakan represif adalah dari tilang, penahanan kendaraan sampai ke Pengadilan Negeri dan penjatuhan sanksi baik denda maupun kurungan.

Jumlah angkutan umum di kota Palembang di atas seharusnya dapat melayani kebutuhan perjalanan mobillitas keseluruhan masyarakat Palembang jikalau pelayanan baik dan maksimal sehingga mencegah berkembangnya angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum.

Kondisi angkutan umum di Palembang memiliki tingkat pelayanan yang buruk. Hal ini tercermin dari terdapatnya ketidakamanan dan ketidaknyamanan penumpang ketika menggunakan angkutan umum akibat angkutan umum yang melebihi muatan, pengemudi yang ugal-ugalan, rawannya tindakan kriminal, dan banyak lagi indikator lain mengenai keburukan pelayanan angkutan umum di Palembang. Selain itu, angkutan umum tidak lagi efektif dan efisien dalam penggunaannya dibandingkan angkutan pribadi seperti banyaknya jumlah perpindahan angkutan untuk mencapai tujuan, frekuensi dan waktu tunggu angkutan umum yang tidak terjadwal, serta jarak berjalan calon penumpang yang cukup besar untuk mencapai angkutan umum, terutama pada kota-kota kecil dan daerah pedesaan. Kondisi inilah yang pada akhirnya akan mendorong calon pengguna angkutan umum untuk menggunakan angkutan pribadi dalam melakukan pergerakannya, yang

kemudian menimbulkan peningkatan pergerakan dengan angkutan pribadi serta menyebabkan munculnya berbagai permasalahan transportasi kota seperti penumpukan moda transportasi pada jaringan jalan kota, pencemaran suara dan udara, kecelakaan lalu lintas, dan permasalahan transportasi lainnya, sehingga konsekuensinya adalah perlu diadakannya intervensi terhadap sistem angkutan umum dan sistem transportasi kota. Perlu disadari bahwa manusia terbagi dalam dua segmen utama, yaitu kelompok *choice* dan kelompok *captive*, dimana kelompok *choice* ini terdiri dari orang-orang yang dapat memilih berbagai jenis moda angkutan untuk menunjang pergerakannya, sedangkan kelompok *captive* terdiri dari orang-orang yang hanya dapat menggunakan satu jenis moda saja dalam melakukan pergerakannya (Triwibowo, 2002:1). Dan di Indonesia, jumlah kelompok *captive* ini sangat signifikan berpengaruh terhadap sistem transportasi angkutan umum sebab kelompok *captive* ini memiliki prosentase yang sangat banyak dan lebih besar daripada kelompok *choice* akibat adanya keterbatasan dari kelompok *captive* ini terhadap berbagai aspek, baik itu aspek fisik, legal, ataupun finansial. Keterbatasan inilah yang pada akhirnya menyebabkan kelompok *captive* ini sangat tergantung terhadap keberadaan angkutan umum, dan apabila angkutan umum tidak dapat memenuhi kebutuhan mereka maka mereka akan berusaha untuk beralih menjadi pengguna kendaraan pribadi yang dijadikan angkutan umum.

Banyaknya angkutan pribadi sebagai angkutan umum mengakibatkan persaingan tidak sehat dengan angkutan umum resmi. Di pihak angkutan umum resmi, kendaraan tersebut dianggap mengambil bagian rezeki atau penumpang yang

seharusnya didapat oleh angkutan umum resmi (penyerobotan). Selain itu mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif angkutan semanya pada penumpang, karena tidak mengacu pada ketentuan tarif¹¹ yang ditentukan oleh UULLAJ. Ketentuan tarif tersebut hanya berlaku bagi angkutan umum resmi berplat kuning. Ditambah lagi penumpang tidak dijamin dengan asuransi jiwa. Hal ini dapat merugikan penumpang sebagai konsumen.

Angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum tidak membayar retribusi, tidak masuk terminal dan tidak menggunakan jasa pelayanan uji kendaraan dan tidak mempunyai ketentuan yang mengatur hal itu, sehingga pemerintah dirugikan. Jika semuanya memenuhi aturan, dana yang mungkin diperoleh pemerintah cukup besar. Ditambah lagi daya jelajah kendaraan tersebut yang dapat masuk kota dan pelosok yang tidak bisa dimasuki angkutan umum resmi.

Palembang merupakan satu diantara banyak pusat kota yang dijadikan tempat pemberhentian kendaraan pribadi yang dijadikan sebagai angkutan umum dan Sumatera Selatan sebagai wilayah jelajah memiliki permasalahan. Angkutan pribadi yang dijadikan sebagai angkutan umum sering dipergunakan sebagai mobil sewaan bukan antar trayek, penumpangnya pun terdiri dari berbagai kalangan baik pegawai kantoran, mahasiswa dan masyarakat biasa. Mereka memilih menggunakan angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum tujuan Inderalaya - Palembang atau Palembang - Inderalaya daripada bus dan/atau travel resmi dikarenakan angkutan tersebut mempunyai banyak keuntungan daripada kelemahan.

¹¹ *Op. Cit*, halaman 88.

Keuntungannya, yaitu¹² :

- a. Menghemat waktu (cepat);
- b. Praktis karena bisa diantar ketempat tujuan;
- c. Tidak harus berdesak-desakan dengan penumpang lainnya;
- d. Nyaman, dilengkapi AC;
- e. Tidak mempunyai jam khusus keberangkatan;
- f. Tarifnya sama dengan bus;
- g. Sudah dilengkapi dengan asuransi kendaraan maupun asuransi jiwa terhadap awak dan penumpang;
- h. Lebih eksklusif dibandingkan bus.

Sedangkan kelemahan dari angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum yaitu¹³ :

- a. Berpotensi terjadinya tindak pidana di antaranya kejahatan pembunuhan, pembajakan, dan kejahatan seksual,
- b. Tidak ada jaminan keselamatan berupa asuransi kendaraan maupun asuransi jiwa terhadap awak dan penumpang,
- c. Tarif lebih mahal dari pada angkutan umum lainnya.

Walaupun pada kenyataan Angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum tersebut lebih menguntungkan daripada kendaraan umum seperti bus dan *travel* resmi yang merupakan angkutan umum resmi tetapi hal ini sudah melanggar Undang -

¹²Hasil observasi awal yang dilakukan peneliti di Inderalaya, pada tanggal 10 – 23 April 2012.

¹³ *Ibid.*

Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 304 dan Pasal 153 (1), yaitu :

Pasal 304

“Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”

Banyaknya mobil pribadi sebagai angkutan umum untuk beroperasi melayani jalur-jalur umum membuktikan bahwa penegakan hukum oleh penegak hukum mengalami permasalahan karena tidak sesuai dengan apa yang seharusnya, terutama dalam pemberian sanksi hukum, baik kurungan atau denda terhadap angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum.

Aparat penegak hukum baik itu Kepolisian Republik Indonesia yang berkerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Palembang sudah melakukan tugasnya yaitu melakukan penegakan hukum Lalu Lintas yang ada di Kota Palembang, baik dengan tindakan preventif maupun represif namun karena sulitnya mengidentifikasi suatu angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum baik dari segi fisik maupun kelengkapan surat maka hal itu bisa menjadi peluang bagi angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum untuk melaksanakan aksinya di lapangan, kemudian

karena kurang tegasnya aparat hukum baik Kepolisian maupun Dinas Perhubungan dalam melakukan penegakan hukum.¹⁴

Seharusnya dengan angkutan umum yang banyak di kota Palembang sudah bisa melayani semua penduduk yang ada di Palembang, tetapi pada kenyataannya masih banyak masyarakat yang menggunakan angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum dalam melakukan perjalanannya.

Oleh karena itu penulis ingin membahas tentang bagaimana **PENEGAKAN HUKUM PASAL 304 UNDANG –UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP ANGKUTAN PRIBADI YANG DIJADIKAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA PALEMBANG.**

¹⁴ Wawancara dengan Kepala Transportasi dan Jalan Raya Dinas perhubungan Kota Palembang, Agus Supriyanto, Kamis, 5 Juli 2012

B. Permasalahan

Sehubungan dengan uraian tersebut diatas ada permasalahan yang akan peneliti bahas, yaitu :

1. Bagaimanakah penegakan Hukum Pasal 304 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan pribadi yang dijadikan angkutan umum di kota Palembang oleh Dinas Perhubungan dan Polisi Republik Indonesia?
2. Bagaimana upaya penegak hukum yang dilakukan Dinas perhubungan dengan Kepolisian Republik Indonesia dalam mengurangi atau meniadakan penggunaan angkutan pribadi sebagai angkutan umum di kota Palembang?

C. Ruang Lingkup

Dalam penelitian ini penulis memfokuskan penegakan hukum Pasal 304 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terhadap angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum di kota Palembang.

D. Tujuan Penelitian

Berdasarkan dari perumusan masalah, maka tujuan tulisan ini adalah :

1. Untuk mengetahui penegakan hukum Pasal 304 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap kendaraan pribadi yang dijadikan angkutan umum di kota Palembang.
2. Mengetahui upaya penegak hukum dalam mengurangi atau meniadakan penggunaan mobil pribadi sebagai angkutan umum di kota Palembang.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dalam pengembangan ilmu hukum pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya yang berkaitan dengan angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum.

2. Manfaat praktis

Untuk menambah serta memberikan informasi kepada pihak-pihak lain mengenai upaya penegakan hukum Pasal 304 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Lalu Lintas dan angkutan Jalan terhadap angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum yang ada di Kota Palembang.

F. Metode Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah penelitian hukum normatif yang didukung data empirik. Penelitian normatif yaitu jenis-jenis penelitian yang dilakukan dengan cara penelitian bahan pustaka atau data sekunder oleh sebab itu jenis penelitian ini sering disebut penelitian kepustakaan.¹⁵

Bahan-bahan yang didapat mencakup buku dan sumber lainnya yang ada hubungannya dengan permasalahan.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian dalam penulisan skripsi ini menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*), yaitu pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang menyangkut dengan isu hukum yang sedang ditangani.¹⁶ Pendekatan penelitian ini akan menelaah undang-undang dan peraturan-peraturan mengenai penegakan hukum Pasal 304 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap angkutan pribadi yang dijadikan angkutan umum yang berhubungan dengan permasalahan-permasalahan dalam penelitian ini.

¹⁵ Soerjono Soekanto, "Pengantar Penelitian Hukum" UI-press, cetakan ketiga, 1986, hlm 52.

¹⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana, 2007, hlm 96.

3. Bahan dan Sumber Bahan

Sumber bahan yang digunakan adalah data sekunder bahan-bahan pustaka, dokumen-dokumen resmi dan sebagainya. Data sekunder terdiri dari bahan hukum primer, sekunder dan tersier.

a. Bahan hukum primer, berupa aturan-aturan hukum mengikat yang meliputi :

- 1 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
- 2 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana,
- 3 Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana,
- 4 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder adalah bahan-bahan yang digunakan untuk menunjang bahan hukum primer, seperti karya ilmiah, jurnal, buku-buku referensi, dan hasil-hasil penelitian ilmiah yang berkaitan dengan objek penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, misalnya kamus, esiklopedia, jurnal ilmiah, dan sumber internet.

Bahan hukum dalam penelitian ini diperoleh melalui penelitian kepustakaan. Di samping bahan hukum, penelitian di dalam skripsi ini juga diambil dari informasi dari informan sebagai bahan penunjang yang diperoleh dari lapangan.

4. Teknik Pengumpulan Bahan

Dalam penelitian ini metode pengumpulan data dilakukan dengan studi kepustakaan (*library research*) berupa mengumpulkan, menganalisa, mempelajari buku-buku literatur dan peraturan perundang-undangan yang terkait. Guna mendukung pengumpulan bahan tersebut dilakukan perbandingan terhadap laporan yang dihasilkan dalam studi kasus yang dilakukan dilapangan dan informasi sebagai bahan penunjang, diperoleh dengan melakukan wawancara kepada instansi Dinas Perhubungan kota Palembang dan instansi Kepolisian Resort Kota Palembang.

5. Analisis Bahan

Data yang diperoleh dianalisa dengan menggunakan metode kualitatif, yaitu dengan memberikan penafsiran ataupun interpretasi terhadap data-data yang diperoleh dari berbagai sumber.

Guna membantu menganalisa data yang telah dihimpun, digunakan metode berfikir deduktif, dimana langkah pemikiran yang ditarik merupakan pemikiran atas hal yan bersifat umum menjadi hal yang bersifat khusus. Sehingga, permasalahan di dalam Penelitian ini terjawab.

DAFTAR PUSTAKA

1. BUKU-BUKU :

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1991.
- Achmad Ali, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, Jakarta, PT Yarsif Watampone, 1998.
- Andi Hamzah, *Hukum Acara Pidana Indonesia*, Jakarta, Sinar Grafika, 2009,.
- Bachsam Mustafa, *Sketsa Dari Tata Hukum Indonesia*, Bandung, Armico, 1982.
- Baharuddin Lopa, *Permasalahan Pembinaan dan Penegakan Hukum*, Jakarta, Bulan Bintang, 2001.
- Bambang sunggono, *Metodologi penelitian Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2007.
- Burhan Ashshofa, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Rineka Citra, 2010.
- Esmi Warassih Puji Rahayu, *Pranata Hukum Sebuah Telaah Sosiologis*. Semarang, Suryandaru Utama, 2005.
- Farouk Muhammad, *Praktik Penegak Hukum (Bidang Lalu Lintas)*, Balai Pustaka, Jakarta, 1999.
- H.A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Jakarta, PT.Raja Grafindo Persada, 1993.
- Joko Subagyo, *Metode Penelitian dalam Teori dan Praktek*, Jakarta, Rineka Cipta, 2004.
- Manasse Melo, *Metode Penelitian Sosial*, Jakarta, Karunika Univ. Terbuka, 1985.
- Muladi dan Barda Nawawi Arief, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*.

- Muladi, *Kapita Selekta Sistem Peradilan Pidana*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang, 1995.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana, 2007.
- Siswanto Sunarsono, *Hukum Pidana Lingkungan Hidup dan Strategi Penelesaian Sengketa*, Jakarta, Rineka Cipta, 2005
- Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: PT.Grafindo Persada, 2005.
- Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta, Rineka Cipta, 1995.
- Soerjono soekanto, *Inventarisi dan Analisa Terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas* , Pusat Penelitian dan Pengembangan Fakultas Hukum Universitas Tarumanegara, 1993.
- Soejono Soekanto, *Pengantar Peneltian Hukum*, Jakarta, Rajawali Pers, 2001.
- Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Bandung, Bhineka Cipta , 1995.
- Soerjono Soekanto, “ *Pengantar Penelitian Hukum*” UI-press, cetakan ketiga, 1986.
- Soejono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, Rajawali, 1983.
- Serjono Soekanto, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Di Indonesia*, Jakarta, UI- Press, 1983.

2. UNDANG-UNDANG

Keputusan Menteri Perhubungan Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Angkutan Umum
Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. SITUS INTERNET

http://eprints.undip.ac.id/23785/1/BIMA_ANGGARASENA.pdf, diakses pada 20 Juli 2012.

<http://elibrary.ub.ac.id/handle/123456789/30487>, diakses 20 Juli 2012

[http://www.scribd.com/doc/82023400/Penegakan-Hukum-Bidang-Lalu-Lintas Dan-Angkutan-Jalan-Muiz-Thohir](http://www.scribd.com/doc/82023400/Penegakan-Hukum-Bidang-Lalu-Lintas-Dan-Angkutan-Jalan-Muiz-Thohir), diakses 20 Juli 2012.

http://www.paparisa.unpatti.ac.id/paperrepo/ppr_iteminfo_ink.php?id=82, diakses pada tanggal 15 Juli 2012,