



Universitas Tadulako
Fakultas Hukum

2026



**TRANSFORMASI HUKUM
TRANSPORTASI DARAT:
ARGUMEN ONTOLOGIS KEADILAN SOSIAL
TERHENTI DIPUTARAN RODA TERAKHIR**

Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar
Fakultas Hukum Universitas Tadulako

Prof. Dr. Syamsuddin Baco, SH., MH.



Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar

TRANSFORMASI HUKUM TRANSPORTASI DARAT: ARGUMEN ONTOLOGIS KEADILAN SOSIAL TERHENTI DIPUTARAN RODA TERAKHIR

Assalamu alaikum Wr Wb.

Salam Sejahtera bagi kita semua, Om Swastiastu, Shalom, Namu Budhaya,

Salam Kebajikan.

Yang saya hormati, Rektor Universitas Tadulako;

Yang saya hormati; Ketua, Sekretaris dan Anggota Senat Universitas Tadulako;

Yang saya hormati; Para anggota Dewan Penyantun Universitas Tadulako;

Yang saya hormati; Ketua dan Anggota Dewan Guru Besar Universitas Tadulako;

Yang saya hormati; Ketua Dewan Pengawas, Ketua Dewan Pertimbangan, dan Ketua Satuan Pengawas Internal beserta jajarannya;

Yang saya hormati; Para Anggota Forum Komunikasi Pemerintah Daerah Propinsi Sulawesi Tengah;

Yang saya hormati; Para Pembantu Rektor Universitas tadulako;

Yang saya hormati; Para Dekan dan Wakil Dekan dalam lingkungan Universitas Tadulako;

Yang saya hormati; Para Ketua/Sekretaris Lembaga dan Direktur/ Asisten Direktur Program Pasca Sarjana, Segenap Ketua Program Magister dan Program Doktor beserta sekretaris Serta civitas akademika Universitas Tadulako;

Para tamu undangan yang saya muliakan dan Para hadirin/hadirat yang saya cintai.

Dengan penuh rasa kerendahan hati, perkenankan saya mengajak hadirin mengucapkan syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmat, taufik serta hidayah-Nya, yang dilimpahkan kepada kita semua, sehingga pada hari ini dapat menghadiri rapat senat terbuka Universitas Tadulako, dalam rangka

peresmian penerimaan jabatan Guru Besar dalam lingkungan Universitas Tadulako.

Salam dan sholawat disampaikan kepada junjungan kita Nabi besar Rosulullah Muhamad SAW, yang kita harapkan bersama syafaatnya, pada hari pembalasan nanti. Aaminn Yaa Rabbal Al-amin.

Mungkin kita semua tidak tahu, atau mungkin juga sudah tahu, tapi tidak menarik perhatian, jika hari-hari ini, setiap jam, ada 3-4 orang meninggal akibat kecelakaan lalu lintas. Mereka meninggal diujung putaran roda kendaraan, yang ditumpangi atau diujung putaran kendaraan yang menabraknya. Putaran terakhir roda kendaraan, yang selalu membawa kematian di jalan. Kematian itu, bukan semata dipandang sebagai takdir yang menjadi ketetapan Allah, Tuhan Yang Maha Menghidupkan, melainkan hukum kausalitas juga, yang sedang bekerja di sana, ada hukum sebab akibat. Putaran roda terakhir yang membawa kematian, ada suatu sebab, yang dapat direkayasa manusia melalui intelektualnya, yaitu norma hukum, yang dapat mengeeliminasi sebab terjadinya kecelakaan. Itulah argument yang melatari judul: **Transformasi Hukum Transportasi Darat: Argumen Ontologis, Keadilan Sosial Terhenti Diputaran Roda Terakhir**, yang saya persembahkan dalam pidato pengukuhan Guru Besar saya hari ini.

Rektor dan Ketua Senat, serta Hadirin yang terhormat,

Adagium kuno, yang menjadi warisan imperium Romawi "Salus populi suprema lex esto", artinya "Hukum Tertinggi adalah keselamatan rakyat" seperti hanya kata indah penyair Yunani kuno, yang dipajang dalam figura dinding keangkuhan. Semestinya adagium itu menjadi karpet merah mengalas roda kehidupan rakyat. Adagium itu, sudah terlalu lama "pingsan" dan terus dibiarkan "pingsan" disela-sela teks hukum transportasi darat.

Negara sebagai penanggungjawab eskatologis dalam menjamin keamanan dan keselamatan rakyat, semestinya mengambil prioritas regulasi yang memastikan jaminan keamanan dan keselamatan rakyat.

UU No 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, sebagai produk hukum, terlalu berpihak pada kepentingan ekonomi dibandingkan dengan kepentingan keselamatan dan kesejahteraan rakyat. Bagaimana mungkin ada rezim hukum, yang memberikan kebebasan seluas-luasnya kepada setiap orang, untuk memiliki dan menggunakan kendaraan bermotor, tanpa disertai jaminan keselamatan publik? Disini, hukum kehilangan fungsi control, dan pengendali hasrat deskriptif terhadap fenomena yang secara nyata mengenyahkan keselamatan rakyat.

Kematian dan cacat tetap, akibat kecelakaan lalu lintas, berkontribusi, terhadap angka kemiskinan baru dalam masyarakat, karena korban, merupakan tulang punggung sumber pendapatan keluarga. Oleh karena itu kecelakaan lalu lintas, berkontribusi langsung terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat.

Menurut Aristoteles, tidak ada masyarakat yang bisa bertahan tanpa keadilan, karena keadilan adalah landasan dari segala hukum. Keadilan adalah kebutuhan primair setiap orang, karena itu, untuk menjamin terwujudnya keadilan, masyarakat butuh hukum yang adil. Menurut John Rawls, keadilan itu, harus berada dalam struktur sosial (hukum), dan untuk mewujudkannya, harus memiliki dua syarat, yaitu, setiap orang miliki hak yang setara, dan untuk menciptakan hak yang setara, harus menggunakan kerudung ketidaktahuan (veil of ignorance).

Rektor dan Ketua Senat, serta Hadirin yang terhormat,

Kendaraan bermotor, sebagai instrument perpindahan orang/ barang melalui jalan, merupakan suatu "BENDA" yang memiliki nilai ekonomis, sama dengan benda lainnya, seperti peralatan elektronik rumah tangga, furniture, dan lain-lain. Tetapi kendaraan bermotor, memiliki karakteristik khusus jika dibandingkan dengan benda lainnya, yaitu, kendaraan bermotor, baru bisa fungsional, apabila digunakan diruang publik (jalan raya), sedangkan benda lainnya, fungsional justru di ruang privat(dalam rumah).

Perbedaan karakteristik tersebut, semestinya memperoleh perlakuan hukum yang berbeda pula. Menurut Aristoteles, bahwa inti keadilan distributive

adalah memperlakukan sama terhadap hal yang berbeda, merupakan ketidakadilan.

Transportasi berkelanjutan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi sekaligus memastikan keselamatan dan keadilan sosial¹. Faktor-faktor tertentu sangat penting dalam memastikan bahwa upaya menciptakan sistem transportasi yang berkelanjutan membuahkan hasil positif, termasuk aksesibilitas, keselamatan, dan keadilan sosial². Tingginya angka kecelakaan dan banyaknya kemacetan lalu lintas di Indonesia merupakan tantangan serius dalam upaya mewujudkan sistem transportasi jalan yang berkelanjutan. Oleh karena itu, kebebasan individu untuk memiliki kendaraan bermotor merupakan aspek penting yang harus ditangani, agar tidak mengorbankan hak masyarakat atas keselamatan dan kelancaran arus lalu lintas, karena hal ini merupakan bagian integral dari upaya menciptakan transportasi jalan yang berkelanjutan.

Istilah "keadilan sosial" tertuang dalam prinsip kelima Pancasila, dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Oleh karena itu, semua peraturan perundang-undangan harus mematuhi prinsip keadilan sosial. Dalam hal ini, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (ULLAJ), produk hukum yang mengatur seluruh aspek transportasi jalan, harus mengutamakan keadilan sosial.

Menurut ULLAJ, transportasi jalan harus aman, terjamin, tertib, lancar, dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya untuk menumbuhkan perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, memajukan persatuan bangsa, dan menjunjung tinggi martabat bangsa.

Ungkapan "mewujudkan kesejahteraan rakyat" dalam penjelasan di atas berarti bahwa ULLAJ bertujuan untuk mewujudkan keadilan sosial dengan meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Sekilas, kebebasan setiap orang untuk memiliki dan menggunakan kendaraan bermotor perseorangan dan sepeda motor, dilindungi oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945(UUD), Pasal 28H ayat (3). Tetapi apabila dikaitkan dengan Pasal 28J, kebebasan itu harus

¹ Departemen Urusan Ekonomi dan Sosial Perserikatan Bangsa-Bangsa, "Transportasi Berkelanjutan," 2024, <https://sdgs.un.org/topics/sustainable-transport>.

² TAMIN, Ofyar "Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota-Kota Besar Di Indonesia," *Jurnal Transportasi* 7, no. 2 (2007): 87–104.

menghormati kebebasan orang lain untuk menggunakan infrastruktur jalan dengan aman, terjamin, dan lancar.

Secara konseptual, model regulasi ULLAJ memungkinkan setiap orang, memiliki dan menggunakan kendaraan bermotor perseorangan tanpa pembatasan kuantitas dan waktu. Konsekuensi logis dari model regulasi ini adalah peningkatan jumlah kendaraan bermotor perseorangan yang tidak terkendali, berimplikasi terhadap kelancaran lalu lintas dan tingginya jumlah kecelakaan, yang menyebabkan kematian, cedera, dan kerugian materi.

ULLAJ sebagai peraturan turunan dari UUD, model regulasi kendaraan bermotor perseorangan dan sepeda motor semestinya membatasi kebebasan kepemilikan dan penggunaannya, untuk mewujudkan keadilan sosial. Arti keadilan dalam sistem transportasi adalah perlakuan yang sama bagi semua orang³.

Keadilan sosial dicirikan sebagai, *pertama*, keadilan yang menyangkut kebutuhan dan hak masyarakat luas (tidak sedikit orang) dan, *kedua*, keadilan yang tercapai jika masyarakat luas mendapatkan haknya. Sementara itu, karakteristik konsep keadilan individu adalah, *pertama*, pemenuhan keadilan berdasarkan kehendak bebas setiap individu dan, *kedua*, keadilan yang dicapai jika hak-hak individu segelintir orang ditegakkan.

Kebebasan untuk memiliki kendaraan bermotor perseorangan, terkait erat dengan peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan yang tidak terkendali. Oleh karena itu, upaya mewujudkan keseimbangan antara kepentingan individu dan kepentingan sosial dalam model pengaturan kendaraan bermotor perseorangan di Indonesia, menjadi isu krusial saat ini.

Di dalam Pasal 47 ayat(2) ULLAJ membagi lima jenis kendaraan; sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus. Kemudian Pasal 47 ayat 3, kendaraan bermotor dikelompokkan menjadi dua jenis berdasarkan fungsinya: kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Definisi kendaraan bermotor perseorangan, tidak disediakan dalam ULLAJ, namun, Pasal 1, ayat 10 ULLAJ mendefinisikan kendaraan

³ HAIL, Yvonne dan MC QUALD, Roland, "Konsep Keadilan dalam Kaitannya dengan Pengguna Transportasi Perempuan," *Keberlanjutan (Swiss)* 13, no. 5 (2021), <https://doi.org/10.3390/su13052919>.

bermotor umum sebagai kendaraan bermotor yang digunakan untuk mengangkut barang dan orang dengan biaya.

Dengan menerapkan konsep "argumentum a contrario", semua kendaraan bermotor yang tidak termasuk dalam kelompok kendaraan bermotor umum, diklasifikasikan sebagai kendaraan bermotor perseorangan. Konsep jenis kendaraan bermotor perseorangan yang digunakan dalam artikel ini, terdiri dari mobil penumpang dan sepeda motor, seperti yang dimaksud ULLAJ, Pasal 47 ayat (2) huruf a, dan Pasal 47 ayat (2) huruf b, dan ayat (3) huruf a tersebut.

Hanya perusahaan transportasi umum, yang merupakan badan hukum, yang dapat memiliki kendaraan bermotor umum. Karakteristik utama perusahaan adalah bahwa asetnya terpisah dari manajemen dan pemegang sahamnya. Sebagai badan hukum, perusahaan memiliki hak kepemilikan dan dapat mengadakan perjanjian yang menguntungkannya⁴.

Dalam Pasal 197 ayat 2 huruf a ULLAJ ditetapkan bahwa untuk memastikan ketersediaan layanan transportasi umum, pemerintah harus menjaga keseimbangan antara tingkat permintaan dan penawaran serta menjaga persaingan usaha yang sehat. Implementasi peraturan ini memerlukan menjaga keseimbangan antara jumlah kendaraan bermotor umum yang tersedia bagi masyarakat dan permintaan kendaraan bermotor umum. Hal ini dicapai dengan menetapkan persyaratan tertentu untuk perizinan. Persyaratan izin mengangkut orang adalah (i) memiliki minimal lima unit kendaraan, (ii) menyediakan area penyimpanan kendaraan, (iii) menyediakan fasilitas perawatan kendaraan, dan (iv) diperlukan kuota kendaraan⁵.

Keputusan untuk memberikan izin harus didasarkan pada penilaian objektif dari situasi aktual, untuk mencapai keseimbangan yang disebutkan di atas. Untuk menentukan apakah ada keseimbangan antara ketersediaan kendaraan bermotor umum dan permintaan untuk mereka, survei faktor beban dilakukan setiap tahun. Persyaratan dan mekanisme perizinan di atas merupakan model pembatasan kuantitatif kendaraan bermotor umum.

⁴ INNA, Spasibo-Fateeva, "Rezim Hukum Properti Badan Hukum Ukraina," *Yurisprudensi Komparatif Internasional* 5, no. 1 (2019): 56–71, <https://doi.org/10.13165/j.icj.2019.05.007>.

⁵ MENTERI PERHUBUNGAN RI, "Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek Dengan Kendaraan Bermotor Umum," Pub. L. No. 15 Tahun 2019 (2019).

Model pengaturan kepemilikan kendaraan bermotor umum, berbeda dengan model pengaturan kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan. Model pengaturan kepemilikan kendaraan bermotor umum, dibatasi jumlahnya, berdasar kebutuhan pergerakan orang, sedangkan model pengaturan kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan, tidak ada pembatasan.

Model pengaturan kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan, menurut ULLAJ ditetapkan sebagai berikut:

1. Setiap orang bebas memiliki kendaraan bermotor perseorangan, dan tidak ada pembatasan jumlah dan jenisnya.
2. Setiap orang bebas menggunakan kendaraan bermotor perseorangan, tanpa batasan tempat dan waktu.

Setiap orang berhak memiliki dan menggunakan satu atau beberapa jenis kendaraan bermotor perseorangan tanpa terkecuali. Jika seseorang tidak mampu membeli kendaraan secara tunai, dia dapat membayar dengan mencicil dengan tenor tertentu. Hal ini dimungkinkan karena model kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan, tidak memberlakukan pembatasan kuantitatif, seperti ketentuan yang berlaku untuk kepemilikan kendaraan bermotor umum.

Namun, dengan model regulasi ULLAJ yang menetapkan kebebasan untuk memiliki, mengendalikan, dan menggunakan kendaraan bermotor perseorangan, tujuan ketentuan ULLAJ mengenai hak masyarakat untuk mengemudi dengan aman dan lancar terancam. Hal ini dikonfirmasi oleh data yang menunjukkan bahwa peningkatan jumlah kendaraan bermotor perseorangan, tidak berbanding lurus dengan peningkatan kapasitas jalan.

Jumlah kendaraan bermotor perseorangan terus meningkat secara signifikan, terutama sepeda motor. Peningkatan ini berbanding lurus dengan peningkatan kemacetan dan kecelakaan yang mengakibatkan kematian. Berdasarkan data yang dirilis Badan Pusat Statistik dan Kepolisian Negara Republik Indonesia pada tahun 2023⁶, terdapat 150.718.972 kendaraan bermotor perseorangan (mobil penumpang dan sepeda motor), terhitung 95,75% dari total jumlah

⁶ BADAN PUSAT STATISTIK, “*Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis*” (Jakarta, 2022), <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis.html>.

kendaraan, dibandingkan dengan 6.403.299 kendaraan bermotor umum (bus dan truk), yang berjumlah 4,25%. Kemudian pada tahun 2024, terdapat 159.894.520 kendaraan bermotor perseorangan (mobil penumpang dan sepeda motor), atau meningkat 9.175.548 unit dibandingkan data tahun 2023, atau meningkat sekitar 5,74 %. Sedangkan kendaraan bermotor umum sejumlah 6.571.394 unit atau mengalami kenaikan 3.3%. Jadi pada tahun 2024, terdapat 166.465.914 unit kendaraan bermotor, dengan rincian, kendaraan bermotor perseorangan (mobil penumpang dan sepeda motor) 159.894.520 atau 96,05 %, dan kendaraan bermotor umum (penumpang dan barang) 6.571.394, atau 3.95%. Perlu dicatat bahwa selama periode 1 tahun 2024, persentase peningkatan jumlah kendaraan bermotor pribadi jauh di atas persentase peningkatan kapasitas jalan, sesuai data yang diberikan pada paragraf berikutnya.

Menurut data Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Republik Indonesia⁷, total panjang jalan adalah 544.747 km pada 2019, 548.336 km pada 2020, dan 546.116 km pada 2021. Berdasarkan data tersebut, panjang jalan pada tahun 2020 tumbuh hanya 3.592 km (0,70%) dibandingkan tahun 2019, sedangkan pada tahun 2021 mengalami penurunan panjang jalan sebesar 2.220 km (0,41%) dibandingkan tahun 2020. Pada tahun 2024, total panjang jalan adalah 550.735 km, hanya menunjukkan sedikit peningkatan 4619 km (0,85%) selama tiga tahun terakhir⁸.

Mencapai regulasi yang seimbang tentang hak individu dan hak publik masih menyisakan masalah. Di satu sisi, perlu menjaga kepentingan publik, dalam hal menjaga ketertiban, kelancaran, keamanan dan keselamatan di jalan, untuk menjamin kesejahteraan masyarakat. Di sisi lain, hak pribadi harus dilindungi untuk memastikan pengembangan pribadi. Kontrol keamanan publik yang efektif dapat melanggar hak dan kebebasan individu⁹.

⁷ BADAN PUSAT STATISTIK, "Panjang Jalan Menurut Provinsi Dan Tingkat Kewenangan Pemerintahan," 2023, <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/U0VOeFZEZFNiVnByUkdGMINrOTFVVGRHY1ZkVGR6MDkjMw==/panjang-jalan-menurut-provinsi-dan-tingkat-kewenangan-pemerintahan--km---2023.html?year=2023>.

⁸ BADAN PUSAT STATISTIK, *Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan (Km)* (Jakarta: <https://www.bps.go.id/indicator/17/50/1, n.d.>).

⁹ MARQUESINI, CHIAVONE, Tayrone, "Risiko terhadap privasi v. risiko terhadap keselamatan publik, dilema yang harus diatasi dalam masyarakat risiko (digital). Komentar tentang Suara Sebagian Berbeda dari Hakim Pinto de Albuquerque dalam Kasus Big Brother Watch Dan Lainnya v. Inggris

Tidak adanya proporsionalitas antara peningkatan jumlah kendaraan bermotor dan peningkatan kapasitas jalan menjadi penyebab utama kemacetan¹⁰. Peningkatan panjang jalan jauh di bawah kenaikan jumlah kendaraan bermotor yang mencapai 5,50% per tahun. Ketidakseimbangan ini menimbulkan berbagai masalah di jalan, seperti kemacetan, kecelakaan, kematian, cedera, dan kerugian materi. Cedera parah yang diderita selama kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan kematian korban¹¹. Menurut data yang tersedia, kecelakaan lalu lintas dan kematian terus meningkat. Pada tahun 2021, terjadi 103.645 kecelakaan dengan 25.226 kematian. Pada tahun 2022, jumlah kecelakaan adalah 204.447, dan ada 27.534 kematian¹². Selanjutnya, pada tahun 2023, jumlah kecelakaan lebih dari 152.000¹³, dengan 22.172 kematian¹⁴. Hebatnya, pada tahun 2024, jumlah kecelakaan meningkat tajam menjadi 1.150.000 (meningkat sekitar 800%) dibandingkan dengan nilai 2023, sedangkan jumlah korban jiwa adalah 27.000¹⁵.

Kemacetan jalan, etika yang buruk dan kurangnya disiplin di pihak pengendara mengakibatkan banyak kecelakaan, yang menyebabkan kematian, cedera, dan kerugian materi.¹⁶ Ada hubungan antara tingkat kecelakaan yang

Raya," *Revista Juridica Portucalense* 35, no. 35 (2024): 1–11, [https://doi.org/10.34625/issn.2183-2705\(35\)2024.jur-01](https://doi.org/10.34625/issn.2183-2705(35)2024.jur-01).

¹⁰ ASADUSSAMAN, Noor Md, dkk., "Penilaian Skenario Kemacetan Lalu Lintas di Area CBD di Kota Berkembang: Dalam Konteks Kota Khulna, Bangladesh," *Perspektif Interdisipliner Penelitian Transportasi* 11 (2021): 100435, <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100435>.

¹¹ ABOLVARDI, Meisam , dkk., "Faktor Risiko Manusia untuk Tingkat Keparahan Cedera dalam Kecelakaan Lalu Lintas Perkotaan dan Pinggiran Kota di Iran Selatan: Wawasan dari Data Polisi," *Jurnal Internasional Perilaku Berisiko Tinggi dan Kecanduan* 11, no. 4 (28 Januari 2023), <https://doi.org/10.5812/ijhrba-129419>.

¹² KATADATA Media Network, "Jumlah Kecelakaan Tahun 2022 Meningkat Tajam" (Jakarta, 2023), <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/09/15/jumlah-korban-kecelakaan-lalu-lintas-pada-2022-meningkat-tajam-ini-trennya>.

¹³ KUMPARAN NEWS, "Kakorlantas: 152 Ribu Kecelakaan Terjadi Tahun 2023, Korban Tewas 27 Ribu Orang," 2024, <https://kumparan.com/kumparannews/kakorlantas-152-ribu-kecelakaan-terjadi-tahun-2023-korban-tewas-27-ribu-orang-22Gv3Bkfzgf>.

¹⁴ GOODSTAAT.id, "2023 Capai Angka Tertinggi Kecelakaan Lalu Lintas 5 Tahun Terakhir," 2023, <https://goodstats.id/article/2023-capai-angka-tertinggi-kecelakaan-lalu-lintas-5-tahun-terakhir-z67bk>.

¹⁵ TEMPO.com, "Korlantas Rilis Data Kecelakaan Lalu Lintas 2024," 2024, <https://www.tempo.co/hukum/korlantas-rilis-data-kecelakaan-lalu-lintas-2024-naik-nyaris-8-kali-lipat-korban-jiwa-27-ribu-1181721>.

¹⁶ ABOLVARDI et al., "Faktor Risiko Manusia untuk Tingkat Keparahan Cedera dalam Kecelakaan Lalu Lintas Perkotaan dan Pinggiran Kota di Iran Selatan: Wawasan dari Data Polisi." *Jurnal Internasional Perilaku Berisiko Tinggi dan Kecanduan* 11, no. 4 (28 Januari 2023), <https://doi.org/10.5812/ijhrba-129419>.

tinggi dan frekuensi pergerakan kendaraan bermotor¹⁷. Di sektor perkapalan, ada IHO; dalam penerbangan sipil, ada ICAO, tetapi tidak ada organisasi internasional yang bertanggung jawab atas standar keselamatan kendaraan bermotor¹⁸. Tingginya tingkat kecelakaan dan kemacetan di jalan memiliki dampak sosial negatif yang serius. Peraturan yang menjamin keamanan, keselamatan, dan kenyamanan pengendara harus segera diberlakukan dan diterapkan. Standar keselamatan harus ditingkatkan, dan jumlah kendaraan bermotor perseorangan harus diatur dan ditata kembali.

Dengan demikian, akibat terjadi peningkatan kecelakaan dan kematian, seperti yang ditunjukkan oleh data, peraturan perundang-undangan harus digunakan untuk mendukung upaya peningkatan keselamatan transportasi jalan. Hal ini dapat dilakukan dengan mengurangi beragam sumber kecelakaan, seperti tingginya jumlah bermotor perseorangan dan pengemudi yang tidak disiplin¹⁹. Kecelakaan lalu lintas jalan berdampak langsung pada kehidupan dan keselamatan ekonomi, sehingga diperlukan kebijakan serius untuk mencegahnya²⁰.

Setiap individu berhak mendapatkan jaminan hukum keselamatan, keamanan, dan kelancaran selama berada di jalan, dan hak individu ini diubah menjadi hak kolektif karena orang berhak untuk mengemudi di jalan dengan aman, terjamin, dan lancar. Hak kolektif ini terganggu karena hak individu untuk memiliki dan mengendalikan kendaraan bermotor perseorangan. Jaminan hak kolektif dapat menawarkan perlindungan kepada kelompok rentan orang yang lebih mungkin menjadi korban kecelakaan, seperti pengendara sepeda motor dan pejalan kaki²¹. Untuk melindungi masyarakat dari kecelakaan, terutama

¹⁷ SOEHODHO, Sutanto "Pengembangan Transportasi Umum dan Pencegahan Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia," *IATSS Research* 40, no. 2 (2017): 76–80, <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2016.05.001>.

¹⁸ SHIMODAIRA, Takashi "Harmonisasi Internasional Peraturan Kendaraan Bermotor," *Makalah Teknis SAE*, 1988, 503–6, <https://doi.org/10.4271/885158>.

¹⁹ MADHAV, Aney and Ho Christine, "Deadlier Road Accidents? Traffic Safety Regulations and Heterogeneous Motorists' Behavior," *Regional Science and Urban Economics* 77, no. March 2018 (2019): 155–71, <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2019.04.003>.

²⁰ ZHANG, Yuhuan, Huapu Lu, dan Wencong Qu, "Deteksi Geografis Kecelakaan Lalu Lintas Heterogenitas Bertingkat Spasial dan Faktor Pengaruh," *Jurnal Internasional Penelitian Lingkungan dan Kesehatan Masyarakat* 17, no. 2 (2020), <https://doi.org/10.3390/ijerph17020572>.

²¹ TEMIZEL, Selin, Robert Wunderlich, dan Mats Leifels, "Karakteristik dan Pola Cedera Cedera Lalu Lintas Jalan di Perkotaan dan Pedesaan Uganda—Studi Tinjauan Rekam Medis Retrospektif di Dua Rumah Sakit," *Jurnal Internasional Penelitian Lingkungan dan Kesehatan Masyarakat* 18, no. 14 (2021), <https://doi.org/10.3390/ijerph18147663>.

pengendara sepeda motor dan pejalan kaki, yang merupakan kelompok paling berisiko, penting untuk mencerahkan pengemudi kendaraan bermotor tentang perlunya lebih berhati-hati dan mematuhi aturan lalu lintas²².

Konsep kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan membutuhkan pendekatan baru dalam hukum. Secara filosofis, fungsi utama kendaraan bermotor berbeda dengan fungsi benda lain yang bukan kendaraan bermotor. Fungsi utama kendaraan bermotor adalah memindahkan orang dari satu tempat ke tempat lain. Kendaraan bermotor perseorangan dapat berfungsi di ruang publik, sedangkan barang atau benda lain berfungsi di ruang pribadi. Oleh karena itu, penting untuk mendefinisikan ulang kendaraan bermotor perseorangan, sehingga diperlakukan berbeda dari barang atau benda lain dalam UULAJ. Redefinisi ini penting untuk membuat nomenklatur hukumnya terpisah dan berbeda dari berbagai objek yang diatur dalam KUHPerdara, seperti benda bergerak dan tidak bergerak (*onroerend*).²³

Jalan adalah infrastruktur transportasi dengan akses dan penggunaannya untuk semua orang karena masalah aksesibilitas transportasi terkait dengan kesetaraan dan keadilan sosial, yang merupakan salah satu prinsip utama UULAJ. Kebijakan transportasi umum harus memastikan aksesibilitas dan memenuhi prinsip kesetaraan dan keadilan, yang diintegrasikan ke dalam layanan²⁴. Jika regulasi membatasi pilihan moda transportasi, maka prinsip kesetaraan dan keadilan sosial berorientasi pada kemampuan masing-masing individu untuk memilihnya²⁵. Jika aksesibilitas transportasi membaik, cenderung terjadi peningkatan pergerakan orang dan barang. Ketika kenaikan tersebut tidak disertai dengan pengaturan regulasi yang baik, maka berujung pada akses berupa potensi konflik antar pengguna jalan. Ini adalah salah satu faktor yang membedakan kendaraan bermotor dengan benda atau

²² HAIL dan Quald, "Konsep Keadilan dalam Kaitannya dengan Pengguna Transportasi Perempuan." *Keberlanjutan (Swiss)* 13, no. 5 (2021), <https://doi.org/10.3390/su13052919>.

²³ SUBEKTI, *Pokok Pokok Hukum Perdata* (Jakarta: PT Intermedia, 1983), P.61.

²⁴ BACH, Xafier, MARQUET, Oriol, dan MIRALLES-GUASCH, Carme, "Menilai Kesetaraan Akses Sosial dan Spasial dalam Kerangka Peraturan untuk Layanan Berbagi Skuter Bergaya Moped," *Kebijakan Transportasi* 132, no. Desember 2022 (2023): 154–62, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.01.002>.

²⁵ BANTIS, Thanos dan HAWORTH, James, "Menilai Pengecualian Sosial Terkait Transportasi Menggunakan Pendekatan Kemampuan untuk Kerangka Aksesibilitas: Pendekatan Jaringan Bayesian yang Dinamis," *Jurnal Geografi Transportasi* 84, no. Agustus 2019 (2020): 102673, <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102673>.

barang lain, seperti furnitur, mesin cuci, dan perangkat elektronik rumah tangga lainnya. Furnitur dan mesin cuci tidak membutuhkan jaminan aksesibilitas dan keadilan sosial yang setara karena tidak memerlukan fasilitas atau prasarana publik untuk membuatnya berfungsi. Orang biasanya tidak menggunakan furnitur atau mesin cuci di ruang publik.

Model regulasi yang memberikan kebebasan kepada setiap individu untuk memiliki dan mengendalikan kendaraan bermotor perseorangan, merupakan bentuk pemenuhan keadilan individu, karena pemenuhan hak-hak tersebut sepenuhnya didasarkan pada kehendak atau selera masing-masing individu. Namun, pemenuhan keadilan individu tersebut, mengorbankan keadilan sosial karena pemenuhan hak-hak individu menyebabkan kerugian besar bagi public, berupa jalan yang macet dan kecelakaan.

Sangat mendesak untuk merasionalisasi produksi kendaraan bermotor perseorangan dan memperkenalkan pembatasan yang relevan pada model kepemilikan kendaraan tersebut melalui ULAJ. Membatasi kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan sudah menjadi praktik umum yang diatur oleh hukum di negara lain. Sebuah studi oleh Katarzyna Sosik-Filipiak dkk,²⁶ menunjukkan bahwa tingginya jumlah kendaraan di kota berdampak negatif pada keselamatan dan menyebabkan kemacetan, polusi udara, dan kebisingan. Selain itu, kejenuhan jaringan transportasi mempengaruhi jumlah kecelakaan lalu lintas dan tingkat keselamatan di jalan raya.

Gangguan kepentingan kolektif harus diatasi dengan membatasi hak memiliki kendaraan bermotor perseorangan melalui peraturan perundang-undangan. Keadilan sosial membutuhkan keseimbangan antara kepentingan individu dan kepentingan masyarakat secara kolektif. Untuk menjaga keseimbangan ini, menurut Ghate-Sundar²⁷, diperlukan pengaturan yang memastikan keseimbangan antara jumlah kendaraan bermotor dan kapasitas jalan. Untuk itu, diperlukan model pembatasan kepemilikan kendaraan bermotor

²⁶ SOSIK-FILIPIAK, Katarzyna, OSTROWSKI, dan IWAN, Stanisław, "Keselamatan Pejalan Kaki dalam Lalu Lintas Jalan di Era Pandemi SARS-CoV-2 dalam Contoh Szczecin," *Keberlanjutan (Swiss)* 15, no. 14 (2023): 1–20, <https://doi.org/10.3390/su151411000>.

²⁷ S. SUNDAR dan GHATE, Akshima, "Kecelakaan dan Keselamatan Jalan Tidak Tinggi dalam Agenda Pemerintah," *Mingguan Ekonomi dan Politik* 48, no. 48 (2013): 77–83.

perseorangan, dikombinasikan dengan model pembatasan penggunaan kendaraan bermotor.

Rektor dan Ketua Senat, serta Hadirin yang terhormat,

Untuk memastikan keadilan sosial, model regulasi di bawah ULLAJ harus direvisi untuk membatasi kepemilikan dan penggunaan kendaraan bermotor perseorangan.

Hal ini akan meningkatkan pemenuhan keadilan sosial yang didasarkan pada sila kelima Pancasila dan UUD. Keadilan sosial diperlukan untuk mengatasi proses pengambilan keputusan publik yang mengakibatkan ketidakadilan²⁸. Nilai-nilai dasar keadilan sosial sebagaimana diatur dalam Pancasila, yang meliputi mendorong moral, keadilan, menghormati hak orang lain, dan mengutamakan kepentingan mayoritas, harus menjadi dasar kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan. Nilai-nilai tersebut memiliki dampak positif, yaitu mempromosikan kepentingan kolektif masyarakat dalam hal berkendara yang aman, terjamin, dan lancar. Gangguan kepentingan kolektif ini harus diatasi dengan membatasi hak memiliki kendaraan bermotor perseorangan melalui peraturan perundang-undangan.

Menurut John Rawl, terdapat dua prinsip keadilan sosial: Pertama, setiap orang memiliki hak yang sama atas sistem kebebasan dasar yang sama yang luas, yang kompatibel dengan sistem kebebasan yang serupa untuk semua. Kedua, aturan prioritas: Prinsip-prinsip keadilan harus diberi peringkat dalam urutan leksikal, dan kebebasan harus ditempatkan di urutan teratas. Oleh karena itu, kebebasan dapat dibatasi hanya demi kebebasan lain. Dalam hal ini, dua hal patut diperhatikan: (a) kebebasan yang lebih sedikit harus memperkuat sistem kebebasan total yang dimiliki oleh semua orang, dan (b) kebebasan yang lebih sedikit harus dapat diterima oleh warga negara yang memiliki kebebasan yang lebih sedikit²⁹. Konsep keadilan berkaitan dengan keadilan sosial dan kesetaraan hasil yang inklusif³⁰.

²⁸ HOPKINS, Peter "Geografi Sosial III: Berkomitmen pada Keadilan Sosial," *Kemajuan dalam Geografi Manusia* 45, no. 2 (2021): 382–93, <https://doi.org/10.1177/0309132520913612>.

²⁹ JOHN, Rawls : *Teori keadilan* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1995).

³⁰ HAIL dan Quald, "*Konsep Keadilan dalam Hubungan dengan Pengguna Transportasi Perempuan*."

Setiap orang memiliki kebebasan yang sama untuk memiliki dan menggunakan kendaraan bermotor perseorangan, tetapi jika kebebasan itu merugikan kebebasan yang lebih luas (masyarakat), kebebasan individu dapat dibatasi. Kebebasan untuk memiliki dan menggunakan kendaraan bermotor perseorangan, seharusnya tidak berlaku untuk semuanya, terutama ketika kebebasan tersebut melanggar hak-hak orang lain atau ketika membatasi kebebasan tersebut menguntungkan seluruh masyarakat. Dalam hal ini, tidak setiap individu harus bebas memiliki kendaraan bermotor perseorangan, dan pembatasan ini juga harus berlaku untuk kebebasan berbahaya lainnya³¹.

Mengenai keadilan sosial, aturan yang membatasi hak dan kebebasan seseorang dalam kaitannya dengan hak dan kebebasan orang lain menjunjung tinggi persamaan hak dan kebebasan. Larangan menyeberang di jalan tertentu yang berlaku untuk setiap orang menjamin hak dan kebebasan untuk berkendara dengan aman, terjamin, dan lancar. Setiap orang yang melanggar larangan tidak hanya melanggar hak dan kebebasan orang lain tetapi juga mengancam hak dan kebebasannya sendiri³². Kebebasan dan keadilan dapat dikembangkan jika individu bekerja sama satu sama lain dan menciptakan hubungan yang masuk akal dalam struktur masyarakat yang kompleks³³.

Kebebasan membutuhkan kepastian hak dan kebebasan tertentu. Kebebasan yang dimaksud bukanlah kebebasan untuk melakukan segalanya tanpa pembatasan pemerintah. Terkadang, kebebasan tanpa batasan sering dikontraskan dengan kesetaraan³⁴. Penerapan kebebasan tanpa batasan justru membatasi kebebasan individu itu sendiri, karena menyebabkan kurangnya kebebasan untuk mengemudi di jalan raya dengan aman, terjamin, dan lancar. Dari perspektif keadilan, kebebasan setiap individu untuk memiliki dan menggunakan kendaraan bermotor perseorangan sesuai dengan prinsip keadilan individu, namun ketika hak individu diperbolehkan tanpa kendali, maka

³¹ RANDAL, Edward, dkk., "Keadilan dalam Kebijakan Transportasi: Pendekatan Baru untuk Menerapkan Teori Keadilan Distributif," *Keberlanjutan (Swiss)* 12, no. 23 (2020): 1–21, <https://doi.org/10.3390/su122310102>.

³² BUR, Rasuanto : *Keadilan Sosial: Pandangan Deontologis Rawls Dan Habermas, Dua Teori Filsafat Politik Modern* (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2005).

³³ KISTLER, Andre' "Kebenaran dan Keadilan dalam Risalah Teologis-Politik dan Etika Spinoza," *Hukum* 12, no. 3 (2023), <https://doi.org/10.3390/laws12030039>.

³⁴ GYR, Helen "Proses Keadilan Transisi dan Teori Keadilan Roland Dworkin," *Hukum* 12, no. 3 (2023): 35, <https://doi.org/10.3390/laws12030035>.

mengorbankan keadilan sosial, karena menghambat hak kebebasan masyarakat untuk mengemudi dengan aman, terjamin dan lancar. Hak untuk bergerak di jalan dengan aman dan lancar adalah hak semua orang tanpa terkecuali, termasuk pengemudi dan penumpang kendaraan bermotor perseorangan. Pada kenyataannya, hak masyarakat untuk berkendara dengan aman dan lancar di jalan tidak dinikmati karena banyak yang menjadi korban kecelakaan yang mengakibatkan kematian, cedera, dan kerugian materi.

Untuk mengatasi meningkatnya jumlah kecelakaan dan kemacetan, sangat penting untuk memperkenalkan model pengaturan yang membatasi hak untuk memiliki kendaraan bermotor perseorangan. Keadilan atau ketidakadilan bukanlah sesuatu yang diberikan, tetapi merupakan hasil dari tindakan manusia. Oleh karena itu, keadilan dapat diubah, jika kelompok yang berorientasi pada perubahan hukum untuk tujuan mencapai keadilan sosial dapat bersatu untuk memperjuangkan kepentingan masyarakat yang kurang beruntung, maka perubahan hukum yang positif dapat terwujud³⁵. Setiap orang harus menunjukkan rasa hormat terhadap kemanusiaan dalam segala bentuknya, karena itu adalah templat untuk penyatuan etika dan moralitas³⁶.

Perubahan regulasi tidak dapat dihindari jika peraturan tersebut tidak dapat lagi merespon realitas saat ini, seperti jika peraturan tersebut tidak dapat menjamin keselamatan jalan. Banyak negara telah mengubah peraturan yang mengatur standar keselamatan kendaraan bermotor mereka sebagai tanggapan atas meningkatnya kemacetan lalu lintas di jalan, yang menyebabkan peningkatan risiko kecelakaan dan pencemaran lingkungan. Penting untuk mendefinisikan kembali konsep keadilan sosial dalam perencanaan dan pengaturan sistem transportasi umum³⁷.

Membangun sistem transportasi dengan kesetaraan dan keadilan sosial adalah suatu keharusan. Perencanaan transportasi berkelanjutan harus

³⁵ LANDSDELL, Gaye, dkk., "Mengekspos Ketidakadilan Penjara untuk Gagal Bayar Denda: Kasus Taha dan Mencapai Keadilan Sosial," *Jurnal Hukum Alternatif* 38, no. 3 (2013): 160–64, <https://doi.org/10.1177/1037969X1303800306>.

³⁶ MAHLMANN, Matthias "Kebenaran, Etika, dan Pemikiran Hukum — Beberapa Pelajaran dari Keadilan Dworkin untuk Landak dan Kritiknya," 2023.

³⁷ ADLI, Saeid Nazari, dan CHOWDHURY, Subeh, "Tinjauan Kritis Teori Keadilan Sosial dalam Perencanaan Angkutan Umum," *Keberlanjutan (Swiss)* 13, no. 8 (2021), <https://doi.org/10.3390/su13084289>.

mematuhi prinsip-prinsip kesetaraan dan keadilan sosial³⁸, yang memungkinkan setiap individu dan kelompok dalam masyarakat untuk berkembang secara optimal³⁹.

Untuk menjaga keseimbangan kepentingan kolektif dengan kepentingan individu, dalam mewujudkan keadilan sosial, studi ini mengusulkan model pembatasan kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan, yaitu:

1. Penerapan kuota kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan.

Usulan untuk mengatur jumlah maksimum kendaraan bermotor yang boleh dimiliki oleh individu dan pembatasan kepemilikan plat nomor. Model pembatasan seperti ini, telah diterapkan di Beijing, dan berhasil mengurangi kemacetan secara berkelanjutan⁴⁰. Di Kolombia, kebijakan Pembatasan Plat Nomor (LPRC) telah berlaku sejak Januari 2017⁴¹. Selain itu, Singapura memberlakukan kebijakan pembatasan penetapan kuota pertumbuhan 0,25% setiap tahun⁴².

2. Pengenaan Pajak kendaraan bermotor perseorangan yang tinggi.

Pengenaan pajak kendaraan yang tinggi, baik pajak pembelian kendaraan baru maupun pajak tahunan, akan menghambat keinginan setiap orang untuk memiliki kendaraan lebih dari satu. Hal tersebut terbukti efektif di Denmark, sebagai salah satu negara yang memberlakukan pajak tinggi kendaraan bermotor perseorangan, antara 85%-150% dari harga kendaraan, dengan tujuan untuk mengurangi penggunaan kendaraan bermotor perseorangan,

³⁸ VITRANO, Chiara, dan LINDKVIST, Christina, "Keadilan dalam Perencanaan Transportasi Regional melalui Lensa Iris Marion Young," *Praktek dan Penelitian Perencanaan* 37, no. 5 (2022): 564–80, <https://doi.org/10.1080/02697459.2021.1874637>.

³⁹ ANNA, Triningsih & VIANA :*Keadilan Sosial Dalam Pengujian Undang-Undang(Tafsir Atas Putusan Mahkamah Konstitusi 2002-2018)* (Depok: PT Raja Grafindo Persada, 2019).

⁴⁰ ANCIAES, Paulo, CHENG, Yan, and WATKINS, Stephen John, "Policy Measures to Reduce Road Congestion: What Worked?," *Journal of Transport and Health* 41, no. January (2025): 101984, <https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.101984>.

⁴¹ LUIS F, Macea, MARQUEZ, Luis, and SOTO, Jose J, "How Do the Affective and Symbolic Factors of Private Car Driving Influence Car Users' Travel Behavior in a Car Restriction Policy Scenario?," *Transport Policy* 140, no. 118 (2023): 100–113, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.07.001>.

⁴² TAUFAN, Adharsyah, "Singapura, China, Kalau Batasi Usia Kendaraan Seperti Apa Ya?," *CNBC Indonesia*, 2019, <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190627175915-4-81161/singapura-china-kalau-batasi-usia-kendaraan-seperti-apa-ya>.

sekaligus mempromosikan penggunaan angkutan umum⁴³. Kemudian Norwegia, menerapkan pajak pembelian kendaraan, berhasil membatasi kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan berbahan bakar, melalui penerapan pajak pembelian kendaraan bermotor⁴⁴.

3. Memperketat regulasi izin mengemudi kendaraan bermotor perseorangan.

Menerapkan persyaratan ketat dalam pengeluaran izin mengemudi, termasuk pelatihan keselamatan berkendara yang lebih intensif, akan menjadi salah satu cara membatasi kepemilikan kendaraan bermotor. Semakin rendah pertumbuhan kepemilikan izin mengemudi, semakin rendah pula, pertumbuhan orang yang membutuhkan kendaraan, sehingga menghambat pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor perseorangan. Negara yang berhasil menetapkan regulasi dengan syarat ketat untuk memiliki surat izin mengemudi, adalah Norwegia, Jerman, dan Finlandia⁴⁵. Penerapan ketentuan yang ketat dalam kepemilikan surat izin mengemudi, membuat Norwegia merupakan salah satu negara sukses menekan angka kecelakaan fatal yang terendah di dunia, yaitu hanya 116 kasus pada tahun 2022⁴⁶.

4. Menerapkan tarif parkir tinggi dan biaya kemacetan. Hal ini bertujuan membatasi pemanfaatan kendaraan bermotor perseorangan di wilayah tertentu yang memiliki kepadatan tinggi, sehingga mendorong masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Berbagai studi menunjukkan, Singapore, London, Stockholm, Oslo and Bergen, dan Milan, berhasil

⁴³ ANOM, Ngoro, "Lima Negara Dengan Pajak Mobil Tertinggi Di Dunia," 2024, <https://www.idntimes.com/automotive/car/5-negara-dengan-pajak-mobil-tertinggi-di-dunia-c1c2-01-spf5w-9q6y2q>.

⁴⁴ XIAO, Haohan, XU, Min, and WANG, Shuaian, "Does Vehicle Purchase Tax Effectively Restrict Car Ownership and Promote Public Transport?," *Transport Policy* 164, no. January (2025): 104–17, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.01.038>.

⁴⁵ EDISON, Lampu, "Negara Tersulit Mendapatkan Surat Izin Mengemudi," *Kumparan.Com*, 2021, <https://kumparan.com/lampu-edison/negara-tersulit-untuk-mendapatkan-sim-1vsUracUK4u>.

⁴⁶ DYVIK, Einar.H, "Fatalities in Traffic Accidents in Norway 2012-2022," *Statista.Com*, 2024, <https://www.statista.com/statistics/1240414/fatalities-in-traffic-accidents-in-norway/>.

mengurangi kemacetan, dengan pengenaan biaya jalan, yang dikombinasikan dengan kebijakan peningkatan layanan angkutan umum⁴⁷. Model ini, juga berjalan efektif di Thailand⁴⁸, kota Madrid⁴⁹, dan kota Manado⁵⁰, serta kota New York⁵¹.

5. Pembatasan usia kendaraan.

Indonesia, tidak mengatur batas usia kendaraan bermotor perseorangan, sehingga apabila pembatasan seperti ini diterapkan, berpotensi mengurangi jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan. Model pembatasan ini berjalan efektif di Inggris, khususnya di distrik Wealden, wilayah East Sussex, usia kendaraan dibatasi hanya sampai 9 tahun⁵², yang boleh digunakan di jalan.

Selain itu, parameter yang dapat digunakan untuk menentukan Individu yang layak dikenakan pembatasan memiliki kendaraan bermotor perseorangan:

1. Kelayakan ekonomi.

Individu yang tidak memiliki kemampuan finansial yang cukup untuk membeli dan memelihara kendaraan bermotor, dapat dikenakan pembatasan

⁴⁷ ANCIAES, Cheng, and WATKINS, “Policy Measures to Reduce Road Congestion: What Worked?”; MOULIN, Léonard and URBANO, Valeria Maria, “Evaluating the Effectiveness of Two Congestion Limitation Policies in Milan: Charge Increase and Vehicle Type,” *Transport Policy* 165, no. July 2024 (2025): 17–27, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.02.006>.

⁴⁸ AYARAGARNCHANAKUL et al., “Choosing a Mode in Bangkok: Room for Shared Mobility?,” *Sustainability (Switzerland)* 14, no. 15 (August 1, 2022), <https://doi.org/10.3390/SU14159127>.

⁴⁹ GONZALES, Juan Nicolas et al., “What Impact Do Private Vehicle Restrictions in Urban Areas Have on Car Ownership? Empirical Evidence from the City of Madrid,” *Cities* 116, no. June (2021): 103301, <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103301>.

⁵⁰ TUMANDUK, Riksilia Febriana, ROMPIS, Samuel Y. R, and TIMBOELENG, James A, “Analisis Pengaruh Kenaikan Tarif Parkir Terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi Di Kota Manado,” *Jurnal Sipil Statik* 7, no. 7 (2019): 797–810, <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/view/24158%0Ahttps://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/download/24158/23844>.

⁵¹ VINER, Katharine, “New Yorkers Mixed on Congestion Pricing as Program Shifts into Drive,” *The Guardian*, 2025, <https://www.theguardian.com/us-news/2025/jan/12/new-york-congestion-pricing>.

⁵² TAUFAN and ARDHARSYAH, “Singapura, China, Kalau Batasi Usia Kendaraan Seperti Apa Ya?”

memiliki kendaraan bermotor perseorangan. Menurut Dargay dan Eva⁵³, kepemilikan kendaraan bermotor individu harus dipengaruhi oleh pendapatan individu. Jika pendapatan individu, digunakan standar kemampuan finansial, maka hanya orang yang sudah bekerja (baik pekerja formal atau pekerja informal) dengan tingkat pendapatan tertentu, yang dianggap layak memiliki kendaraan bermotor. Data jumlah orang yang bekerja di Indonesia, pada Agustus 2024 adalah 144.640.000⁵⁴, sedangkan jumlah kendaraan bermotor perseorangan tahun 2024 mencapai 159.074.028 unit.

2. Individu yang memiliki riwayat pelanggaran lalu lintas yang serius.

Individu yang pernah terlibat kecelakaan lalu lintas fatal atau melakukan pelanggaran lalu lintas berulang, layak untuk dikenakan pembatasan memiliki dan mengemudi kendaraan bermotor, sebagai langkah untuk meningkatkan keselamatan di jalan. Data belum tersedia, negara yang menetapkan pembatasan memiliki kendaraan bermotor perseorangan terhadap orang yang memiliki Riwayat pelanggaran lalu lintas serius, tetapi pembatasan mengemudi karena memiliki Riwayat pelanggaran lalu lintas serius, telah diterapkan di Indonesia, melalui Pasal 39 Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2021 Tentang Penerbitan Dan Penandaan Surat Izin Mengemudi (Regulation Number 5 of 2021), bahwa setiap orang yang terlibat kecelakaan fatal dan disertai dengan pelanggaran berulang, dapat dikenakan sanksi pencabutan SIM. Menurut Hadassa Noorda⁵⁵, penangguhan dan pencabutan SIM mempengaruhi kebebasan dalam berbagai tingkatan, termasuk kebebasan bepergian. Pilihan sanksi penangguhan dan pencabutan SIM dipandang lebih efektif, dibandingkan dengan sanksi denda. System denda yang diterapkan berbagai negara

⁵³ DARGAY, Joyce.M. "Penentu Kepemilikan Mobil di Daerah Pedesaan dan Perkotaan: Analisis Panel Semu," Penelitian Transportasi Bagian E: Tinjauan Logistik dan Transportasi 38, no. 5 (2002): 351–66, [https://doi.org/10.1016/S1366-5545\(01\)00019-9](https://doi.org/10.1016/S1366-5545(01)00019-9).

⁵⁴ DATAINDONESIA.id, *Data Collection of Indonesia's Employment Conditions Until August 2024* (DataIndonesia.id, 2024), <https://assets.dataindonesia.id/2024/11/26/1732614275375-34-PPT-Report-Kumpulan-Data-Kondisi-Ketenagakerjaan-Indonesia-Agustus-2024.pdf>.

⁵⁵ NOORDA, Hadassa, "Exprisonment: Deprivation of Liberty on the Street and at Home," *Criminal Justice Ethics* 42, no. 1 (2023): 1–19, <https://doi.org/10.1080/0731129X.2023.2174722>.

terbukti tidak efektif merubah perilaku pelanggaran lalu lintas yang berulang⁵⁶.

3. Kepemilikan Multivehicle.

Individu yang sudah memiliki lebih dari satu kendaraan bermotor harus dikenakan pembatasan untuk memiliki hanya satu unit kendaraan bermotor.

Pembatasan memiliki kendaraan bermotor perseorangan tersebut, diharapkan dapat mengurangi minimal 20-30% dari jumlah kendaraan bermotor perseorangan yang ada saat ini, sehingga dapat mengurangi kecelakaan lalu lintas dan kemacetan secara signifikan. Jika jumlah kendaraan bermotor perseorangan saat ini adalah 150,718,972 unit (data 2023)⁵⁷, maka pengurangan 20-30% akan berkisar antara 30,143,794 hingga 45,215,691 unit.

Pengurangan jumlah kendaraan bermotor perseorangan diharapkan dapat, mengurangi kepadatan lalu lintas, memperbaiki keselamatan di jalan dengan mengurangi jumlah kendaraan yang beroperasi, dan mendorong penggunaan transportasi umum, yang lebih efisien dan berkelanjutan. Kesadaran masyarakat akan pentingnya beralih ke transportasi umum atau berbagi kendaraan dapat mengurangi jumlah kendaraan pribadi di jalan⁵⁸.

Perubahan regulasi yang membatasi kepemilikan kendaraan bermotor perseorangan dengan tujuan keadilan sosial, menjadi tantangan penegakan hukum. Implementasi pembatasan akan memerlukan penegakan hukum yang konsisten dan kuat untuk memastikan kepatuhan, karena mengingat Indonesia, memiliki budaya masyarakat yang kuat tentang penggunaan

⁵⁶ AUKSE, Endriulaitienė. et al., “Differences in the Perceived Justice of Penalties for Road Traffic Offences between Lithuanian Offenders and Non-Offenders,” PLoS ONE 17, no. 6 June (2022): 1–18, <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0269239>.

⁵⁷ BADAN PUSAT STATISTIK, “Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis.”

⁵⁸ ADI, Purnomo, and MAULANA, Aditya, “Daftar 10 Negara Dengan Tarif Parkir Termahal Di Dunia,” 2019, <https://otomotif.kompas.com/read/2019/12/14/142200615/daftar-10-negara-dengan-tarif-parkir-termahal-di-dunia?page=all%0A>.

kendaraan bermotor perseorangan. Menurut Johannes C.T. van der Lee⁵⁹, keberhasilan mengurangi kendaraan bermotor, dapat memperoleh hambatan sosial budaya berupa resistensi penolakan masyarakat yang dapat berujung penolakan politik.

Diharapkan implementasi kebijakan ini akan memunculkan kondisi ideal yang diantisipasi, yaitu mencapai keseimbangan antara kebutuhan transportasi dan kapasitas infrastruktur jalan yang tersedia, sesuai dengan konsep manajemen permintaan transportasi⁶⁰.

Rektor dan Ketua Senat, serta Hadirin yang terhormat,

Studi ini menunjukkan bahwa peningkatan jumlah kendaraan bermotor perseorangan yang tidak terkendali, berakibat pada ketidak seimbangan dengan peningkatan kapasitas jalan, yang menyebabkan kemacetan lalu lintas dan tingginya tingkat kecelakaan, sehingga mengganggu kebebasan masyarakat untuk menggunakan jalan raya dengan aman dan lancar. Situasi ini bertentangan dengan prinsip keadilan sosial yang tertuang dalam Pancasila dan UUD.

Untuk mengatasi tantangan tersebut dan memastikan keadilan sosial dalam regulasi kendaraan bermotor perseorangan, studi ini mengusulkan revisi model pengaturan yang berorientasi pada keadilan sosial.

Alih-alih memberikan kebebasan individu tanpa batas untuk memiliki kendaraan bermotor perseorangan, kerangka peraturan harus mencakup langkah-langkah yang lebih ketat. Pendekatan tersebut akan membantu mewujudkan amanat konstitusional tentang keadilan sosial di sektor transportasi dan berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan sistem transportasi Indonesia.

⁵⁹ LEE, Johannes C.T. van der and VEENEMAN, Wijnand W, "A Framework of Success Factors and Barriers for Urban Car Reduction in European Cities," *Transport Policy* 165, no. January (2025): 1–16, <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.02.007>.

⁶⁰ TAMIN, Ofyar "Konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT) Sebagai Alternatif Pemecah Masalah Transportasi Perkotaan Di DKI Jakarta," *Journal of Regional and City Planning*, 1999.

Rektor dan Ketua Senat, serta Hadirin yang terhormat,

Perkenankan saya pada hari yang berbahagia ini, untuk mengucapkan terimakasih yang melimpah, kepada:

- Rektor Universitas Tadulako; Prof Dr. Amar, ST.MT. IPU,Asean Eng; yang telah menghidupkan semangat saya untuk mengusul Guru Besar. Setiap perjumpaan, beliau selalu ucapkan satu kalimat” kapan Guru Besar”. Pertanyaan sederhana, tapi bagi saya, seperti hantaman palu godam.
- Ketua Senat Universitas Tadulako; Prof Dr. Jayani Nurdin. SE.MS, yang telah memberikan bantuan yang tidak ternilai, sehingga saya bisa sampai dititik ini;
- Rektor Universitas Islam Negeri Datokarama; Prof Dr.H. Lukman Tahir, S.Ag.,M.Ag; yang telah memberikan kesempatan untuk menjadi penguji eksternal, sehingga saya bisaenuhi syarat tambahan usulan Guru Besar ini.
- Direktur Pascasarjana Universitas Tadulako; Prof Dr.Ir Adam Malik. Msc IPU Asean Eng; dan Ketua Program Studi Doktoral Ilmu Sosial; Prof Dr.Slamet Riadi,M.Si; yang berkenan telah menugaskan sebagai penguji dalam Ujian Promosi Doktor, sehingga saya bisaenuhi syarat khusus tambahan, dalam usulan Guru besar.
- Dekan Fakultas Hukum Universitas Tadulako; Dr.Awaluddin.SE.SH.,MH; yang banyak memberikan perhatian dan bantuan, sehingga usulan Guru Besar saya bisa berjalan sukses dan lancar.
- Ketua Umum Dewan Pimpinan Pusat ORGANDA (Organisasi Pengusaha Nasional Angkutan Bermotor di Jalan), Adrianto Djoksoetono.ST.MBA, yang memberikan kepercayaan dan kesempatan kepada saya menjadi Wakil Sekretaris Jenderal DPP ORGANDA Periode 2015- sampai sekarang; dan
- Ketua Umum KADIN Indonesia, Periode 2021-2024, yang memberikan kepercayaan sebagai Wakil Ketua Komisi Tetap Hukum dan Regulasi Transportasi Darat Internasional, KADIN Indonesia, sehingga saya bisa

belajar dan memahami lebih dalam, dinamika hukum industri transportasi darat.

- Kepada seluruh pihak yang tidak sempat saya sebutkan satu persatu, yang telah membantu doa, memberi saran dan pandangan, dukungan, fasilitas berupa apapun, sehingga prosesi pengukuhan Guru Besar ini dapat berjalan lancar.

Semoga bantuan bpk/ibu sekalian, bernilai ibadah dan mendapat imbalan disisi Allah SWT.

Rektor dan Ketua Senat, serta Hadirin yang terhormat,

Jika hari ini, saya berdiri di sini, dimimbar kehormatan ini, untuk menyampaikan orasi ilmiah pengukuhan Guru Besar, sebuah capaian akademik, yang saat masa kecil di kampung, mimpipun rasanya tidak pernah, sehingga pada kesempatan ini, secara khusus, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Kedua orang tua ku; **H. Baco** dan **Hj. Tabo**.

Beliau berdua, tak pernah mengecap pendidikan formal, tapi dipundak beliaulah, tempat saya bersandar, setiap saya menghadapi kesulitan hidup. Pundak-pundak kokoh itulah, yang selalu ada, apapun keadaanku. Jasad pundak kokoh itu, sudah lama perginya, tapi rohnya, spiritnya dan pesan-pesan kebijaksanaannya masih terus hidup disekujur tubuhku, sampai dengan sampai saat ini. Meskipun pundak-pundak kokoh itu, tidak dapat lagi hadir mempersamai saya dan kita semua di sini, tapi saya percaya, di alam sana, dia sedang menyaksikan, kalau anaknya yang sering dipanggil semasa kecil: Uddin, sedang tunaikan amanahnya;" jadilah manusia pengabdian, dan penyebar kebaikan dalam keadaan apapun juga".

Kedua orang tuaku, semoga kalian, bahagia di alam sana bersama Rabb-mu, hanya ucapan itu yang saya bisa untai saai ini.

2. Kakak dan adik2 ku: **Hj. Nati**, **H. Suyuti**; **Agung**, dan **Jamaluddin,SH**, kalianlah yang selalu jadi penopang disegala suka dan duka.
4. Isteriku tercinta; **Dr.Hj.Nurhayati Sutan Nokoe.S.Ag.MH**, engkaulah yang telah menjadi pencipta ketenangan dan kenyamanan dalam rumah,

engkaulah selalu pengingat kebaikan dan engkaulah sumber inspirasi dan spiritku dalam menjalani hari-hariku tanpa bosan dan lelah.

5. Anak-anakku, sang tambatan hati dan pelipur lara; **Adiesty Septhiani Syamsuddin.SH.,MH; Aditya Wahyudi Syamsuddin, SMB; Deriawan Saputra Syamsuddin.SS, dan Az-zahra Nayla Rosa**; serta menantuku; **Cut Ayu HERNI Sabena dan Itsna Fitriana**, serta cucuku yang tersayang; **Annasya Naditya Gaori Lavanya, dan Atharrazka Ryuga Al-Nafis**. Berkat kalianlah, sehingga papa, ato, bisa sampai pada titik ini.

Demikian pidato pengukuhan ini saya sampaikan, terimakasih atas perhatiannya, dan mohon maaf apabila ada kesalahan.

Wabillahi Taufiq Wal Hidayah.

Wassalamu alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

REFERENCES

- ABOLVARDI, Meisam, Sharifi, Nader, Rahmanian, Karamatollah, and Vahid. "Human Risk Factors for Severity of Injuries in Urban and Suburban Traffic Accidents in Southern Iran: An Insight from Police Data." *International Journal of High Risk Behaviors and Addiction* 11, no. 4 (January 28, 2023). <https://doi.org/10.5812/ijhrba-129419>.
- ADI, Purnomo, and ADITYA MAULANA. "Daftar 10 Negara Dengan Tarif Parkir Termahal Di Dunia," 2019. <https://otomotif.kompas.com/read/2019/12/14/142200615/daftar-10-negara-dengan-tarif-parkir-termahal-di-dunia?page=all%0A>.
- ADLI, Saeid Nazari, and Subeh Chowdhury. "A Critical Review of Social Justice Theories in Public Transit Planning." *Sustainability (Switzerland)* 13, no. 8 (2021). <https://doi.org/10.3390/su13084289>.
- Anciaes, Paulo, Yan Cheng, and Stephen John Watkins. "Policy Measures to Reduce Road Congestion: What Worked?" *Journal of Transport and Health* 41, no. January (2025): 101984. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2025.101984>.
- ANNA, Triningsih & Viana. *Keadilan Sosial Dalam Pengujian Undang-Undang(Tafsir Atas Putusan Mahkamah Konstitusi 2002-2018)*. Depok: PT Raja Grafindo Persada, 2019.
- Anom, Nodoro. "Lima Negara Dengan Pajak Mobil Tertinggi Di Dunia," 2024. <https://www.idntimes.com/automotive/car/5-negara-dengan-pajak-mobil-tertinggi-di-dunia-c1c2-01-spf5w-9q6y2q>.
- ASADUSSAMAN, Noor Md, Sultana Ashrafi, Md Abdul Fattah, Syed Riad Morshed, and Saima Rahman. "Assessment of Traffic Congestion Scenario at the CBD Areas in a Developing City: In the Context of Khulna City, Bangladesh." *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 11 (2021): 100435. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100435>.
- Auksė, Endriulaitienė, Justina Slavinskienė, Laura Šeibokaitė, Rasa Markšaitytė, and Mark Sullman. "Differences in the Perceived Justice of Penalties for Road Traffic Offences between Lithuanian Offenders and Non-Offenders." *PLoS ONE* 17, no. 6 June (2022): 1–18. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0269239>.

- AYARAGARNCHANAKUL, Eva, Felix Creutzig, Aneeqe Javaid, and Nattapong Puttanapong. "Choosing a Mode in Bangkok: Room for Shared Mobility?" *Sustainability (Switzerland)* 14, no. 15 (August 1, 2022). <https://doi.org/10.3390/SU14159127>.
- BACH, Xafier, Oriol Marquet, and Carme Miralles-Guasch. "Assessing Social and Spatial Access Equity in Regulatory Frameworks for Moped-Style Scooter Sharing Services." *Transport Policy* 132, no. December 2022 (2023): 154–62. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.01.002>.
- BADAN PUSAT STATISTIK. "Panjang Jalan Menurut Provinsi Dan Tingkat Kewenangan Pemerintahan," 2023. <https://www.bps.go.id/id/statistics-table/3/U0VOeFZEZFNiVnByUkdGMINrOTFVVGRHY1ZkVGR6MDkjMw==/panjang-jalan-menurut-provinsi-dan-tingkat-kewenangan-pemerintahan--km---2023.html?year=2023>.
- . *Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan (Km)*. Jakarta: <https://www.bps.go.id/indicator/17/50/1>, n.d.
- . "Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis." Jakarta, 2022. <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis.html>.
- BANTIS, Thanos, and James Haworth. "Assessing Transport Related Social Exclusion Using a Capabilities Approach to Accessibility Framework: A Dynamic Bayesian Network Approach." *Journal of Transport Geography* 84, no. August 2019 (2020): 102673. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102673>.
- BUR, Rasuanto. *Keadilan Sosial: Pandangan Deontologis Rawls Dan Habermas, Dua Teori Filsafat Politik Modern*. Jakarta: PT.Gramedia Pustaka Utama, 2005.
- DARGAY, Joyce.M. "Determinants of Car Ownership in Rural and Urban Areas: A Pseudo-Panel Analysis." *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review* 38, no. 5 (2002): 351–66. [https://doi.org/10.1016/S1366-5545\(01\)00019-9](https://doi.org/10.1016/S1366-5545(01)00019-9).
- DATAINDONESIA.id. *Kumpulan Data Kondisi Ketenagakerjaan Indonesia Hingga Agustus 2024*. DataIndonesia.id, 2024. <https://assets.dataindonesia.id/2024/11/26/1732614275375-34-PPT-Report-Kumpulan-Data-Kondisi-Ketenagakerjaan-Indonesia-Agustus-2024.pdf>.
- Departement Economy and Social, Nation, United. "Sustainable Transport," 2024. <https://sdgs.un.org/topics/sustainable-transport>.
- Einar.H.Dyvik. "Fatalities in Traffic Accidents in Norway 2012-2022." *Statista.Com*, 2024. <https://www.statista.com/statistics/1240414/fatalities-in-traffic-accidents-in-norway/>.
- GONZALES, Juan Nicolas, Jose Perez-Doval, Juan Gomez, and Jose Manuel Vassallo. "What Impact Do Private Vehicle Restrictions in Urban Areas Have on Car Ownership? Empirical Evidence from the City of Madrid." *Cities* 116, no. June (2021): 103301. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2021.103301>.
- GOODSTAAT.id. "2023 Capai Angka Tertinggi Kecelakaan Lalu Lintas 5 Tahun Terakhir," 2023. <https://goodstats.id/article/2023-capai-angka-tertinggi-kecelakaan-lalu-lintas-5-tahun-terakhir-z67bk>.
- GYR, Helen. "Transitional Justice Process and the Justice Theory of Roland Dworkin." *Laws* 12, no. 3 (2023): 35. <https://doi.org/10.3390/laws12030035>.
- HAIL, Yvonne, and Roland Mc Quald. "The Concept of Fairness in Relation to Women Transport Users." *Sustainability (Switzerland)* 13, no. 5 (2021). <https://doi.org/10.3390/su13052919>.
- HOPKINS, Peter. "Social Geography III: Committing to Social Justice." *Progress in Human Geography* 45, no. 2 (2021): 382–93. <https://doi.org/10.1177/0309132520913612>.
- JOHN, Rawls. *Teori Keadilan*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1995.
- KATADATA Media Networt. "Jumlah Kecelakaan Tahun 2022 Meningkatkan Tajam."

- Jakarta, 2023. <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2023/09/15/jumlah-korban-kecelakaan-lalu-lintas-pada-2022-meningkat-tajam-ini-trennya>.
- Katharine Viner. "New Yorkers Mixed on Congestion Pricing as Program Shifts into Drive." *The Guardian*, 2025. <https://www.theguardian.com/us-news/2025/jan/12/new-york-congestion-pricing>.
- KISTLER, Andre. "Truth and Justice in Spinoza's Theological–Political Treatise and the Ethics." *Laws* 12, no. 3 (2023). <https://doi.org/10.3390/laws12030039>.
- KUMPARAN NEWS. "Kakorlantas: 152 Ribu Kecelakaan Terjadi Tahun 2023, Korban Tewas 27 Ribu Orang," 2024. <https://kumparan.com/kumparannews/kakorlantas-152-ribu-kecelakaan-terjadi-tahun-2023-korban-tewas-27-ribu-orang-22Gv3Bkfzgf>.
- Lampu Edison. "Negara Tersulit Mendapatkan Surat Izin Mengemudi." *Kumparan.Com*, 2021. <https://kumparan.com/lampu-edison/negara-tersulit-untuk-mendapatkan-sim-1vsUracUK4u>.
- LANDSDELL, Gaye, Bernadette Saunders, Anna Eriksson, and Meredith Brown. "Exposing the Injustice of Imprisonment for Fine Default: The Taha Case and Achieving Social Justice." *Alternative Law Journal* 38, no. 3 (2013): 160–64. <https://doi.org/10.1177/1037969X1303800306>.
- Lee, Johannes C.T. van der, and Wijnand W. Veeneman. "A Framework of Success Factors and Barriers for Urban Car Reduction in European Cities." *Transport Policy* 165, no. January (2025): 1–16. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.02.007>.
- MACEA, LUIS F., Luis Márquez, and Jose J. Soto. "How Do the Affective and Symbolic Factors of Private Car Driving Influence Car Users' Travel Behavior in a Car Restriction Policy Scenario?" *Transport Policy* 140, no. 118 (2023): 100–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.07.001>.
- MADHAV, Aney, and Ho Christine. "Deadlier Road Accidents? Traffic Safety Regulations and Heterogeneous Motorists' Behavior." *Regional Science and Urban Economics* 77, no. March 2018 (2019): 155–71. <https://doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2019.04.003>.
- MAHLMANN, Matthias. "Truth , Ethics and Legal Thought — Some Lessons from Dworkin ' s Justice for Hedgehogs and Its Critique," 2023.
- MARQUESINI Chiavone, Tayrone. "Risks to Privacy v. Risks to Public Safety, a Dilemma to Be Overcome in the (Digital) Risk Society. Comments on the Partially Dissenting Vote of Mr Justice Pinto de Albuquerque in the Case of Big Brother Watch And Others v. The United Kingdom." *Revista Juridica Portucalense* 35, no. 35 (2024): 1–11. [https://doi.org/10.34625/issn.2183-2705\(35\)2024.jur-01](https://doi.org/10.34625/issn.2183-2705(35)2024.jur-01).
- MENTERI PERHUBUNGAN RI. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dalam Trayek Dengan Kendaraan Bermotor Umum, Pub. L. No. 15 Tahun 2019 (2019).
- Moulin, Léonard, and Valeria Maria Urbano. "Evaluating the Effectiveness of Two Congestion Limitation Policies in Milan: Charge Increase and Vehicle Type." *Transport Policy* 165, no. July 2024 (2025): 17–27. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.02.006>.
- Noorda, Hadassa. "Exprisonment: Deprivation of Liberty on the Street and at Home." *Criminal Justice Ethics* 42, no. 1 (2023): 1–19. <https://doi.org/10.1080/0731129X.2023.2174722>.
- RANDAL, Edward, Caroline SHAW, Alistair Woodward, Philippa Howden-Chapman, Alex Macmillan, Jamie Hosking, Ralph Chapman, Andrew M. Waa, and Michael Keall. "Fairness in Transport Policy: A New Approach to Applying Distributive Justice Theories." *Sustainability (Switzerland)* 12, no. 23 (2020): 1–21. <https://doi.org/10.3390/su122310102>.
- SHIMODAIRA, Takashi. "International Harmonization of Motor Vehicle Regulations." *SAE Technical Papers*, 1988, 503–6. <https://doi.org/10.4271/885158>.

- SOEHODHO, Sutanto. "Public Transportation Development and Traffic Accident Prevention in Indonesia." *IATSS Research* 40, no. 2 (2017): 76–80. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2016.05.001>.
- SOSIK-FILIPIAK, Katarzyna, Piotr Ostrowski, and Stanisław Iwan. "Pedestrian Safety in Road Traffic in the Era of the SARS-CoV-2 Pandemic in the Example of Szczecin." *Sustainability (Switzerland)* 15, no. 14 (2023): 1–20. <https://doi.org/10.3390/su151411000>.
- SPASIBO-Fateeva, Inna. "Legal Regime of Property of Ukrainian Legal Entities." *International Comparative Jurisprudence* 5, no. 1 (2019): 56–71. <https://doi.org/10.13165/j.icj.2019.05.007>.
- SUBEKTI. *Pokok Pokok Hukum Perdata*. Jakarta: PT Intermasa, 1983.
- SUNDAR, S., and Akshima T. Ghate. "Accidents and Road Safety Not High on the Government's Agenda." *Economic and Political Weekly* 48, no. 48 (2013): 77–83.
- TAMIN, Ofyar. "Konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT) Sebagai Alternatif Pemecah Masalah Transportasi Perkotaan Di DKI Jakarta." *Journal of Regional and City Planning*, 1999.
- . "Menuju Terciptanya Sistem Transportasi Berkelanjutan Di Kota-Kota Besar Di Indonesia." *Jurnal Transportasi* 7, no. 2 (2007): 87–104.
- TAUFAN, and Adharsyah. "Singapura, China, Kalau Batasi Usia Kendaraan Seperti Apa Ya?" *CNBC Indonesia*, 2019. <https://www.cnbcindonesia.com/news/20190627175915-4-81161/singapura-china-kaulu-batasi-usia-kendaraan-seperti-apa-ya>.
- TEMIZEL, Selin, Robert Wunderlich, and Mats Leifels. "Characteristics and Injury Patterns of Road Traffic Injuries in Urban and Rural Uganda—a Retrospective Medical Record Review Study in Two Hospitals." *International Journal of Environmental Research and Public Health* 18, no. 14 (2021). <https://doi.org/10.3390/ijerph18147663>.
- TEMPO.com. "Korlantas Rilis Data Kecelakaan Lalu Lintas 2024," 2024. <https://www.tempo.co/hukum/korlantas-rilis-data-kecelakaan-lalu-lintas-2024-naik-nyaris-8-kali-lipat-korban-jiwa-27-ribu-1181721>.
- TUMANDUK, Riksilia Febriana, Samuel Y. R. Rompis, and James A. Timboeleng. "Analisis Pengaruh Kenaikan Tarif Parkir Terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi Di Kota Manado." *Jurnal Sipil Statik* 7, no. 7 (2019): 797–810. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/view/24158%0Ahttps://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/download/24158/23844>.
- VITRANO, Chiara, and Christina Lindkvist. "Justice in Regional Transport Planning through the Lens of Iris Marion Young." *Planning Practice and Research* 37, no. 5 (2022): 564–80. <https://doi.org/10.1080/02697459.2021.1874637>.
- Xiao, Haohan, Min Xu, and Shuaian Wang. "Does Vehicle Purchase Tax Effectively Restrict Car Ownership and Promote Public Transport?" *Transport Policy* 164, no. January (2025): 104–17. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.01.038>.
- ZHANG, Yuhuan, Huapu Lu, and Wencong Qu. "Geographical Detection of Traffic Accidents Spatial Stratified Heterogeneity and Influence Factors." *International Journal of Environmental Research and Public Health* 17, no. 2 (2020). <https://doi.org/10.3390/ijerph17020572>.