

**MODEL PEMIDANAAN IDEAL TERHADAP PELAKU  
TINDAK PIDANA LALU LINTAS MEMODIFIKASI DAN  
MENGOPERASIKAN KENDARAAN TANPA UJI TIPE**

**TESIS**



Oleh :

**PUTRI NOER CHOLIFAH**

**NIM : 20302100080  
PROGRAM STUDI : ILMU HUKUM**

**PROGRAM MAGISTER (S2) ILMU HUKUM  
PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG  
SEMARANG  
2023**

**MODEL PEMIDANAAN IDEAL TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA  
LALU LINTAS MEMODIFIKASI DAN MENGOPERASIKAN  
KENDARAAN TANPA UJI TIPE**

**TESIS**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan  
Guna Memenuhi Derajat S2 Dalam Ilmu Hukum



**Oleh:**

**PUTRI NOER CHOLIFAH**

**NIM : 20302100080**

**PROGRAM STUDI : HUKUM PIDANA**

**PROGRAM MAGISTER (S.2) ILMU HUKUM  
PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG (UNISSULA)  
SEMARANG  
2023**

**MODEL PEMIDANAAN IDEAL TERHADAP PELAKU  
TINDAK PIDANA LALU LINTAS MEMODIFIKASI DAN  
MENGOPERASIKAN KENDARAAN TANPA UJI TIPE**

**TESIS**

Oleh :

**PUTRI NOER CHOLIFAH**

N.I.M : 20302100080  
Konsentrasi : Hukum Pidana

Disetujui Oleh  
Pembimbing  
Tanggal, Tanggal



**Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.**  
NIDN : 06-1710-6301

Mengetahui  
Ketua Program Magister (S2) Ilmu Hukum



**Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.**  
NIDN : 06-1710-6301

**MODEL PEMIDANAAN IDEAL TERHADAP PELAKU  
TINDAK PIDANA LALU LINTAS MEMODIFIKASI DAN  
MENGOPERASIKAN KENDARAAN TANPA UJI TIPE**

**TESIS**

Oleh:

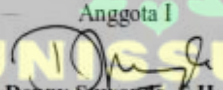
**PUTRI NOER CHOLIFAH**  
N.I.M : 20302100080  
Konsentrasi : Hukum Pidana

Telah Dipertahankan di Depan Dewan Penguji  
Pada Tanggal **13 Februari 2023**  
Dan dinyatakan **LULUS**


Tim Penguji  
Ketua,

  
**Dr. Bambang Tri Bawono, S.H., M.H.**  
NIDN : 06-0707-7601

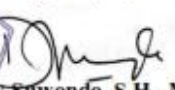
Anggota I

  
**Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.**  
NIDN : 06-1710-6301

Anggota II

  
**Dr. Arpani, S.H., M.H.**  
NIDN : 06-1106-6805

Mengetahui,  
Ketua Program Magister (S2) Ilmu Hukum

  
**Dr. Denny Suwondo, S.H., M.H.**  
NIDN : 06-1710-6301

## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nana : PUTRI NOER CHOLIFAH

NIM : 20302100080

Dengan ini saya nyatakan bahwa Karya Tulis Ilmiah yang berjudul :

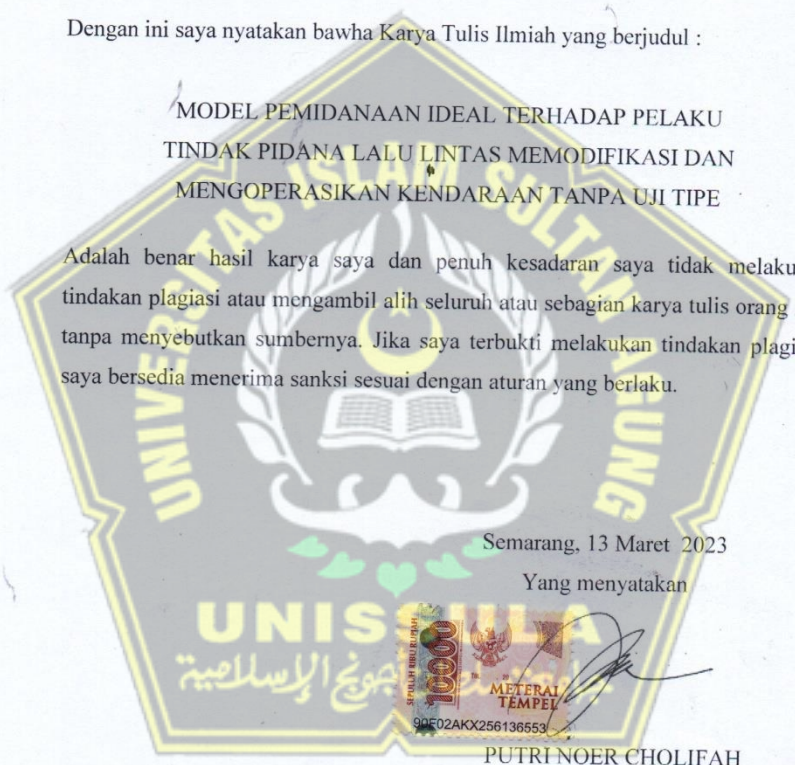
MODEL PEMIDANAAN IDEAL TERHADAP PELAKU  
TINDAK PIDANA LALU LINTAS MEMODIFIKASI DAN  
MENGOPERASIKAN KENDARAAN TANPA UJI TIPE

Adalah benar hasil karya saya dan penuh kesadaran saya tidak melakukan tindakan plagiasi atau mengambil alih seluruh atau sebagian karya tulis orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Jika saya terbukti melakukan tindakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan aturan yang berlaku.

Semarang, 13 Maret 2023

Yang menyatakan

PUTRI NOER CHOLIFAH





## PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : PUTRI NOER CHOLIFAH

NIM : 20302100080

Program Studi : MAGISTER HUKUM

Fakultas : FAKULTAS HUKUM

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Tugas Akhir/Skripsi/Tesis/Disertasi\* dengan judul :

MODEL PEMIDANAAN IDEAL TERHADAP PELAKU  
TINDAK PIDANA LALU LINTAS MEMODIFIKASI DAN  
MENGOPERASIKAN KENDARAAN TANPA UJI TIPE

dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikannya di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila dikemudian hari terbukti ada pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya tanggung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 13 Maret 2023

Yang menyatakan,



PUTRI NOER CHOLIFAH

\*Coret yang tidak perlu

## MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Ridha Allah tergantung pada ridha orang tua dan murka Allah tergantung pada murka orang tua

(HR. Thabrani)

Tesis ini, Penulis persembahkan kepada:

1. Kedua Orang tua tercinta;
2. Suamiku dan anak-anaku yang tercinta
3. Teman-teman Magister Ilmu Hukum
4. Civitas Akademika UNISSULA



## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Wr Wb*

Puji syukur kehadiran Allah Subhanahu Wa Ta'ala atas segala rahmat, hidayah, dan inayah-Nya yang telah memberikan kelapangan, kelancaran dan kemudahan bagi penulis di dalam menyelesaikan penulisan tesis ini. Shalawat dan salam dihaturkan kepada junjungan Nabi Muhammad Shallallahu 'alaihi wasallam sebagai suri tauladan umat.

Alhamdulillah, penulis sangat bersyukur karena tesis yang berjudul : **Model Pemidanaan Ideal Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Memodifikasi Dan Mengoperasikan Kendaraan Tanpa Uji Tipe**, dapat diselesaikan dengan baik. Dalam penyelesaian tesis ini berbagai pihak telah memberikan bimbingan, motivasi dan bantuan moril kepada penulis. Oleh karena itu, perkenankanlah penulis mengucapkan banyak terima kasih dan penghargaannya kepada: orang tua penulis (Ayahku Sutopo dan Ibuku Yuliana), Suami (Faisal Akbar) dan anak-anaku (Raihan Alfarizqi dan Naufal Arganta), serta Keluarga Besar penulis yang telah mendoakan dan membantu penulis dalam segala hal untuk selesainya penulisan tesis ini.

Selain itu, tak lupa penulis menyampaikan rasa terima kasih dan juga penghargaan tertinggi kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Gunarto, SH., Akt., M.Hum selaku Rektor Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
2. Bapak Dr. Bambang Tri Bawono selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
3. Wakil Dekan I dan Wakil Dekan II Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang
4. Bapak Dr. Denny Suwondo, SH.,MH selaku Dosen pembimbing I yang dengan penuh kesabaran memberikan pengertian serta dukungan dan bimbingannya dalam menyelesaikan Tesis ini.



5. Bapak Dr. H. Deni Suwondo, SH., MH selaku Ketua Program Studi Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
6. Bapak Dr. Andri Winjaya Laksana, SH., MH selaku Sekretaris Program Studi Magister Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang.
7. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan kuliah serta mendidik kami hingga sampai saat ini.
8. Teman-temanku angkatan Magister Hukum yang selalu memberikan motivasi dan semangat bagi penulis untuk bersama-sama menyelesaikan studi ini.
9. Staf karyawan Fakultas Hukum Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah melayani kami, selama belajar di UNISSULA.

*Wassalamu'alaikum Wr Wb*

Semarang, 01 Maret 2023  
Penulis



**Putri Noer Cholifah**  
**NIM: 20302100080**

## DAFTAR ISI

JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN .....	iv
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH .....	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
ABSTRAK.....	xi
<i>ABSTRACT</i> .....	xii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah.....	11
C. Tujuan Penelitian.....	11
D. Manfaat Penelitian .....	11
E. Kerangka Konseptual.....	12
F. Kerangka Teoritis .....	21
1. Teori Pidanaan .....	21
2. Teori Sistem Peradilan .....	25
G. Metode Penelitian .....	28
H. Sistematika Penulisan .....	32

BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	34
A. Tinjauan Umum Tentang Model Pidanaan .....	34
B. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Lalu Lintas.....	48
C. Tinjauan Umum Tentang Modifikasi Kendaraan Bermotor .....	69
D. Tinjauan Umum Tentang Uji Tipe Kendaraan Bermotor .....	80
E. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Lalu Lintas Dalam Islam	85
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....	89
A. Penilaian Pidanaan Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Memodifikasi Dan Mengoperasikan Kendaraan Tanpa Uji Tipe ....	89
B. Model Pidanaan Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Modifikasi dan Mengoperasikan Uji Tipe Kendaraan Bermotor...	122
BAB IV PENUTUP .....	133
A. Simpulan .....	133
B. Saran .....	134
DAFTAR PUSTAKA .....	135



## ABSTRAK

Transportasi sebagai salah satu komponen yang sangat penting bagi setiap orang pada dewasa ini. Transportasi sudah dianggap sebagai bagian dari kehidupan manusia karena memiliki sifat berpindah-pindah sebagai makhluk sosial, perkembangan transportasi tersebut terdapat juga berbagai permasalahan yang berkaitan dengan penggunaan lalu lintas salah satunya permasalahan dalam lalu lintas yaitu maraknya modifikasi kendaraan bermotor tanpa uji tipe. Melakukan modifikasi atau kendaraan bermotornya, diwajibkan untuk memiliki izin atas modifikasinya yang telah diatur oleh undang-undang lalu lintas yang memuat sanksi atas yang melanggar. Penulisan ini merumuskan 3 (tiga) hal yaitu: penilaian ppidanaan serta model ppidanaan ideal pelaku terhadap tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan bermotor tanpa uji tipe.

Metode pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif yaitu sebuah penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan pustaka atau data sekunder belaka dengan menggunakan metode berpikir deduktif. Spesifikasi penulisan menggunakan deskriptif analisis, sumber dan jenis data yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Metode pengumpulan data dengan melakukan pengumpulan data menggunakan metode pengumpulan data sekunder. Permasalahan dianalisis dengan teori ppidanaan dan teori sistem peradilan.

Dari Hasil kajian menyimpulkan bahwa memodifikasi kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan prosedur adalah sebuah kejahatan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam Putusan Perkara Nomor 89/Pid.Sus/2022/PN.Lmj hakim menilai bahwa terdakwa telah memenuhi unsur perbuatan sebagai mana pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. bahwa terdakwa Fandi Kurniawan Bin Armanu dijatuhi hukuman pidana denda Rp. 5.000.000 dan pidana kurungan selama 3 bulan namun dengan adanya putusan tersebut kurang ideal seharusnya hakim dapat memberikan sanksi atau hukuman kepada terdakwa dengan pidana lainnya yang efektif sesuai dengan tujuan ppidanaan.

Kata Kunci : Ppidanaan, Lalu Lintas, Memodifikasi

## **ABSTRACT**

*Transportation as a very important component for everyone today. Transportation has been considered as a part of human life because it has the nature of moving around as a social being, the development of this transportation also has various problems related to the use of traffic, one of which is the problem in traffic, namely the widespread modification of motorized vehicles without type testing. Doing modifications or motorized vehicles, are required to have permission for modifications that have been regulated by traffic laws which contain sanctions for those who violate them. This writing formulates 3 (three) things, namely: the assessment of punishment and the ideal punishment model for the perpetrator of a traffic crime modifying and operating a motorized vehicle without a type test.*

*The approach method used is normative juridical, namely a legal research on literature which is carried out by examining library materials or secondary data using deductive thinking methods. Writing specifications using descriptive analysis, sources and types of data used are primary and secondary data. Data collection method by collecting data using secondary data collection methods. Problems are analyzed with the theory of punishment and the theory of the justice system.*

*From the results of the study concluded that modifying motor vehicles that are not in accordance with procedures is a crime in the field of traffic and road transportation. In the Decision on Case Number 89/Pid.Sus/2022/PN. Lmj the judge considered that the defendant had fulfilled the elements of the act as stated in Article 277 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and transportation. That the defendant Fandi Kurniawan Bin Armanu was sentenced to a fine of Rp. 5,000,000 and a sentence of less than 3 months but with the existence of such a verdict is less than ideal, the judge should be able to impose sanctions or punishments on the defendant with other crimes that are effective in accordance with the purpose of the conviction.*

**Keyword :** *Penalization, Traffic, Modify*



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Kondisi lalu lintas jalan raya di Indonesia ini masih cukup memprihatinkan, terutama di kota-kota besar. Pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas sering kita jumpai sehari-hari demikian juga dengan korban kecelakaan lalu lintas masih relatif cukup tinggi. Faktor manusia mempunyai andil terbesar sebagai salah satu penyebab kondisi tersebut, dibandingkan dari faktor-faktor penyebab lainnya seperti faktor jalan, faktor kendaraan bermotor, dan faktor alam.<sup>1</sup> Tingkat disiplin dan pemahaman terhadap peraturan dan sopan santun berlalu lintas yang sangat rendah dari pengguna jalan merupakan hal yang perlu mendapatkan pemerhatian khusus dalam upaya pemecahannya untuk mengatasi permasalahan di bidang lalu lintas.

Kendaraan merupakan sebagian unsur pokok dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas, pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke

---

<sup>1</sup> Junaedi Maskat, *Pengetahuan Praktek Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Sibaya, Bandung, 1998, hlm. 5

seluruh pelosok tanah air, bahkan dari dan ke luar negeri. Disamping itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang, dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.<sup>2</sup>

Namun di masa seperti sekarang ini, dibalik manfaat lalu lintas dan perkembangan transportasi tersebut terdapat juga berbagai permasalahan yang berkaitan dengan penggunaan jalan raya. Banyaknya pengguna jalan raya setiap hari, tidak mungkin luput dari permasalahan lalu lintas. Salah satunya permasalahan dalam lalu lintas yaitu maraknya modifikasi kendaraan bermotor tanpa uji tipe.

Perkembangan yang begitu pesat bukan hanya berdampak pada transportasi saja tetapi juga dalam dunia otomotif khususnya pada kendaraan bermotor. Para modifikator atau pemilik kendaraan bermotor mulai memodifikasi kendaraan bermotornya dengan merubah tidak hanya satu bagian saja, tetapi sampai pada seluruh bagian kendaraan bermotor, untuk menjadikannya lebih menarik, menambah performa kendaraan, menjadikan suatu pekerjaan ataupun sebagai penanda sebuah identitas dari sebuah kendaraan miliknya. Padahal modifikasi kendaraan bermotor itu diatur dalam undang-undang, namun masyarakat banyak yang belum mengetahuinya.

Dalam memodifikasi kendaraan bermotor terdapat ketentuan persyaratan teknis modifikasi kendaraan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Di

---

<sup>2</sup> C.T.S. Kansil, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Rineka Cipta, Jakarta, 1995, hlm. 4

samping Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ada pula peraturan-peraturan lainnya yaitu Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Ketentuan persyaratan teknis modifikasi kendaraan bermotor yang ada dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan itu terdapat dalam Pasal 49 dan Pasal 50 UU LLAJ yang menjelaskan bahwa :

#### **Pasal 49**

- (1) *Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan keretatempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian.*
- (2) *Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:*
  - a. *Uji Tipe; dan*
  - b. *Uji Berkala;*

#### **Pasal 50**

- (1) *Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.*
- (2) *Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:*
  - a. *Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan*
  - b. *Penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.*
- (3) *Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh unit pelaksana Uji Tipe Pemerintah.*
- (4) *Ketentuan lebih lanjut mengenai Uji Tipe dan unit pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah”*

Pasal 49 UU LLAJ menjelaskan bahwa setiap pemodifikasi kendaraan bermotor harus melakukan pengujian kendaraan yang dimodifikasi melalui uji tipe dan uji berkala sebagaimana diatur dalam Pasal 50 UU LLAJ.

Pasal 1 angka (12) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, menjelaskan definisi modifikasi kendaraan bermotor yaitu : *Modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor.*

Kemudian Pasal 121 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan menjelaskan bahwa modifikasi kendaraan bermotor diperbolehkan jika sesuai syarat-syarat yang diatur dalam Pasal 121 ayat (1) dan (2) PP No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang menyatakan bahwa:

- (1) *Kendaraan Bermotor, Kereta gandengan, dan Kereta Tempelan yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian.*
- (2) *Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, dan Kereta Tempelan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi yang dibuat atau dirakit di dalam negeri dan/atau diimpor.*

Pasal tersebut cukup jelas bahwa setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri harus melakukan uji tipe terlebih dahulu.

Berdasarkan hal tersebut jelas bahwa setiap pihak yang hendak melakukan modifikasi atau kendaraan bermotornya, diwajibkan untuk memiliki izin atas modifikasinya sebagaimana di persyaratkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Jika modifikasi dilakukan tanpa memiliki izin dan tanpa lulus uji tipe, maka berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 277 menyebutkan :

*Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe kelayakannya jalan, uji mutunya dan uji ketahanannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).*

Tujuan Pasal 277 UU LLAJ adalah untuk mengawasi praktik modifikasi kendaraan bermotor dan sebagai alat untuk membatasi modifikasi kendaraan bermotor yang merubah bentuk asli kendaraan bermotor menjadi tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang telah dibuat dan memodifikasi kendaraan bermotor secara berlebihan yang juga dapat membahayakan pengendaranya dan pengendara motor lain di jalan raya.

Adapun ciri modifikasi adalah merubah penampilan kendaraan bermotor yang standar menjadi lebih bervariasi dan kadang merubah bentuk kendaraan bermotor tersebut. Hal itu dilakukan dengan tujuan diantaranya untuk menarik perhatian orang lain, untuk kepentingan usaha ataupun guna



menambah daya angkut suatu kendaraan bermotor. Akan tetapi maraknya modifikasi kendaraan bermotor tersebut sering tidak mengindahkan aturan-aturan yang ada, dan sebagai contoh akibatnya adalah banyaknya kecelakaan lalu lintas.

Modifikasi kendaraan bermotor ini biasanya dilakukan oleh pemilik kendaraan sendiri, bengkel modifikasi kendaraan atau ada juga komunitas yang memang sengaja merombak standar keluaran pabrikan yang ingin tampil beda dengan yang lainnya. Masyarakat sering salah kaprah dan kebablasan dalam memodifikasi kendaraan bermotor, dan justru digunakan untuk kendaraan harian sehingga dapat mengganggu keselamatan di jalan yang akhirnya menimbulkan kecelakaan.

Kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan harus memenuhi syarat-syarat teknis administrasi maupun laik jalan. Secara administrasi diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 65 mengenai registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan. Bukti bahwa kendaraan bermotor sudah di registrasi atau diidentifikasi, pemilik kendaraan bermotor mempunyai buku pemilik kendaraan bermotor (BPKB), surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) dan tanda nomor kendaraan bermotor.

Sering dijumpai kendaraan bermotor modifikasi maupun kendaraan yang dirakit beroperasi di jalan umum baik itu membawa penumpang ataupun barang, seperti halnya kereta mini, becak motor, sepeda motor gandengan, truck maupun kendaraan *Huller/Dedet*, tanpa dilengkapi tanda nomor

kendaraan dan surat-surat yang sesuai dengan kendaraan. Adanya hal ini menunjukkan bahwa kendaraan tersebut belum melakukan registrasi.

Mengatur masalah lalu lintas perlu peran penegak hukum dalam menanggulangi hal yang tidak di inginkan dalam berlalu lintas peran penegak hukum sebagai suatu diskresi yang menyangkut membuat keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaidah hukum akan tetapi mempunyai unsur penilaian pribadi. Dengan mengutip pendapat Roscoe Pound, maka *lafavre* menyatakan, bahwa pada hakikatnya diskresi berada diantara hukum dan moral (etika dalam arti sempit).<sup>3</sup> Terkait dengan modifikasi kendaraan bermotor, maka pihak kepolisian mempunyai peranan penting dalam pengawasan dan penegakkannya. Hal ini merupakan tugas kepolisian untuk menegakkan tindak pidana memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan bermotor tanpa uji tipe sebagaimana diatur dalam Pasal 277 UU LLAJ.

Dari berbagai realitas hukum menyangkut tindak pidana memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan bermotor tanpa uji tipe sebagaimana diatur dalam Pasal 277 UU LLAJ seringkali penegak hukum berbeda pendapat dalam menerapkan pidana terhadap pelaku tindak pidana memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan bermotor tanpa uji tipe. Perbedaan pendapat penegakkan hukum terhadap tindak pidana tersebut dipengaruhi oleh perbedaan terhadap pandangan teoritiknya terutama menyangkut model pemidanaan dan penegakan hukumnya.

---

<sup>3</sup> Soerjono Soekanto. 2010. *Faktor-faktor Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta : Rajawali Pers, hlm. 7

Moeljatno membedakan istilah pidana dan hukuman. Moeljatno tidak setuju terhadap istilah-istilah konvensional yang menentukan bahwa istilah hukuman berasal dari kata *straf* dan istilah dihukum berasal dari perkataan *word gestraft*. Beliau menggunakan istilah yang inkonvensional, yaitu pidana untuk kata *straf* dan diancam dengan pidana untuk kata *word gestraft*. Hal ini disebabkan apabila kata *straf* diartikan hukuman, maka kata *straf recht* berarti hukum-hukuman. Menurut Moeljatno, dihukum berarti diterapi hukum, baik hukum perdata maupun hukum pidana. Hukuman adalah hasil atau akibat dari penerapan hukum tadi yang mempunyai arti lebih luas, sebab dalam hal ini tercakup juga keputusan hakim dalam lapangan hukum perdata.<sup>4</sup>

Pemidanaan merupakan bagian penting dalam hukum pidana karena pemidanaan merupakan puncak dari seluruh proses mempertanggungjawabkan seseorang yang telah bersalah melakukan tindak pidana. “A criminal law without sentencing would merely be a declaratory system pronouncing people guilty without any formal consequences following form that guilt”. Hukum pidana tanpa pemidanaan berarti menyatakan seseorang bersalah tanpa ada akibat yang pasti terhadap kesalahannya tersebut. Dengan demikian, konsepsi tentang kesalahan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pengenaan pidana dan proses pelaksanaannya. Jika kesalahan dipahami sebagai “dapat dicela”, maka di sini pemidanaan merupakan “perwujudan dari celaan” tersebut.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> Moeljatno, *Membangun Hukum Pidana*, Bina Aksara, Jakarta, 1985, hlm. 40

<sup>5</sup> Chairul Huda, 2006. *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kealahan. Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*. Kencana Prenada Media, Jakarta. hlm. 125

Terkait sistem peradilan pidana, Marjono Reksodiputro menerangkan bahwa sistem peradilan pidana adalah sistem pengendalian kejahatan yang terdiri dari lembaga-lembaga antara lain kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan lembaga permasyarakatan. Dikemukakan pula bahwa sistem peradilan pidana (*criminal justice system*) adalah sistem dalam suatu masyarakat untuk menanggulangi kejahatan. Menanggulangi diartikan sebagai mengendalikan kejahatan agar berada dalam batas-batas toleransi masyarakat. Pengendalian

kejahatan agar masih dalam batas toleransi masyarakat tidak berarti memberikan toleransi terhadap suatu tindak kejahatan tertentu atau membiarkannya untuk terjadi. Toleransi tersebut sebagai suatu kesadaran bahwa kejahatan akan tetap ada selama masih ada manusia di dalam masyarakat, sehingga dimana ada masyarakat pasti tetap akan ada kejahatan.<sup>6</sup>

Istilah sistem peradilan pidana (*criminal justice system*) menunjukkan mekanisme kerja dalam penanggulangan kejahatan yang menggunakan dasar pendekatan sistem. Pendekatan sistem adalah pendekatan yang menggunakan segenap unsur yang terlibat di dalamnya sebagai suatu kesatuan dan saling berhubungan (interelasi) dan saling mempengaruhi satu sama lain. Melalui pendekatan ini kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan lembaga permasyarakatan merupakan unsur penting dan berkaitan satu sama lain.

Meskipun peranan dari setiap aparat penegak hukum, dari mulai kepolisian, kejaksaan dan pengadilan di Indonesia dalam pelaksanaan sistem peradilan pidana terdapat perbedaan dengan sistem peradilan pidana yang ada

---

<sup>6</sup> Mardjono Reksodiputro, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia (Melihat Kepada Kejahatan Dan Penegakan Hukum Dalam Batas-Batas Toleransi)*, Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 1993, hlm. 1

di negara lain, akan tetapi dalam perkembangannya, sudah mulai banyak peraturan perundang-undangan yang menerapkan asas *restorative justice* (keadilan restoratif), yang lebih mengedepankan penyelesaian perkara pidana tanpa harus diajukan ke persidangan.

Sistem restoratif keadilan dapat terwujud apabila terdapat kesamaan pandangan bahwa terhadap pelaku tindak pidana yang bersifat ringan dan tidak menimbulkan bahaya bagi keselamatan jiwa seseorang, tidak perlu dijatuhi pidana penjara. Terdapat banyak alternatif pemidanaan terhadap pelaku tindak pidana berkaitan dengan asas *restorative justice*, diantaranya adalah pembayaran sejumlah denda ataupun pelaku tindak pidana bersedia memberikan ganti rugi yang sepadan/setara dengan nilai kerugian yang ditimbulkannya kepada korban tindak pidana yang dilakukannya

Dalam kaitannya tindak pidana memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan bermotor tanpa uji tipe sebagaimana Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, model pemidanaan dan sistem peradilan pidana terkait tindak pidana tersebut adalah penting karena dengan pemidanaan dan sistem peradilan pidana yang tepat akan memberikan kesesuaian hukuman dan tentunya menimpulkan efek jera serta kesadaran atau perbaikan diri terhadap pelaku tindak pidana memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan bermotor tanpa uji tipe.

Berdasarkan uraian di atas, adanya fenomena mengenai eksistensi tindak pidana memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan bermotor tanpa uji tipe tersebut menjadi daya tarik tersendiri bagi penulis untuk mengkaji hal



tersebut lebih dalam dengan melakukan penelitian, untuk penulisan tesis yang berjudul **“MODEL PEMIDANAAN IDEAL TERHADAP PELAKU TINDAK PIDANA LALU LINTAS MEMODIFIKASI DAN MENGOPERASIKAN KENDARAAN TANPA UJI TIPE”**

#### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana penilaian pidanaaan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan tanpa uji tipe ?
2. Bagaimana model pidanaaan ideal terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan tanpa uji tipe ?

#### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui dan menganalisis penilaian pidanaaan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan tanpa uji tipe.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis model pidanaaan ideal terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan tanpa uji tipe.

#### **D. Manfaat Penelitian**

1. Secara Teoritis

Hasil dari penelitian diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan mengenai model pidanaaan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan tanpa uji tipe.

## 2. Secara Praktis

### a. Bagi Masyarakat

Hasil penelitian ini dirapaknya dapat memberikan manfaat, pencerahan, pengetahuan acuan atau informasi kepada masyarakat tentang model pemidanaan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan tanpa uji tipe.

### b. Bagi Mahasiswa

Hasil dari penelitian ini diharapkan menjadi literatur atau sumber bacaan bagi mahasiswa untuk meningkatkan pengetahuan tentang model pemidanaan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan tanpa uji tipe serta dapat dijadikan sebagai acuan bagi mahasiswa dalam melaksanakan penelitian yang serupa dengan kajian-kajian berikutnya yang lebih mendalam.

## E. Kerangka Konseptual

Dalam kerangka konseptual diungkapkan beberapa konsepsi atau pengertian yang digunakan sebagai dasar penelitian hukum.<sup>7</sup> Kerangka konsep merupakan susunan konstruksi logika yang diatur dalam rangka menjelaskan variabel yang diteliti. Untuk memberikan gambaran yang lebih skematis atas uraian kerangka konsep akan penulis gambarkan dalam konsep-konsep dibawah ini :

---

<sup>7</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali Press, Jakarta, cetakan ke-13, 2011, hlm 5

## 1. Konsep Model Pemidanaan

Hukum pidana kurang lengkap apabila tidak membahas mengenai sanksi pidana, karena sanksi pidana merupakan ciri dari hukum pidana itu sendiri. Pasal 10 KUHP atau UU Nomor 1 Tahun 1946 Tentang pemberlakuan *weitboek van strafrecht*. Pengaturan lebih lanjut mengenai pemidanaan diatur dalam UU Nomor 12 Tahun 1995 Tentang Pemasyarakatan. Pemidanaan merupakan srangkaian sistem penjatuhan pidana kepada terdakwa yang telah divonis hakim. Pidana sendiri merupakan penderitaan yang dilakukan oleh penguasa dengan kewenangannya kepada pelanggar hukum karena melakukan hal yang dilarang oleh peraturan.<sup>8</sup>

Menurut Gerstenfeld, pidana merupakan penderitaan yang disengaja bagi pelanggar hukum. Dalam masyarakat modern Wesley Cragg menyatakan empat hal yaitu, (1) Pemidanaan sesuatu yang dapat dimengerti dan tidak bisa dipisahkan dari masyarakat modern, (2) pemidanaan merupakan pengejawantahan sistem peradilan pidana, dimana hukuman harus setimpal dengan kejahatannya, (3) Pemidanaan harus mengalami reformasi yang signifikan, (4) Pemidanaan harus selalu di evaluasi dengan menetapkan kriteria evaluasi tersebut yakni dengan penggunaan dasar tujuan pemidanaan.<sup>9</sup>

Pemidanaan merupakan bagian penting dalam hukum pidana hal tersebut dikatakan demikian karena pemidanaan merupakan puncak dari

---

<sup>8</sup> Eddy O.S Hiariej, 2014. *Prinsip-prinsip Hukum Pidana*. Yogyakarta, Cahaya Atama Pustaka. hlm. 30

<sup>9</sup> *Ibid*, hlm. 385

seluruh proses mempertanggungjawabkan seseorang yang telah bersalah melakukan tindak pidana. "A criminal law without sentencing would morely be a declaratory system pronouncing people guilty without any formal consequences following form that guilt". Hukum pidana tanpa pemidanaan berarti menyatakan seseorang bersalah tanpa ada akibat yang pasti terhadap kesalahannya tersebut. Dengan demikian, konsepsi tentang kesalahan mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap pengenaan pidana dan proses pelaksanaannya. Jika kesalahan dipahami sebagai "dapat dicela", maka di sini pemidanaan merupakan "perwujudan dari celaan" tersebut.<sup>10</sup>

Pasal 10 KUHP telah memberikan ketentuan jenis pidana yang dapat dijatuhkan kepada pelangar hukum pidana. Adapun jenis pidana pada pasal 10 KUHP dikenal dengan

- (a) *Pidana pokok yang terdiri atas :*
  - *Pidana Mati.*
  - *Pidana Penjara.*
  - *Pidana Kurungan.*
  - *Pidana Denda.*
  - *Pidana Tutupan.*
- (b) *Pidana tambahan yang terdiri :*
  - *Pidana Pencabutan Hak-Hak Tertentu.*
  - *Pidana Perampasan Barang-Barang Tertentu*
  - *Pidana Pengumuman Hakim.*

## **2. Konsep Pelaku Tindak Pidana**

Definisi pelaku menurut KUHP dirumuskan dalam Pasal 55 ayat 1 yaitu: "*dipidana sebagai pelaku tindak pidana: mereka yang melakukan,*

---

<sup>10</sup> Chairul Huda, 2006. Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kealahan. Tinjauan Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana. Kencana Prenada Media, Jakarta. hlm. 125

*yang menyuruh melakukan, yang turut serta melakukan, dan mereka yang sengaja menganjurkan orang lain supaya melakukan perbuatan.”*

Terhadap kalimat: “dipidana sebagai pelaku...” itu timbullah perbedaan pendapat dikalangan para penulis hukum pidana, yaitu apakah yang disebut Pasal 55 ayat (1) KUHP itu adalah pelaku (*dader*) atau hanya disamakan sebagai pelaku (*alls dader*).

Dalam hal ini ada 2 (dua) pendapat, yaitu:

- a. Pendapat yang luas (ekstensif): Pendapat ini memandang sebagai pelaku (*dader*) adalah setiap orang yang menimbulkan akibat yang memenuhi rumusan tindak pidana, artinya mereka yang melakukan yang memenuhi syarat bagi yang terwujudnya akibat yang berupa tindak pidana. Jadi menurut pendapat ini, mereka semua yang disebut dalam Pasal 55 ayat 1 KUHP itu adalah pelaku (*dader*). Penganutnya adalah: M.v. T. Pompe, Hazewinkel-Suringa, Van Hanttum, dan Moeljatno.
- b. Pendapat yang sempit (resktriktif): Pendapat ini memandang (*dader*) adalah hanyalah orang yang melakukan sendiri rumusan tindak pidana. Jadi pendapat ini, si pelaku (*dader*) itu hanyalah yang disebut pertama (mereka yang melakukan perbuatan) Pasal 55 ayat (1) KUHP, yaitu yang personal (*persoolijk*) dan materiil melakukan tindak pidana, dan mereka yang disebut pada Pasal 55 ayat (1) KUHP bukan pelaku (*dader*), melainkan hanya disamakan (*ask dader*). Penganutnya adalah: H. R. Simons, Van Hamel, dan Jonkers.



Simons dalam penjelasannya mendefinisikan pelaku tindak pidana yaitu seseorang yang dengan sengaja melakukan suatu tindak pidana yang saling berkaitan, dalam hal ini orang yang dengan kesengajaan atau ketidaksengajaan seperti yang disyaratkan didalam undang-undang dimana menimbulkan adanya efek negatif yang dimana menyimpang dari undang-undang atau dengan sadar melakukan tindakan yang dilarang, mengalpakan tindakan atau dengan perkataan lain merupakan orang yang memenuhi semua unsur-unsur suatu delik yang telah ditentukan didalam peraturan perundang-undangan, dimana terdapat suatu unsur-unsur subjektif maupun unsur-unsur objektif, tanpa memandang apakah keputusan tersebut untuk melakukan tindak pidana yang timbul dari dalam diri pelaku kejahatan atau muncul karena kesadaran oleh pihak ketiga.<sup>11</sup>

Dalam pasal 55 KUHP telah diatur mengenai pelaku tindak pidana itu dapat dibagi menjadi 4 (empat) golongan yaitu:

- 1) Seseorang yang melakukan sendiri dengan sadar tindak pidana (*plegen*) yaitu orang tersebut melakukan tindak pidana sendirian tidak ada seseorang yang membantu.
- 2) Seseorang yang menyuruh orang lain untuk mau melakukan tindak pidana (*doenplegen*) yaitu seseorang yang menyuruh orang lain melakukan tindak pidana, yang mana orang disuruh melakukan tindak pidana tersebut tidak mampu bertanggung

---

<sup>11</sup> Lamintang, P.A.F, 1997, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm. 194

jawab sehingga dalam hal ini orang yang menyuruh dapat di pidana sedangkan orang yang disuruh tidak dapat dipidana.

3) Seseorang yang turut melakukan tindak pidana (*mede plegen*), KUHP tidak memberi rumusan secara tegas siapa saja yang dikatakan turut melakukan perbuatan tindak pidana, sehingga dalam hal ini menurut doktrin untuk dapat dikatakan turut melakukan tindak pidana harus memenuhi dua syarat, yaitu :

- a) Harus adanya kerjasama secara fisik.
- b) Harus ada kesadaran bahwa mereka satu sama lain bekerjasama dalam melakukan tindak pidana.

4) Seseorang yang dengan sengaja membujuk atau menggerakkan orang lain untuk melakukan tindak pidana (*uit lokken*) Syarat-syarat *uit lokken*, antara lain :

- a) Adanya seseorang yang mempunyai kehendak melakukan tindak pidana.
- b) Adanya orang lain yang digerakkan untuk melakukan perbuatan tindak pidana.

c) Menggunakan salah satu daya upaya yang tersebut didalam pasal 55 ayat (1) sub 2 (pemberian, perjanjian, ancaman, dan lain sebagainya).

d) Terlibatnya orang yang digerakkan benar-benar terbukti melakukan tindak pidana sesuai dengan keinginan orang yang menggerakkan ditinjau dari sudut pertanggung

jawabannya maka pasal 55 (1) KUHP tersebut di atas kesemua mereka adalah sebagai penanggung jawab penuh, yang artinya mereka semua diancam dengan hukuman maksimum pidana pokok dari tindak pidana yang dilakukan.<sup>12</sup>

### **3. Konsep Tindak Pidana Lalu Lintas**

Tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu perbuatan pelanggaran terhadap perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan dapat berakibat pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perbuatan yang berawal dari pelanggaran dapat berakibat merugikan orang lain atau diri sendiri.

KUHP tidak secara khusus mengatur tentang tindak pidana lalu lintas akan tetapi tindak pidana lalu lintas di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan hal-hal mengenai tindak pidana lalu lintas diatur sebanyak 44 Pasal, yang tertuang dalam Bab XX. Ketentuan pidana mulai dari Pasal 273 hingga Pasal 317 UULAJ.

Tindak Pidana lalu lintas tidak diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) akan tetapi ada yang menyangkut delik-delik yang disebut dalam KUHP, misalnya karena kealpaannya menyebabkan

---

<sup>12</sup> <http://repository.ub.ac.id/id/eprint/11415/1/BAB%20II.pdf> Diakses Hari Kamis Tanggal 24 November 2022 Pukul 15.58 WIB

matinya seseorang (Pasal 359), karena kealpaannya menyebabkan orang lain luka berat, dan sebagainya (Pasal 360).

Masalah-masalah lalu lintas, secara konvensional berkisar pada kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, dan pencemaran lingkungan. Pelanggaran lalu lintas mungkin terjadi dalam proses atau keadaan bergerak atau tidak bergerak. di samping itu ada pelanggaran yang tidak menimbulkan kecelakaan dan menimbulkan kecelakaan, yang perlu mendapatkan penanganan secara lebih insentif adalah pelanggaran yang menimbulkan bahaya walaupun bersifat potensial.

Bagi pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana berupa pidana penjara, kurungan, atau denda dan selain itu dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan sura izin mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.

#### **4. Konsep Modifikasi Kendaraan Bermotor**

Menurut (KBBI) Modifikasi adalah merubah atau perubahan.<sup>13</sup> Banyak pengertian modifikasi salah satu nya bisa juga modifikasi adalah cara merubah bentuk sebuah barang dari yang kurang menarik menjadi lebih menarik tanpa menghilangkan fungsi aslinya,serta menampilkan bentuk yang lebih bagus dari aslinya. Akan tetapi banyak juga pendapat Arti modifikasi secara umum adalah mengubah atau menyesuaikan.

---

<sup>13</sup> <http://kbbi.web.id/modifikasi>, diakses Tanggal November 2022

Menurut Pasal 1 Angka 12 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan, modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin dan kemampuan daya angkut kendaraan bermotor. Sebenarnya boleh saja modifikasi sesuka hati tetapi harus sesuai dengan penggunaannya dan tidak membahayakan pengguna jalan lainnya seperti modif untuk kontes, tentu niat awalnya bukan untuk harian, melainkan untuk kontes saja. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa modifikasi ialah merubah dari kondisi semula. Modifikasi kendaraan bermotor berarti perubahan yang dilakukan pada kendaraan (mobil/motor) baik kecil maupun besar yang membuat kondisinya berbeda dari sebelumnya.

#### **5. Konsep Uji Tipe Kendaraan Bermotor**

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 50 tahun 2012 tentang Kendaraan. Pasal 1 Ayat 10 Uji Tipe Kendaraan Bermotor adalah pengujian yang dilakukan terhadap fisik Kendaraan Bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan sebelum Kendaraan Bermotor dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor secara massal serta Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi.

Pasal 1 angka (17) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor menjelaskan definisi Modifikasi Kendaraan Bermotor adalah perubahan terhadap



spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor.

Menurut Pasal 1 Angka 12 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan, modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin dan kemampuan daya angkut kendaraan bermotor. Sebenarnya boleh saja modifikasi sesuka hati tetapi harus sesuai dengan penggunaannya dan tidak membahayakan pengguna jalan lainnya seperti modif untuk kontes, tentu niat awalnya bukan untuk harian, melainkan untuk kontes saja. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa modifikasi ialah merubah dari kondisi semula. Modifikasi kendaraan bermotor berarti perubahan yang dilakukan pada kendaraan (mobil/motor) baik kecil maupun besar yang membuat kondisinya berbeda dari sebelumnya.

## **F. Kerangka Teoritis**

### **1. Teori Pidanaan**

Teori pidanaan yang dikenal dalam sistem hukum Eropa Kontinental, yaitu teori absolut, teori relatif dan teori gabungan. Pembagian teori pidanaan yang demikian berbeda dengan teori pidanaan yang dikenal didalam sistem Saxon, yaitu teori retribusi, teori penangkalan, teori inkapasitasi dan teori rehabilitasi.

Teori-teori pidanaan ada hubungan erat dengan pengertian sebagai hak atau wewenang untuk menentukan dan menjatuhkan pidana, terhadap pengertian peraturan hukum positif yang merupakan hukum

pidana. pertama sebagai “hak” atau “wewenang”, dan kedua sebagai “peraturan hukum.”<sup>14</sup>

Di Indonesia, hukum positif belum pernah merumuskan tujuan pidana. Selama ini wacana tujuan pidana masih dalam tataran yang bersifat teoritis. Menurut Wirjono Prodjodikoro tujuan pidana antara lain :

- a. Untuk menakut-nakuti orang jangan sampai melakukan kejahatan baik secara menakut-nakuti orang banyak (generals preventif) maupun menakut-nakuti orang tertentu yang sudah melakukan kejahatan agar dikemudian hari tidak melakukan kejahatan lagi (speciale preventif), atau
- b. Untuk mendidik atau memperbaiki orang-orang yang melakukan kejahatan agar menjadi orang-orang yang baik tabiatnya sehingga bermanfaat bagi masyarakat.

Kemudian menurut P.A.F Lamintang pada dasarnya terdapat tiga pokok pemikiran tentang tujuan yang ingin dicapai dengan suatu pidana yaitu :

- a. Untuk memperbaiki pribadi dari penjahat itu sendiri;
- b. Untuk membuat orang menjadi jera dalam melakukan kejahatan-kejahatan;

---

<sup>14</sup> Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I (sistem pidana, tindak pidana, teori-teori pidana & batas berlakunya hukum pidana)*, Jakarta : PT Raja Grafiika Persada, 2005, hlm.155

c. Untuk membuat penjahat-penjahat tertentu tidak mampu melakukan kejahatan-kejahatan yang lain, yakni penjahat yang dengan cara-cara yang lain sudah tidak dapat diperbaiki lagi;

Dari pendapat-pendapat tersebut melahirkan beberapa teori tujuan pemidanaan yang pada umumnya teori pemidanaan ini terbagi menjadi tiga, antara lain :<sup>15</sup>

**a. Teori Absolut atau Teori Pembalasan (*Vergeldings Theorien*)**

Dasar pijakan dari teori ini adalah pembalasan. Menurut teori absolut ini, setiap kejahatan harus diikuti dengan pidana, tidak boleh tidak, tanpa tawar-menawar. Seseorang dipidana karena telah melakukan kejahatan, sehingga dengan begitu tidak dilihat akibat-akibat apapun yang mungkin timbul dari dijatuhkannya pidana. *Hutang pati, nyaur pati; hutang lara, nyaur lara* yang berarti : si pembunuh harus dibunuh, si penganiaya harus dianiaya. Demikianlah semboyan di Indonesia yang dapat menggambarkan teori ini. “Pembalasan” (*vergelding*) oleh banyak orang dikemukakan sebagai alasan untuk mempidana suatu kejahatan. Kepuasan hatilah yang dikejar.<sup>16</sup>

**b. Teori Relatif atau Tujuan (*Doel Theorien*)**

Menurut teori ini, suatu kejahatan tidak mutlak harus diikuti dengan suatu pidana. Untuk ini, tidaklah cukup adanya suatu

---

<sup>15</sup> Sani Imam Santoso, *Teori Pemidanaan dan Sandera Badan Gijzeling*, Jakarta : Penaku, Cetakan pertama, 2014, hlm 56-60

<sup>16</sup> Wirjono Prodjodikoro, *Asas Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Refika Aditama, Jakarta, 2003, hlm. 23

kejahatan, tetapi harus dipersoalkan perlu dan manfaatnya suatu pidana bagi masyarakat atau bagi si penjahat sendiri. Dengan demikian, harus ada tujuan lebih jauh daripada hanya menjatuhkan pidana saja. Tujuan ini pertama-tama harus diarahkan kepada upaya agar dikemudian hari kejahatan yang telah dilakukan ini tidak terulang lagi (*preventif*).

Preventif ini ada dua macam, yaitu preventif khusus atau special dan preventif umum atau general. Keduanya berdasarkan atas gagasan bahwa mulai dengan ancaman akan dipidana dan kemudian dengan dijatuhkannya pidana orang akan takut menjalankan kejahatan. Dalam preventif khusus, hal membuat takut ini ditujukan kepada si penjahat, sedangkan dalam preventif umum diusahakan agar para oknum semua juga takut akan menjalankan kejahatan. teori relatif ini melihat bahwa upaya untuk dengan menjatuhkan pidana memperbaiki si penjahat agar menjadi orang baik yang tidak akan lagi melakukan kejahatan.

**c. Teori Gabungan atau Modern (Verenings Theorien)**

Disamping teori absolut dan teori relatif tentang hukum pidana, muncul teori ketiga yang disatu pihak mengakui adanya unsur “pembalasan”, akan tetapi dipihak lain, mengakui pula unsur preventif dan unsur memperbaiki penjahat yang melekat pada tiap pidana.

Teori gabungan dapat dibedakan menjadi dua yaitu *pertama*, bahwa teori gabungan mengutamakan pembalasan, tetapi tidak boleh melampaui batas dari apa yang perlu dan cukup untuk dapat dipertahankannya tata tertib masyarakat. *Kedua*, bahwa teori gabungan juga mengutamakan perlindungan tata tertib masyarakat, tetapi penderitaan atas dijatuhinya pidana tidak boleh lebih berat daripada perbuatan yang dilakukan terpidana.<sup>17</sup>

## 2. Teori Sistem Peradilan

Sistem peradilan pidana disebut juga sebagai "*criminal justice system*" yang dimulai dari proses penangkapan, penahanan, penuntutan, dan pemeriksaan di muka pengadilan, serta diakhiri dengan pelaksanaan pidana di lembaga pemasyarakatan. Sistem peradilan pidana untuk pertama kali diperkenalkan oleh pakar hukum pidana dan para ahli dalam *criminal justice system* di Amerika Serikat sejalan dengan ketidakpuasan terhadap mekanisme kerja aparat penegak hukum dan institusi penegak hukum.<sup>18</sup>

Istilah sistem peradilan pidana (*criminal justice system*) menunjukkan mekanisme kerja dalam penanggulangan kejahatan yang menggunakan dasar pendekatan sistem. Pendekatan sistem adalah pendekatan yang menggunakan segenap unsur yang terlibat di dalamnya sebagai suatu

---

<sup>17</sup> Adami Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I : Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-Teori Pidana, dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*, Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, 2007, hlm. 166

<sup>18</sup> Yesmil Anwar dan Adang, *Sistem Peradilan Pidana; Konsep, Komponen, dan Pelaksanaannya dalam Penegakan Hukum di Indonesia*, Widya Padjajaran, Bandung, 2009, hlm 33



kesatuan dan saling berhubungan (interelasi) dan saling mempengaruhi satu sama lain. Melalui pendekatan ini kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan lembaga pemasyarakatan merupakan unsur penting dan berkaitan satu sama lain.

Sistem peradilan pidana menurut Sanford H. Kadish dapat dikaji dari perspektif normative, administrative dan social. Sistem peradilan pidana dari aspek normative sebagai *a body of legal rule expressing social values through prohibitions backed by penal sanctions against conduct viewed as seriously wrong of harmful*. Kemudian dari aspek administrative sebagai *comprehends the official apparatus for enforcing the criminal law, including the police and other frontline enforcement agencies, prosecutorial authorities, the judiciary, and penal and correctional facilities and services*. Sistem peradilan pidana dari aspek social sebagai *system social* yang merupakan pendefinisian yang terkait dengan seluruh unsur-unsur dalam masyarakat dan cakupannya, tidak hanya dalam lingkup hukum pidana yang diundangkan oleh pembentuk undang-undang, melainkan juga meliputi ketentuan-ketentuan masyarakat di semua tingkatan.<sup>19</sup>

Setelah diundangkannya Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 Tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP), maka *Het Herziene Regement* (Stbl. 1941 No. 44) sebagai landasan sistem peradilan pidana Indonesia, landasan bagi proses penyelesaian perkara

---

<sup>19</sup> Lilik Mulyadi, *Hukum Acara Pidana, Normatif, Teoritis, Praktik dan Permasalahannya*, (Bandung : Alumni, 2006), hlm. 2

pidana di Indonesia telah dicabut. Komponen sistem peradilan pidana yang lazim diakui, baik dalam pengetahuan mengenai kebijakan kriminal (*criminal policy*) maupun dalam praktik penegakan hukum, terdiri atas unsur kepolisian, kejaksaan, pengadilan, dan lembaga pemasyarakatan.<sup>20</sup>

Tujuan sistem peradilan pidana dapat dirumuskan sebagai berikut :

- Mencegah masyarakat menjadi korban kejahatan;
- Menyelesaikan kasus kejahatan yang terjadi sehingga masyarakat puas bahwa keadilan telah ditegakkan dan yang bersalah dipidana;
- Mengusahakan agar mereka yang melakukan kejahatan tidak mengulangi lagi kejahatannya.

Dari tujuan tersebut, Mardjono mengemukakan bahwa keempat komponen dalam sistem peradilan pidana ( baik kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan lembaga pemasyarakatan) diharapkan dapat bekerja sama dan dapat membentuk suatu “*integrated criminal justice system*”. Menurutnya apabila keterpaduan dalam bekerja sistem tidak dilakukan, diperkirakan akan terdapat tiga kerugian sebagai berikut :

- Kesukaran dalam menilai sendiri keberhasilan atau kegagalan masing-masing instansi, sehubungan dengan tugas mereka bersama;

---

<sup>20</sup> Romli Atmasasmita, *Sistem Peradilan Pidana (Criminal Justice System) Perspektif Eksistensialisme Dan Abolisionalisme*, Penerbit Bina Cipta, Jakarta, 1996, hlm. 15

- Kesulitan dalam memecahkan sendiri masalah-masalah pokok masing-masing instansi (sebagai subsistem dari sistem peradilan pidana); dan
- Karena tanggung jawab masing-masing instansi sering kurang jelas terbagi, maka setiap instansi tidak terlalu memperhatikan efektivitas menyeluruh dari sistem peradilan pidana.<sup>21</sup>

Pada prinsipnya fungsi sistem peradilan pidana ada dua macam adalah sebagai berikut: *Pertama*, Fungsi preventif yaitu sistem peradilan pidana dijadikan sebagai lembaga pengawasan sosial dalam upaya mencegah terjadinya suatu kejahatan. Fungsi ini dapat diwujudkan dalam bekerjanya sistem peradilan pidana dan upaya-upaya lainnya yang mendukung upaya pencegahan kejahatan; *Kedua*, Fungsi represif yaitu sistem peradilan pidana sebagai lembaga penindakan untuk menyelenggarakan suatu peradilan terhadap pelaku kejahatan dengan menggunakan sarana hukum pidana, hukum acara pidana dan hukum pelaksanaan pidana.<sup>22</sup>

#### **G. Metode Penelitian**

Metode penelitian adalah segala aktivitas seseorang untuk menjawab permasalahan hukum yang sifatnya akademik dan praktis, baik yang bersifat asas- asas hukum, norma-norma hukum yang hidup dan berkembang dalam

---

<sup>21</sup> Mardjono Reksodipoetro. 1994. *Sistem Peradilan Pidana Indonesia (Peran Penegak Hukum Melawan Kejahatan)*. Dikutip dari Sistem Peradilan Pidana Kontemporer; 2010. Hlm 3-4.

<sup>22</sup> Rusli Muhammad, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Yogyakarta : UII Press, 2011, hlm.

masyarakat, maupun yang berkenaan dengan kenyataan hukum dalam masyarakat.<sup>23</sup>

Oleh karena itu, metode yang diterapkan harus disesuaikan dengan ilmu pengetahuan dan sejalan dengan objek yang diteliti. Penelitian ini akan dilakukan di wilayah hukum Kepolisian Daerah Jawa Tengah (POLDA Jateng). Untuk memperoleh data yang maksimal dalam penelitian dan penulisan ini sehingga tercapai tujuan yang diharapkan, maka metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

### **1. Metode Pendekatan**

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.<sup>24</sup>

### **2. Spesifikasi Penelitian**

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis, yaitu penelitian yang bertujuan memberikan gambaran mengenai permasalahan yang terjadi sehubungan dengan menggunakan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan teori yang relevan kemudian dikumpulkan melalui data-data yang dikumpulkan, diolah, serta disusun

---

<sup>23</sup> Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta : Sinar Grafika, 2010, hlm. 19.

<sup>24</sup> Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta, Rajawali Pers, hlm 13-14

secara teori yang ada untuk mendapatkan pemecahan masalah sesuai ketentuan yang berlaku.<sup>25</sup>

### 3. Jenis dan Sumber Data

Sesuai dengan metode pendekatan yang digunakan, yakni pendekatan Yuridis Normatif, maka bahan hukum yang diperlukan dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

#### a. Bahan hukum primer, terdiri dari :

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- 2) Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- 3) Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana
- 4) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 5) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- 6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 30 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.
- 7) Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

#### b. Bahan hukum sekunder, terdiri dari :

Buku-buku, jurnal, dan dokumen hasil penelitian di bidang hukum khususnya masalah Model Pemidanaan Ideal Terhadap

---

<sup>25</sup> Sri Sumawarni, *Sebuah Seri Metode Penelitian Hukum*, UPT UNDIP Press, Semarang, 2012, hlm. 6

Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Memodifikasi Dan Mengoperasikan Kendaraan Tanpa Uji Tipe.

Bahan hukum sekunder pada umumnya berupa bukti, catatan, atau laporan historis yang telah tersusun dalam arsip, baik yang dipublikasikan dan yang tidak dipublikasikan. Manfaat dari bahan hukum sekunder adalah lebih meminimalkan biaya dan waktu, mengklasifikasikan permasalahan-permasalahan, menciptakan tolak ukur untuk mengevaluasi bahan hukum primer, dan memenuhi kesenjangan-kesenjangan informasi. Jika informasi telah ada, pengeluaran uang dan pengorbanan waktu dapat dihindari dengan menggunakan bahan hukum sekunder. Manfaat lain dari bahan hukum sekunder adalah bahwa seorang peneliti mampu memperoleh informasi lain selain informasi utama.<sup>26</sup>

**c. Bahan hukum tersier, yang terdiri dari :**

Kamus Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris, Kamus Hukum, *Ensiklopedia* serta sarana ajar (*hand out*) tentang tata cara penulisan karya ilmiah.

#### **4. Metode Pengumpulan Data**

Adapun metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara melalui studi pustaka, meliputi risalah peraturan perundang-undangan, buku-buku, jurnal, hasil penelitian, serta sumber-sumber lainnya yang relevan dan berkaitan dengan objek penelitian ini.

---

<sup>26</sup>[http://accounting-media.blogspot.com/2014/06/bahan\\_hukum-primer-dan-bahan\\_hukum-sekunder.html](http://accounting-media.blogspot.com/2014/06/bahan_hukum-primer-dan-bahan_hukum-sekunder.html) diakses pada tanggal 20 Juni 2020 pukul 14.08 WIB



Pengumpulan data juga dilakukan dengan cara studi dokumen yaitu mengkaji, menelaah dan mempelajari bahan-bahan hukum yang relevan dengan penelitian ini.

## **5. Metode Analisis Data**

Metode penelitian yang digunakan merupakan metode penelitian kualitatif yang diartikan data yang sudah diperoleh dari penelitian ini akan diolah dan dianalisis dengan menggunakan analisis kualitatif, yaitu memberi arti dan menginterpretasikan setiap data, setelah diolah kemudian diwujudkan dalam bentuk kalimat secara sistematis untuk ditaris suatu kesimpulan.

Data sekunder berpusat atau bertitik tolak pada peraturan-peraturan yang ada sebagai norma hukum positif yang akan diolah dan disusun secara sistematis untuk mendapatkan sebuah jawaban atas pokok permasalahan yang dibahas di dalam penulisan tesis ini.

## **H. Sistematika Penulisan**

Penyusunan penelitian dalam bentuk skripsi yang memiliki sistematika penulisan sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab ini merupakan bab pendahuluan yang berisikan antara lain latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka konseptual dan kerangka teori, metode penelitian dan sistematika penulisan.

## **BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini, peneliti memaparkan tentang penjelasan kajian kepustakaan yang menjadi landasan teori penulis Tesis ini, yaitu : a. Tinjauan Umum Model Pidanaan b. Tinjauan Umum Tindak Pidana Lalu Lintas, c. Tinjauan Umum Modifikasi Kendaraan Bermotor, d. Tinjauan Umum Uji Tipe Kendaraan Bermotor, e. Tinjauan Umum Tindak Pidana Lalu Lintas dalam Islam

## **BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini peneliti memaparkan tentang data-data yang didapat selama penelitian yaitu tentang :

- a. Penilaian pidanaan terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan tanpa uji tipe.
- b. Model pidanaan ideal terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas memodifikasi dan mengoperasikan kendaraan tanpa uji tipe.

## **BAB IV : PENUTUP**

Berupa kesimpulan dan saran yang diperoleh dari penelitian Model Pidanaan Ideal Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Memodifikasi Dan Mengoperasikan Kendaraan Tanpa Uji Tipe.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Tinjauan Umum Tentang Model Pidana

##### 1. Pengertian Pidana

Pidana bisa diartikan sebagai tahap penetapan sanksi dan pemberian sanksi dalam hukum pidana.<sup>27</sup> Kata pidana pada umumnya bisa diartikan sebagai hukum sedangkan dengan pidana diartikan sebagai penghukuman. Pidana sebagai suatu tindakan terhadap seorang pelaku kejahatan yang dapat dibenarkan secara normal, bukan terutama karena pidana itu mengandung konsekuensi positif bagi si pelaku tetapi juga untuk orang lain. Pidana dijatuhkan agar pelaku tidak mengulangi perbuatannya dan orang lain takut untuk melakukan kejahatan serupa.

Pidana merupakan hukuman/sanksi yang dijatuhkan dengan sengaja oleh negara melalui pengadilan dimana hukuman/sanksi itu dikenakan pada seseorang yang secara sah telah melanggar hukum pidana dan sanksi itu dijatuhkan melalui proses peradilan pidana. Adapun proses peradilan pidana merupakan struktur, fungsi, dan proses pengambilan keputusan oleh sejumlah lembaga (kepolisian, kejaksaan, pengadilan dan lembaga permasyarakatan) yang berkenaan dengan penanganan dan pengadilan kejahatan dan pelaku kejahatan.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Amir Ilyas. 2012. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Yogyakarta, Mahakarya Rangkap Offset Yogyakarta, hlm. 95.

<sup>28</sup> Bambang Waluyo, 2004, *Pidana dan Pidanaaan*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 21.

Pemidanaan merupakan penjatuhan pidana (sentencing) adalah upaya sah yang dilandasi oleh hukum untuk mengenakan sanksi pada seseorang melalui proses peradilan terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan suatu tindak pidana. Maka hukuman dan pemidanaan adalah proses penjatuhan hukuman itu sendiri.<sup>29</sup>

Pemidanaan bukan dimaksudkan sebagai upaya balas dendam melainkan sebagai upaya pembinaan bagi seorang pelaku kejahatan dan sebagai upaya preventif terhadap kejahatan yang serupa. Pemberian pidana atau pemidanaan terwujud apabila melihat beberapa tahap perencanaan sebagai berikut :<sup>30</sup>

- a. Pemberian pidana oleh pembuat undang-undang;
- b. Pemberian pidana oleh badan yang berwenang;
- c. Pemberian pidana oleh instansi pelaksana yang berwenang.

Dalam masalah pemidanaan dikenal 2 (dua) sistem atau cara yang diterapkan dari jaman W.v.S Belanda sampai dengan sekarang yakni dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana :<sup>31</sup>

- a. Bahwa orang yang dipidana harus mengalami pidananya didalam tembok penjara. Ia harus diasingkan dari masyarakat ramai terpisah dari kebiasaan hidup sebagaimana layaknya mereka bebas. Pembinaan bagi terpidana harus dilakukan dibalik tembok penjara.

---

<sup>29</sup> *Ibid*, hlm. 25.

<sup>30</sup> Amir Ilyas, *Op. Cit*, hlm. 96.

<sup>31</sup> Mudzakir, 2008, *Perencanaan Pembangunan Hukum Nasional Bidang Hukum Pidana Dan Sistem Pemidanaan (Politik Hukum Dan Pemidanaan)*, Jakarta, Departemen Hukum dan HAM Badan Pembinaan Hukum Nasional, hlm. 11.

- b. Bahwa selain narapidana dipidana mereka juga harus dibina untuk kembali bermasyarakat atau rehabilitasi resosialisasi.

Dalam bukunya Barda Nawawi Arief dikemukakan oleh L. H. C Hullsman mengatakan bahwa sistem pemidanaan merupakan sebuah aturan perundang-undangan yang berhubungan dengan pemidanaan itu sendiri maupun sanksi-sanksi pidana. Barda Nawawi Arief mengatakan bahwa jika pengertian pemidanaan diartikan secara luas yaitu sebagai proses pemberian atau penjatuhan pidana oleh hakim, maka dikatakan bahwa sistem pemidanaan mencakup keseluruhan ketentuan perundang-undangan yang mengatur hukum pidana ditegakkan atau dioperasionalkan dengan konkret sehingga seseorang dapat dijatuhi sanksi hukuman pidana.<sup>32</sup>

Pemidanaan merupakan upaya terakhir dalam proses penjatuhan pidana yang hendaknya dilakukan sebijak mungkin, perlu dipertimbangkan pidana yang sesuai dengan kondisi terdakwa. Harus diakui bahwa pidana itu tidak berakibat sama pada setiap orang karena pidana merupakan suatu hal yang relatif.<sup>33</sup>

Kebijakan dari pemidanaan adalah menetapkan suatu pidana tidak terlepas dari tujuan politik kriminal. Dalam arti keseluruhannya yaitu perlindungan masyarakat untuk mencapai kesejahteraan maka dari itu

---

<sup>32</sup> Barda Nawawi Arief, 1998. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Bandung, Citra Aditya, hlm. 117.

<sup>33</sup> Niniek Suparni, 2007, *Eksistensi Pidana Denda dalam Sistem Pidana Pemidanaan*, Jakarta, Sinar Grafika, hlm. 40.

untuk menjawab dan mengetahui tujuan serta fungsi pemidanaan tidak terlepas dari teori-teori tentang pemidanaan yang ada.<sup>34</sup>

Pemidanaan dapat diartikan sebagai penetapan sanksi dan juga tahap pemberian sanksi dalam hukum pidana. Kata pidana umumnya diartikan sebagai hukum, sedangkan kata pidana diartikan sebagai penghukuman.<sup>35</sup> Dalam sejarah hukum pidana ada berbagai macam pendapat mengenai pemidanaan, namun yang banyak itu dapat dikelompokkan kedalam tiga golongan besar yaitu :<sup>36</sup>

a. Teori absolut atau teori pembalasan (*vergeldings theorien*)

Penjatuhan pidana pada dasarnya memberikan penderitaan pada penjahat diberikan karena penjahat telah memberikan penderitaan bagi orang lain. Setiap kejahatan tidak boleh tidak harus diikuti oleh pidana bagi pembuatnya, tidak dilihat dari akibat apa yang dapat timbul dari penjatuhan pidana itu. Penjatuhan pidana bagi pejahat dimaksudkan untuk mencapai sesuatu yang praktis tetapi bermaksud satu-satunya penderitaan bagi penjahat. Tindakan pembalasan di dalam penjatuhan pidana mempunyai dua arah, pertama ditujukan kepada penjahatnya (sudut subjektif dari pembalasan), kedua ditujukan untuk memenuhi kepuasan dari perasaan dendam dikalangan masyarakat (sudut objektif dari pembalasan).

---

<sup>34</sup> Barda Nawawi Arief, 2001, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*, Bandung, Citra Aditya Bakti, hlm. 12.

<sup>35</sup> Djoko Prasoko, 1998, *Hukum Penitensier di Indonesia*, Jakarta, Liberty, hlm. 47.

<sup>36</sup> Adami Chazawi, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, hlm. 166.



Hegel berpendapat bahwa pidana merupakan suatu keharusan logis sebagai konsekuensi dari adanya kejahatan. Kejahatan adalah pengingkaran terhadap ketertiban hukum suatu negara yang merupakan perwujudan dari cita-cita susila, maka pidana merupakan suatu pembalasan. Hegel juga mengatakan bahwa tidak pidana itu harus di tiadakan dengan melakukan pemidanaan sebagai suatu pembalasan yang seimbang dengan beratnya perbuatan yang dilakukan.<sup>37</sup>

Hugo de Groot dengan mengikuti pendapat Phytagoras, menuliskan bahwa kita tidak seharusnya menjatuhkan suatu pidana karena seseorang telah melakukan kejahatan, akan tetapi untuk mencegah supaya orang jangan melakukan kejahatan lagi.

Sedangkan Muladi berpendapat, bahwa teori absolute memandang bahwa pemidanaan merupakan pembalasan atas kesalahan yang telah dilakukan sehingga berorientasi pada perbuatan yang terletak pada terjadinya kejahatan itu sendiri. Teori ini mengedepankan bahwa sanksi dalam hukum pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan sesuatu kejahatan yang merupakan akibat mutlak yang harus ada sebagai suatu pembalasan kepada orang

---

<sup>37</sup> Bernard L, 2013, *Teori Hukum*, Yogyakarta, Genta Publishin, hlm. 187.

yang melakukan kejahatan sehingga sanksi bertujuan untuk memuaskan tuntutan keadilan.

b. Teori relatif atau teori tujuan (*doel theorien*)

Menurut teori ini memidana bukan untuk memuaskan tuntutan absolute dari keadilan. Pembalasan itu sendiri tidak mempunyai nilai tetapi hanya sebagai sarana untuk melindungi kepentingan masyarakat. Pidana bukan sekedar untuk melakukan pembalasan atau pengimbalan kepada orang yang telah melakukan suatu tindak pidana, tetapi mempunyai tujuan-tujuan tertentu yang bermanfaat.<sup>38</sup>

Menurut Karl O Christiansen karakteristik dari teori utilitarian adalah :

- 1) Tujuan dari pidana adalah pencegahan (prevention).
- 2) Pencegahan bukan tujuan akhir tetapi hanya sebagai sarana untuk mencapai tujuan yang lebih tinggi yaitu kesejahteraan masyarakat.
- 3) Hanya pelanggaran-pelanggaran hukum yang dapat dipersalahkan kepada sipelaku saja (missal karena sengaja atau culpa) yang memenuhi syarat adanya pidana.
- 4) Pidana harus ditetapkan berdasarkan tujuannya sebagai alat untuk pencegahan kejahatan

---

<sup>38</sup>Muladi, dan Barda Nwawi Arief, 2010, *Teori-Teori dan Kebijakan Hukum Pidana, Cetakan Ke-4*, Bandung, Alumni, hlm. 16.

5) Pidana melihat kemuka (bersifat prospektif) pidana dapat mengandung unsure pencelaan, tetapi baik unsure pencelaan maupun unsur pembalasan tidak dapat diterima apabila tidak membantu pencegahan kejahatan untuk kepentingan kesejahteraan masyarakat.<sup>39</sup>

Pembalasan itu sendiri tidak mempunyai nilai tetapi hanya sebagai sarana melindungi kepentingan masyarakat. Lebih lanjut teori ini menjelaskan bahwa tujuan dari penjatuhan pidana adalah sebagai berikut :

- 1) Teori menakutkan yaitu tujuan dari pidana adalah menakut-nakuti seseorang sehingga tidak melakukan tindak pidana bahwa terhadap pelaku sendiri maupun terhadap masyarakat.
- 2) Teori memperbaiki adalah dengan menjatuhkan pidana akan mendidik para pelaku tindak pidana sehingga menjadi orang yang baik dalam masyarakat.

Prevensi khusus dimaksudkan bahwa pidana adalah pembaharuan yang esensi dari pidana itu sendiri. Sedangkan fungsi perlindungan dalam teori memperbaiki dapat berupa pidana pencabutan kebebasan selama beberapa waktu. Dengan demikian maka masyarakat akan terhindar dari kejahatan yang

---

<sup>39</sup> *Ibid*, hlm. 17.

akan terjadi. Oleh karena itu, pemidanaan harus memberikan pendidikan dan bekal untuk tujuan kemasyarakatan.

c. Teori gabungan (*verneginnngs theorien*)

Teori gabungan disebut teori gabungan karena teori ini menggabungkan antara pembalasan terhadap pelaku dan pencegahan terjadinya kejahatan. Teori ini merupakan penggabungan dari teori absolut dan teori relatif. Vos yang dikutip oleh Bambang Poernomo merumuskan bahwa teori gabungan ada tiga aliran yakni :<sup>40</sup>

- 1) Teori gabungan menitikberatkan pembalasan tetapi dengan maksud sifat pidana pembalasan untuk melindungi ketertiban hukum.
- 2) Teori gabungan menitikberatkan pada perlindungan ketertiban masyarakat.
- 3) Teori gabungan menitikberatkan antara pembalasan perlindungan kepentingan masyarakat.

Tokoh utama yang mengajukan teori gabungan ini adalah Pellegrino Rossi. Teori ini berakar pada pemikiran yang bersifat kontradiktif antara teori absolute dengan teori relatif. Teori gabungan berusaha menjelaskan dan memberikan dasar

---

<sup>40</sup> Bambang Poernomo, 1982, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Ghalia Indonesia, hlm 31.

pembenaran tentang pidanaaan dari berbagai sudut pandang yakni sebagai berikut :<sup>41</sup>

- 1) Dalam rangka menentukan benar dan/atau tidaknya asas pembalasan, mensyaratkan agar setiap kesalahan harus dibalas dengan kesalahan, maka terhadap mereka telah meninjau tentang pentingnya suatu pidana dari sudut kebutuhan masyarakat dan asas kebenaran.
- 2) Suatu tindak pidana menimbulkan hak bagi negara untuk menjatuhkan pidana dan pidanaaan merupakan suatu kewajiban apabila telah memiliki tujuan yang dihendaki.
- 3) Dasar pertimbangan dari pidana terletak pada faktor tujuan yaitu mempertahankan tata tertib.

Pemidanaan merupakan pembalasan terhadap kesalahan yang telah dilakukan, sedangkan berat ringannya pidanaaan harus sesuai dengan justice absolute (keadilan yang mutlak) yang tidak melebihi justice social (keadilan yang dikehendaki oleh masyarakat), sedangkan tujuan yang hendak diraih berupa pemulihan ketertiban, pencegahan terhadap niat untuk melakukan tindak pidana, perbaikan pribadi terpidana,

---

<sup>41</sup> Bernard L, *Op.Cit*, hlm. 75.

memberikan kepuasan moral kepada masyarakat sesuai dengan rasa keadilan, memberikan rasa aman bagi masyarakat.

Teori gabungan ini berusaha memadukan konsep-konsep yang dianut oleh teori absolut dan teori relatif. Sehingga dapat disimpulkan bahwa tujuan pemidanaan, yaitu disamping penjatuhan pidana itu harus membuat efek jera, juga harus memberikan perlindungan serta pendidikan terhadap masyarakat dan terpidana.

Pada hakikatnya, ketiga teori mengenai tujuan pemidanaan tersebut diatas bertujuan untuk menciptakan ketertiban, memberikan rasa keadilan, serta mengatur hubungan baik antar individu dalam masyarakat agar dapat hidup dinamis, aman, tenteram, tertib, dan damai. Namun, KUHP tidak menyebutkan tujuan dan pedoman pemidanaan, sehingga pidana dijatuhkan ditafsirkan sesuai dengan pandangan aparat penegak hukum dan hakim yang masing-masing memiliki interpretasi yang berbeda.<sup>42</sup>

Saat ini berkembang yang sering disebut dengan “*Restorative Justice*” adalah suatu pendekatan keadilan yang memfokuskan kepada kebutuhan daripada para korban, pelaku kejahatan, dan juga melibatkan peran serta masyarakat, dan tidak semata-mata memenuhi ketentuan hukum atau semata-

---

<sup>42</sup> Mudzakkir, *Op.Cit.*, hlm. 11.



mata penjatuhan pidana) sebagai koreksi atas Retributive justice (pendekatan keadilan yang melibatkan negara dan pelaku dalam proses peradilan formal).<sup>43</sup>

*Restorative Justice* secara umum bertujuan untuk membuat pelaku mengembalikan keadaan kepada kondisi semula. Keadilan yang bukan saja menjatuhkan sanksi yang seimbang bagi pelaku namun juga memperhatikan keadilan bagi korban. Jenis-jenis hukuman pidana menurut Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana meliputi :

- 1) Pidana Pokok terdiri dari :
  - a) Pidana mati;
  - b) Pidana penjara;
  - c) Pidana kurungan;
  - d) Pidana denda;
  - e) Pidana tutupan (Undang-Undang Nomor 20 Tahun 1946).
- 2) Pidana Tambahan terdiri dari :
  - a) Pencabutan hak-hak tertentu;
  - b) Pengumuman putusan hakim;
  - c) Perampasan benda-benda tertentu.

Sedangkan jenis-jenis pidana menurut Rancangan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Nasional (RKUHP) meliputi :

---

<sup>43</sup> Eryantouw Wahid, 2009, *Keadilan Restoratif dan Peradilan Konvensional dalam Hukum Pidana*, Universitas Trisakti, Jakarta, hlm. 9.

1) Pidana Pokok terdiri atas :

- a) Pidana penjara;
- b) Pidana tutupan
- c) Pidana pengawasan;
- d) Pidana denda;
- e) Pidana kerja sosial.

2) Pidana Tambahn terdiri atas :

- a) Pencabutan hak-hak tertentu;
- b) Perampasan barang-barang tertentu dengan tagihan;
- c) Pengumuman putusan hakim;
- d) Pembayaran ganti rugi;
- e) Pemenuhan kewajiban adat.

## 2. Tujuan Pidanaan

Tujuan pidanaan adalah untuk memperbaiki individu menjaga masyarakat dan memelihara kehidupan mereka. Dalam Pasal 50 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana bahwa pidanaan bertujuan untuk :<sup>44</sup>

- a. mencegah dilakukannya suatu tindak pidana dengan menegakkan norma hukum demi pengayoman masyarakat.
- b. memasyarakatkan para terpidana dengan diadakannya pembinaan sehingga menjadi orang yang lebih baik dan berguna.

- c. menyelesaikan suatu konflik yang ditimbulkan oleh tindak pidana memulihkan keseimbangan dan mendatangkan rasa damai dalam masyarakat.
- d. membebaskan rasa bersalah pada terpidana.

Tujuan pidana secara khusus dapat dilihat dari pendapat Prof Roeslan Saleh mengenai tiga alasan masih diperlukan hukum pidana dan pidana khususnya alasan yang ketiga yaitu : “pengaruh pidana atau hukuman bukan semata mata ditujukan pada si penjahat, tetapi juga untuk mempengaruhi orang yang tidak jahat yaitu warga masyarakat yang mentaati norma-norma masyarakat”.<sup>45</sup>

Dari pendapat di atas bahwa tujuan hukuman/pemberian pidana adalah disamping untuk penjahat itu sendiri tetapi juga untuk masyarakat secara umum agar taat terhadap norma hukum. Tujuan pidana dimaksudkan agar pidana yang dijatuhkan sesuai dengan keadaan terpidana sehingga dapat mencapai tujuan sistem pidana yang bertujuan (purposive system).

Alasan ditetapkannya tujuan pidana/pemberian pidana adalah adanya keterbatasan dari sanksi pidana itu sendiri seperti yang dikemukakan oleh H.L. Packer yaitu :

“Sanksi pidana suatu ketika merupakan penjamin yang utama dari suatu ketika merupakan pengancam yang utama dari kebebasan manusia.

---

<sup>45</sup>Barda Nawawi Arief, 1992, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana “Kebijakan Penanggulangan Kejahatan dengan Hukum Pidana”*, Bandung, Alumni, hlm. 153.

Merupakan penjamin apabila digunakan secara manusiawi merupakan pengancam apabila digunakan secara sembarangan dan secara paksa.<sup>46</sup>

Pembinaan narapidana sekarang dilakukan awalnya dari kenyataan bahwa tujuan pemidanaan tidak sesuai lagi dengan perkembangan nilai dan hakekat hidup yang tumbuh dimasyarakat. Sahardjo mengemukakan bahwa tujuan pemidanaan adalah permasyarakatan jadi narapidana bukan lagi dibuat jera akan tetapi dihina untuk dikemasyarakatan kembali. Tujuan pembinaan adalah permasyarakatan dibagi dalam tiga hal yaitu :

- a. Setelah keluar dari lembaga permasyarakatan tidak lagi melakukan tindak pidana.
- b. Menjadi manusia yang berguna berperan aktif dan kreatif dalam membangun bangsa dan negaranya.
- c. Mampu mendekati diri kepada Tuhan Yang Maha Esa dan mendapatkan kebahagiaan didunia maupun akhirat.

Tujuan pemidanaan merupakan suatu hal penting dalam penerapan pidana, tetapi dalam praktiknya para penegak keadilan menjatuhkan pidana masih terikat dengan pandangan yuridis sistematis artinya hakim selalu meredusir kejadian yang hanya memperhatikan faktor-faktor yuridis relevan saja dan kurang memperhatikan faktor yang menyangkut terdakwa.<sup>47</sup>

Menurut Aji Haqqi bahwa tujuan dari sistem pemidanaan adalah sebagai berikut :

---

<sup>46</sup> *Ibid*, hlm. 156.

<sup>47</sup> Marpaung Leden, 1972, *Asas Teori Praktik Hukum Pidana*, Jakarta, PT. Sinar Grafika, hlm. 117.

- a. Menghukum yang bersalah atas kejahatannya sehingga bisa menjadi kaffarah (pemurah) dan reformasi bagi mereka.
- b. Bertindak sebagai pencegah bagi masyarakat untuk melakukan kejahatan.
- c. Menjadi sarana retribusi bagi mereka yang menjadi korban kejahatan

## **B. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Lalu Lintas**

### **1. Pengertian Tindak Pidana Lalu Lintas**

Istilah tindak pidana dalam Bahasa Belanda dikenal dengan istilah *strafbaarfeit*. *Straf* diartikan sebagai pidana dan hukum, *baar* diartikan sebagai dapat dan boleh dan *feit* sebagai tindak, peristiwa, pelanggaran dan perbuatan.<sup>48</sup> Jadi *strafbaarfeit* dapat diartikan peristiwa yang dapat dipidana atas perbuatan yang dapat dipidana.

Secara harfiah kata *strafbaarfeit* dapat diterjemahkan sebagian dari suatu kenyataan yang dapat dihukum. Kata *strafbaarfeit* dalam Bahasa Indonesia diterjemahkan dengan istilah tindak pidana, delik dan perbuatan pidana. Kemudian para ahli hukum merumuskan pengertian *strafbaarfeit* sebagai tindak pidana sebagai berikut :

Menurut Moeljatno merumuskan tentang *strafbaarfeit* adalah perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan tersebut disertai ancaman berupa pidana tertentu bagi siapa saja yang melanggar aturan, dapat pula dikatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan

---

<sup>48</sup> Amir Ilyas, *Op.Cit*, hlm. 19.

yang dilarang hukum dan diancam dengan pidana dimana larangan ditujukan pada perbuatan (kejadian atau keadaan yang ditimbulkan oleh kelakuan orang yang menimbulkan kejahatan).<sup>49</sup>

Menurut Pompe yang dikutip dari buku karya Lamintang merupakan suatu pelanggaran norma yang dengan sengaja ataupun tidak sengaja telah dilakukan oleh seorang pelaku dimana penjatuhan hukum terhadap pelaku demi terpeliharanya tata tertib hukum.<sup>50</sup>

Menurut Simons dalam buku karya Muladi dan Dwidja mengatakan bahwa *strafbaarfeit* adalah suatu tindakan melanggar hukum yang telah dilakukan dengan sengaja oleh seseorang yang dapat dipertanggungjawabkan atas tindakannya dan oleh undang-undang telah dinyatakan sebagai suatu tindakan yang dapat dihukum.

Sedangkan menurut Satochid Kertanegara dalam karya Rahman memberikan definisi tentang tindak pidana adalah tindak/tindakan mencakup pengertian melakukan atau berbuat (*actieve handeling*) atau pengertian tidak melakukan perbuatan, tidak berbuat, tidak melakukan suatu perbuatan (*passieve handeling*) tidak mencakup pengertian mengakibatkan atau tidak melakukan, istilah peristiwa tidak menunjukkan kepada hanya tindakan manusia. Untuk terjemahan pidana untuk *strafbaarfeit* adalah sudah tepat.<sup>51</sup>

---

<sup>49</sup> Moeljatno, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta, hlm. 29.

<sup>50</sup> P.A.F Lamintang, 2011, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Cetakan Keempat, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, hlm. 25.

<sup>51</sup> Rahman Syamsuddin, 2014, *Merajut Hukum Di Indonesia*, Jakarta, Mitra Wacana Media, hlm. 64.



Berdasarkan pernyataan pengertian strafbaarfeit atau tindak pidana diatas merupakan suatu perbuatan yang dapat dirumuskan sebagai suatu tindak pidana apabila perbuatan tersebut melanggar undang-undang atau hukum yang berlaku serta perbuatannya terbukti secara hukum dan jika terbukti sebagai tindak pidana maka diancam dengan hukuman sebagai suatu pertanggungjawaban atas perbuatan yang dilakukan.

Tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu ciri pelanggaran yang dilakukan bertentangan dengan perundang-undangan yang mengatur mengenai lalu lintas. Pelanggaran yang terjadi tidak hanya merugikan sendiri tetapi dapat menimbulkan korban.

Tindak pidana lalu lintas dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana diatur akan tetapi diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkatan Jalan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkatan Jalan mengatur hal-hal tindak pidana lalu lintas jalan yang terdapat 44 Pasal dalam Bab XX yakni ketentuan yang dimulai dari Pasal 273 sampai dengan Pasal 317 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkatan Jalan.

Kecelakaan lalu lintas banyak terjadi di seluruh negara-negara di dunia. Salah satunya di Indonesia yang memiliki kepadatan penduduk yang tidak merata. Kecelakaan lalu lintas merupakan musibah yang harus di hindari oleh pengguna jalan atau pengendara bermotor di jalan raya.

Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Menurut Pasal 229 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan kecelakaan digolongkan menjadi tiga, yaitu kecelakaan lalu lintas ringan, kecelakaan lalu lintas sedang, kecelakaan lalu lintas berat. Pengertian kecelakaan lalu lintas ringan dijelaskan dalam Pasal 229 ayat (2) yang berbunyi: “Kecelakaan lalu lintas ringan sebagaimana yang dimaksud ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.” Jadi akibat dari kecelakaan ringan, disini hanya sebatas kerusakan kendaraan atau barang yang ikut terlibat dalam kecelakaan yang sedang terjadi.

Pengertian kecelakaan lalu lintas sedang dijelaskan dalam Pasal 229 ayat (3) yang berbunyi: “Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.” Yang dimaksud dalam pasal 229 ayat (3) luka ringan disini adalah luka yang mengakibatkan korban menderita sakit yang memerlukan perawatan di rumah sakit atau selain masuk dalam klasifikasi luka berat.

Sedangkan kecelakaan lalu lintas berat juga dijelaskan dalam Pasal 229 ayat (4) adalah : “Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana

dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.” Dimaksud dengan luka berat adalah luka yang mengakibatkan korban :

- a. Jatuh sakit dan tidak ada harapan sembuh sama sekali atau menimbulkan bahaya maut;
- b. Tidak mampu terus-menerus untuk menjalankan tugas jabatan atau pekerjaan;
- c. Kehilangan salah satu pancaindra;
- d. Menderita cacat berat atau lumpuh;
- e. Terganggu daya pikir selama 4 (empat) minggu lebih;
- f. Gugur atau matinya kandungan seseorang perempuan atau;
- g. Luka yang membutuhkan perawatan di rumah sakit lebih dari 30 (tiga puluh hari).

Yang telah ditetapkan dalam Pasal 93 Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 ayat (1) berbunyi bahwa :

*“suatu peristiwa di jalan yang tidak disangka-sangka dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda”.*

Pendapat dari Hobbs dalam bukunya Suprpto T.M dan Wadjiono bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit diprediksikan kapan dan dimana terjadinya yang mengakibatkan tidak hanya trauma, cedera ataupun kecacatan tetapi juga kematian karena kasus kecelakaan

lalu lintas sulit diminimalisir dan cenderung meningkat seiring bertumbuhnya jalan dan pergerakan dari kendaraan.<sup>52</sup>

Kecelakaan lalu lintas menurut Arif Budiarto dan Mahmu dan merupakan suatu kejadian yang jarang dan acak bersifat multi faktor, yang umumnya didahului oleh situasi dimana satu atau lebih dari pengemudi dianggap gagal menguasai lingkungan jalan. Pengertian lainnya menggambarkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang terjadi akibat ketidakmampuan seseorang dalam menterjemahkan informasi dan perubahan kondisi lingkungan jalan ketika berlalu lintas yang pada gilirannya menyebabkan terjadinya tabrakan.<sup>53</sup>

Kecelakaan lalu lintas terjadi karena adanya unsur ketidaksengajaan, apabila suatu kecelakaan lalu lintas terjadi dengan disengaja dan telah dilakukan rencana maka bukan murni kecelakaan lalu lintas akan tetapi suatu tindak pidana yang digolongkan dalam suatu tindak pidana penganiyaan atau suatu tindak pidana pembunuhan berencana.

Berdasarkan pengetahuan diatas maka jelas bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu keadaan yang tidak diinginkan oleh seseorang, kecelakaan lalu lintas adalah suatu perbuatan yang tidak memiliki unsur kesengajaan jadi kecelakaan lalu lintas tidak dapat diprediksi kapan dan dimana kecelakaan akan terjadi.

---

<sup>52</sup> Suprpto T. M dan Wadjiono, 1993, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas, Edisi Kedua*, Yogyakarta, Gajah Mada University Press, hlm. 5.

<sup>53</sup> Arif Budiarto dan Mahmudah, 2007, *Rekayasa Lalu Lintas*, Surakarta, Universitas Surakarta Press, hlm. 3.

## **2. Pengaturan Hukum Kecelakaan Lalu Lintas**

### **a. Aturan Kecelakaan Lalu Lintas dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)**

Hukum pidana positif Indonesia adalah Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Kitab Undang-Undang Hukum Pidana mempunyai nama asli yaitu *Wetboek van Strafrechtvoor Nederlandsch Indie* (WvSNI) yang diberlakukan di Indonesia dengan *Koninklijk Besluit* (Titah Raja) tanggal 15 Oktober 1915 dan diberlakukan mulai sejak tanggal 1 Januari 1918. Jika diruntutkan sistematika Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (WvS) terdiri dari 3 (tiga) buku dan 569 (lima ratus enam puluh sembilan) pasal, berikut rinciannya :

- 1) Buku kesatu tentang Aturan Umum terdiri 9 bab dan 103 pasal (Pasal 1 sampai dengan Pasal 103);
- 2) Buku kedua tentang Kejahatan terdiri 31 bab dan 385 pasal (Pasal 104 sampai dengan Pasal 488);
- 3) Buku ketiga tentang Pelanggaran terdiri 9 bab dan 81 pasal (Pasal 489 sampai dengan Pasal 569).

Tindak pidana lalu lintas merupakan bagian dari Buku kedua KUHP tentang kejahatan Bab XXI yang mengatur tindak pidana menyebabkan seseorang mati atau luka karena salahnya. Dalam bab tersebut memang diatur secara tegas dan khusus tentang tindak pidana lalu lintas karena secara umum kecelakaan lalu lintas

disebabkan adanya kurang hati-hati si pengemudi atau kelalaian dari pengemudi, maka untuk menuntut pertanggungjawaban pelaku kecelakaan lalu lintas sering menggunakan ketentuan pasal-pasal dalam bab XXI tersebut.

Kecelakaan lalu lintas dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana diatur dalam beberapa pasal antara lain Pasal 359 yang berbunyi :“Barang siapa karena kesalahannya menyebabkan matinya orang dihukum penjara selama-lamanya lima tahun atau kurungan selama-lamanya satu tahun.<sup>54</sup> Matinya orang dalam pasal ini tidak dimaksudkan sama sekali oleh terdakwa, akan tetapi kematian tersebut hanya merupakan akibat dari pada kurang berhati-hati atau lalainya terdakwa (culpa). Arti culpa adalah “kesalahan pada umumnya”, tetapi dalam ilmu pengetahuan hukum mempunyai arti teknis, yaitu “suatu macam kesalahan si pelaku tindak pidana yang tidak seberat seperti kesengajaan, yaitu kurang berhati-hati sehingga akibat yang tidak disengaja terjadi.<sup>55</sup>

#### **b. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Kecelakaan Lalu Lintas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya

---

<sup>54</sup> R.Soesilo, *Op.Cit*, hlm. 148.

<sup>55</sup> Prof. Dr. Wirjono Prodjodikoro, S.H., 2016, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung, Refika Aditama, hlm. 72.



memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Setiap kasus kecelakaan yang terjadi di lalu lintas di jalan raya tentu akan membawa konsekuensi hukum bagi pengemudi.<sup>56</sup>

Ketentuan mengenai lalu lintas semula diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain dalam undang-undang ini diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya. Setelah diundangkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka sesuai dengan pasal 235, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini juga disempurnakan terminologi mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjadi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, Jaringan

---

<sup>56</sup> Adib Bahari, 2021, *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*, Pustaka Yustisia, Jakarta, hlm. 4

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.<sup>57</sup>

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 pengelolaannya. Sementara, kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Dalam pasal 229 UU LLAJ, kecelakaan lalu lintas dibagi atas:<sup>58</sup>

- 1) Kecelakaan Lalu Lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang ;
- 2) Kecelakaan Lalu Lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang;

---

<sup>57</sup> Marianna Sutadi, 2014, *Tanggung Jawab Perdata dalam Kecelakaan Lalu Lintas*, Mahkamah Agung RI. Jakarta, hlm. 39

<sup>58</sup> Pasal 229 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan kecelakaan Lalu Linta

- 3) Kecelakaan Lalu Lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat .

Pengaturan mengenai kecelakaan lalu lintas dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam pasal 310,311 dan pasal 312.<sup>59</sup>

#### Pasal 310

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah)
- 4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

---

<sup>59</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

### Pasal 311

- 1) Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
- 2) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
- 3) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
- 4) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
- 5) Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

### Pasal 312

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu Lintas dan dengan sengaja tidak menghentikan kendaraannya, tidak memberikan pertolongan, atau tidak melaporkan Kecelakaan Lalu Lintas

kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 231 ayat (1) huruf a, huruf b, dan huruf c tanpa alasan yang patut dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah).

Unsur kelalaian dalam pasal 310 merupakan salah pembeda ketentuan dalam pasal 311. Dalam pasal 310 mengatur mengenai

kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh untur kelalaian, sementara pasal 311 mengatur mengenai kecelakaan yang disebabkan oleh kesengajaan. Unsur kelalaian maupun kesengajaan

merupakan unsur yang sangat sulit pembuktiannya. Kesalahan

pelaku dalam kecelakaan lalu lintas berupa kelalaian yang ada pada dirinya saat itu harus dilihat dari faktor kejadian yang sebenarnya, yakni faktor apa yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas tersebut.

Demikian pula harus diukur sejauh mana pengemudi telah benar-benar waspada dan hati-hati dalam mengemudikan kendaraannya.

Dalam hal ini yang membedakan kelalaian dan kesengajaan pada pokoknya adalah bahwa pengemudi tentu tidak akan berbuat

seandainya ia mengetahui akibat yang akan timbul akibat perbuatannya. Di sini, pengemudi tidak sadar akan risiko dari

perbuatannya tersebut yang mengakibatkan dial alai. Kesalahan berbentuk kelalaian/ kealpaan dengan kata lain merupakan tindakan tercela dan pelaku tidak menyadari tindakan yang dilakukan tersebut.

Oleh karena kelalaian ini merupakan unsur delik, maka harus dibuktikan. Unsur ini dapat dibuktikan dari kronologis kejadian.

Demikian juga dengan unsur kesengajaan yang terdapat dalam Pasal 311. Dalam Pasal 311 terdapat unsur “sengaja mengemudikan kendaraan bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang.” Menurut Wirjono Prodjodikoro kesengajaan dapat dibagi menjadi 3 bagian yaitu :<sup>60</sup>

1) Sengaja sebagai niat

Bahwa dengan kesengajaan yang bersifat tujuan (oogmerk) si pelaku dapat dimengerti oleh khalayak ramai. Maka apabila kesengajaan semacam ini ada pada suatu tindak pidana tidak ada yang menyangkal, bahwa si pelaku pantas dikenakan hukuman pidana ini lebih nampak apabila dikemukakan, bahwa dengan adanya kesengajaan yang bersifat tujuan ini, dapat dikatakan si pelaku benar-benar menghendaki mencapai akibat yang menjadi pokok alasan diadakannya hukum pidana (constitutief gevolg).

2) Sengaja sadar akan kepastian atau keharusan

Kesengajaan semacam ini ada apabila si pelaku dengan perbuatannya, tidak bertujuan untuk mencapai akibat yang menjadi dasar delict, tetapi ia tahu benar bahwa akibat itu pasti akan mengikuti perbuatan itu. Jika ini terjadi, maka teori kehendak (wilstheorie) menganggap akibat tersebut

---

<sup>60</sup> Amir Ilyas, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Rangkaian Education & PuKAP Indonesia, Yogyakarta, hlm. 78.



juga dikehendaki oleh pelaku, maka kini juga ada kesengajaan berupa tujuan (oogmerk) oleh karena dalam keduanya tentang akibat tidak dapat dikatakan ada kehendak si pelaku, melainkan hanya banyangan atau gambaran dalam gagasan pelaku bahwa akibat pasti akan pasti terjadi, maka kini juga ada kesengajaan

3) Sengaja sadar akan kemungkinan

Lain halnya dengan kesengajaan yang terang-terangan tidak disertai banyangan suatu kepastian akan terjadinya akibat yang bersangkutan, melainkan hanya dibayangkan suatu kemungkinan belaka akan akibat itu.

### 3. Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas dapat saja terjadi tidak hanya karena pengemudi dan pengguna jalan tetapi juga pengaruh lingkungan atau keadaan dengan peran penting pengemudi yaitu untuk mengelak, atau menghindari sesuatu keadaan yang membahayakan. Tindakan menghindari mungkin atau tidak mungkin dapat menyebabkan kecelakaan yang tidak diinginkan.<sup>61</sup>

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki pengaturan sendiri yang tercantum pada Bab XIV terdapat 16 Pasal yang dimulai dari Pasal 226 sampai dengan Pasal 240. Pada Pasal 229 UULLAJ terdapat pula penyebab

---

<sup>61</sup> M.N. Nasution, 2008, *Manajemen Transportasi*, Yogyakarta, Ghalia Indonesia, hlm 32.

kecelakaan lalu lintas yang dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, serta ketidaklayakan jalan dan/atau lingkungan.

Adapun beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas diantaranya yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor sarana prasarana dan faktor alam.

a. Faktor Manusia

Faktor manusia menjadi faktor yang utama atau dominan, karena cukup banyak faktor yang mempengaruhi perilakunya. Semua pengguna jalan mempunyai peran penting dalam pencegahan dan pengurangan kecelakaan yang sering terjadi.

Tingkah laku pribadi dari pengendara di jalan raya faktor utama yang menentukan keadaan lalu lintas yang terjadi, faktor psikologis maupun fisiologis. Faktor psikologis yang dimaksud adalah pengetahuan, mental, sikap dan ketrampilan. Faktor fisiologis diantaranya mencakup penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, sistem syaraf.<sup>62</sup>

Beberapa karakteristik dari pengendara yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas:

1) Perilaku di jalan raya

Perilaku pengendara di jalan raya mempunyai pengaruh yang sangat menentukan terjadinya kecelakaan di jalan

---

<sup>62</sup>Devi Eka M, Suroto, Ekawati, 2017, *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Karyawan Pengendara Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam Sumber Rejeki Blora*, Jurnal Kesehatan Masyarakat, Vol. 5, No. 3, 2017, hlm 75.

raya. Perilaku pengendara yang tidak mematuhi tata tertib melanggar rambu lalu lintas dan marka jalan tidak menggunakan kelengkapan kendaraan. Perilaku seperti itu dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

2) Faktor umur dan Pengalaman Berkendara

Bertambah usianya seseorang dapat mempengaruhi cara berpikir dalam mengambil keputusan di jalan. Seseorang yang berusia di atas 30 tahun biasanya lebih mempunyai tingkat kewaspadaan lebih tinggi dalam berkendara di jalan raya dari pada yang berusia muda.<sup>63</sup>

Pasal 81 ayat (2) UU LLAJ syarat usia sebagaimana disebut dalam ayat (1) ditentukan paling rendah sebagai berikut:

- 1) Usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D.
- 2) Usia 20 (dua puluh) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B I; dan
- 3) Usia 21 (dua puluh satu) tahun untuk Surat Izin Mengemudi B II .

---

<sup>63</sup> Nunuj Nurdjanah, Reni Puspitasari, 2017, *Faktor yang Berpengaruh terhadap Konsentrasi Pengemudi*, Jurnal Warta Penelitian Perhubungan, Vol. 29, No. 1, hlm 87.

Menurut Wirjono Prodjodikoro terdapat beberapa kesalahan dari pengemudi yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan antara lain :<sup>64</sup>

- 1) Ia tidak memberikan tanda akan berbelok,
- 2) Ia mengendarai mobil tidak di jalur kiri,
- 3) Pada suatu persimpangan tidak memberikan prioritas kepada kendaraan lain yang datang dari sebelah kiri,
- 4) Menjalankan mobil terlalu cepat melampaui batas kecepatan yang ditentukan dalam rambu-rambu di jalan yang bersangkutan.

b. Faktor Kendaraan

Kecelakaan lalu lintas dikarenakan oleh perlengkapan kendaraan misalnya, rem tidak dapat digunakan dengan baik, alat kemudi tidak bekerja dengan baik, ban atau roda dalam kondisi sudah tidak layak digunakan, tidak ada kaca spion, syarat lampu penerangan tidak terpenuhi, menggunakan lampu penerangan yang menyilaukan pengguna jalan lain. Kendaraan yang mempunyai muatan terlalu berat dan berlebihan juga memicu kecelakaan lalu lintas.<sup>65</sup>

Faktor kendaraan juga merupakan faktor lain yang dapat menyebabkan terjadinya suatu kecelakaan lalu lintas. Faktor

---

<sup>64</sup> Wirjono Prodjodikoro, 2003, *Tindak-Tindak Pidana Tertentu di Indonesia*, Bandung, Refika Aditama, hlm 81.

<sup>65</sup> *Ibid*, hlm. 43.

kendaraan yang paling dominan menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas terjadi adalah:

1) Fungsi Rem

Rem merupakan komponen penting dari sepeda motor yang berfungsi untuk memperlambat laju atau memberhentikan kendaraan.<sup>66</sup>

2) Kondisi ban

Misalnya yaitu ketika ban meletus dalam keadaan kendaraan dalam kondisi tersebut dapat membuat kendaraan menjadi oleng dan sulit untuk dikendalikan sehingga potensi terjadinya kecelakaan menjadi meningkat.<sup>67</sup>

c. Faktor Sarana Prasarana

Faktor sarana prasarana ini merupakan pengaruh faktor dari luar terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sarana prasarana disini yang dimaksud adalah meliputi jalan infrastruktur, jalan raya merupakan suatu prasarana perhubungan darat yang mempunyai peranan penting Faktor jalan meliputi keadaan dan kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/rambu, adanya tanjakan/tikungan tajam/turunan tajam,

---

<sup>66</sup> Marsaid, M. Hidayat, 2013, *Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor*, Jurnal Ilmu Keperawatan, Vol. 1 No. 2, hlm 87.

<sup>67</sup> Muhammad Azizirrahman, Ellyn Normelani, Deasy Arisanty, 2015, *Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas pada Daerah Rawan Kecelakaan di Kecamatan Banjarmasin Tengah Kota Banjarmasin*, Jurnal Pendidikan Geografi, Vol. 2 No. 3, hlm 18.

selain itu volume lalu lintas juga berpengaruh pada timbulnya kecelakaan lalu lintas.

Faktor sarana prasana itu meliputi semua alat pembantu yang menunjang keselamatan berkendara di jalan raya. Pada Pasal 25 UU LLAJ menjelaskan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa:

- 1) Rambu lalu lintas
- 2) Marka jalan
- 3) Alat pemberi isyarat lalu lintas
- 4) Alat penerangan jalan
- 5) Alat pengendalian dan pengamanan pengguna jalan
- 6) Alat pengawasan dan pengamanan jalan
- 7) Fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat
- 8) Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan diluar badan jalan.

Kondisi jalan sangat berpengaruh sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Kondisi jalan yang rusak, berlubang-lubang, batu-batu, licin terutama di waktu hujan, pagar pengaman yang tidak ada di daerah pegunungan, dan jarak pandang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.



#### d. Faktor Alam

Faktor alam juga merupakan salah satu faktor yang berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas yang biasanya terjadi. Keadaan suatu medan yang sangat curam, berkelok-kelok, berbukit-bukit, dan terjal menjadi pendorong terjadinya kecelakaan lalu lintas, ketika seorang pengendara tidak berhati-hati. Keadaan alam yang buruk cuaca hujan deras, asap, kabut, yang dapat mempengaruhi jarak pada pandangan pengendara.

Kondisi lingkungan dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengendara kendaraan bermotor seperti misalnya pada cuaca gelap. Ketika cuaca gelap berkabut maka jarak pandang pengemudi dalam mengendarai kendaraannya menjadi sangat terbatas sehingga dapat menyebabkan kecelakaan. Sementara kabut tebal juga dapat menyebabkan kecelakaan mengelabui mata sebab seolah-olah tidak ada kendaraan yang melaju karena jarak pandang yang terbatas, oleh sebab itu kecelakaan lalu lintas kemudian terjadi karena jarak mata terhalang.

Pengaruh cuaca juga dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan, misalnya cuaca kemarau dengan kondisi lingkungan yang sangat kering dan berdebu dapat menjadi bahaya bagi pengendara khususnya pengendara kendaraan roda dua. Hal ini demikian dikarenakan ketika kondisi lingkungan berdebu, maka

konsentrasi mata pengendara menjadi berkurang dan potensi terjadinya kecelakaan meningkat.

Berdasarkan uraian di atas bahwa kecelakaan lalu lintas bisa terjadi dimana saja, kapan saja dan tidak hanya berasal dari kondisi alam saja, kondisi fisik juga dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Faktor-faktor di atas dapat dijadikan pedoman kita untuk lebih berhati-hati ketika kita mengendarai kendaraan dan melihat kondisi fisik serta kondisi alam saat kita akan melakukan perjalanan.

Kecelakaan lalu lintas dapat terjadi karena beberapa faktor kecelakaan lalu lintas diantaranya adalah faktor manusia, faktor kendaraan, faktor sarana prasarana dan faktor alam. Faktor-faktor penyebab kecelakaan lalu lintas yang telah dijelaskan di atas, pada dasarnya merupakan acuan untuk masyarakat agar lebih berhati-hati dalam berkendara.

### **C. Tinjauan Umum Tentang Modifikasi Kendaraan Bermotor**

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang memakai mesin (motor) untuk menjalankannya. Dalam peraturan terdahulu Kendaraan Bermotor termuat pada Peraturan pasal 1 ke-1 UU Nomor 3 Tahun 1963 Tentang Sumbangan Wajib Istimewa Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan yang beroda dua atau lebih yang didarat digunakan untuk mengangkut barang dan atau orang yang digerakkan dengan motor yang dijalankan dengan bensin.

Modifikasi motor merupakan gabungan dua kata yang terdiri “modifikasi” berarti ubah, perubahan, perubahan dan kata “motor” yang berarti “mesin yang menjadi tenaga penggerak atau sepeda yang digeraka oleh mesin sehingga dapat bejalan dengan pengendalian orang”.<sup>68</sup> Apabila dua kata modifikasi dan motor digabungkan maka menimbulkan makna yang baru yaitu perubahan kendaraan bermotor.

Makna dari perubahan kendaraan bermotor yaitu sepeda motor standar pabrikan menjadi bentuk baru dengan melakukan inovasi pada bagian tertentu sesuai dengan desain atau konsep perancangannya atau pemodifnya.<sup>69</sup> Modifikasi motor adalah “mengubah motor dari bentuk standar pabrikan menjadi bentuk baru namun dalam perubahan tersebut tanpa mengubah kenyamanan dalam berkendara”.

Di dalam Pasal 1 Angka 1 huruf b UU Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu dan biasanya dipergunakan untuk angkutan orang atau barang di jalan selain dari kendaraan yang berjalan diatas rel.<sup>70</sup>

Di dalam pasal 1 Angka 7 UU Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan.<sup>71</sup>

---

<sup>68</sup> Teguh Imanto, “Proses Visualisasi Modifikasi Motor,” Inosains, 2014, hal 95.

<sup>69</sup> Ibid.

<sup>70</sup> Undang - Undang Nomor 3 Tahun 1965, Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya, Pasal 1 Angka 1 Huruf b

<sup>71</sup> Undang - Undang Nomor 14 Tahun 1992, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, Pasal 1 Angka 7

Di dalam Pasal 1 Angka 13 UU Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.

Dan di dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat 5 yang berbunyi kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.<sup>72</sup>

Pasal 1 Angka 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.

Di dalam Pasal 1 Angka 13 UU Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan

---

<sup>72</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat 5.

alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.

Dan didalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat 5 yang berbunyi kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.<sup>73</sup>

Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mesin dan penyelenggaraanya berada di jalanan umum.kendaraan.<sup>74</sup> Bermotor juga diartikan sebagaia gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya.<sup>75</sup> Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang memilik mesin, baik berupa motor, mobil, truk dan sebagainya. Kendaraan bermotor adalah serangkaian alat transportasi darat yang pada bagian tertentu terdapat mesin penggerak yang mana dalam pengoperasiannya memerlukan bahan bakar minyak.

Makna dari perubahan kendaraan bermotor yaitu sepeda motor standar pabrikan menjadi bentuk baru dengan melakukan inovasi pada bagian tertentu sesuai dengan desain atau konsep perancangannya atau pemodifnya.<sup>76</sup> Modifikasi motor adalah “mengubah motor dari bentuk standar pabrikan menjadi bentuk baru namun dalam perubahan tersebut tanpa mengubah kenyamanan dalam berkendara”.

---

<sup>73</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 1 ayat 3.

<sup>74</sup> Samuel Yohenson Yoce Matthews dan I Nengah suharta, *Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor di Indonesia*, Jurnal Kerta Semaya, Vol. 8 No. 5 Tahun 2020, hlm. 709-721.

<sup>75</sup> Afif Nurul Mahasin, 2019, *Praktek custom motor ditinja dari hukum positif dan hukum Islam.*, hlm. 5

<sup>76</sup> Ibid.

Modifikasi motor merupakan gabungan dua kata yang terdiri modifikasi, yang berarti ubah, perubahan, dan perubahan dan kata motor yang berarti mesin yang menjadi tenaga penggerak, atau sepeda yang digerakkan oleh mesin sehingga dapat berjalan dengan dikendarai seseorang.<sup>77</sup> Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) Modifikasi adalah perubahan. Modifikasi juga dapat diartikan mengubah bentuk dan fungsi dengan tujuan menambah kenyamanan dalam pemakaian, menambah daya tarik, serta memuaskan hati dan pikiran modifer dalam karya yang sudah dimodifikasi.

Dalam peraturan Undang - Undang (UU) yang berlaku Modifikasi kendaraan bermotor termuat dalam pasal 50 ayat (1) Undang – Undang lalu Lintas Dan angkutan Jalan (LLAJ) yang dimaksud dalam modifikasi berupa modifikasi dimensi, mesin dan kemampuan daya angkut. Begitupun dalam Peraturan Pemerintah (PP) Pasal 20 ayat 1 huruf f modifikasi kendaraan bermotor adalah :

- a. Modifikasi dimensi hanya dapat dilakukan pada perpanjangan atau pemendekan landasan (*chassis*) tanpa mengubah jarak sumbu dan konstruksi Kendaraan Bermotor tersebut.
- b. Modifikasi daya angkut hanya dapat dilakukan pada Kendaraan Bermotor dengan menambah sumbu bagian belakang tanpa merubah sumbu jarak aslinya dan sumbu yang ditambahkan harus memiliki

---

<sup>77</sup> Teguh Imanto, 2014, *Proses Visualisasi Modifikasi Motor*, Inosains, hlm. 95.



material yang sama dengan sumbu aslinya dan harus dilakukan perhitungan sesuai dengan daya dukung jalan yang dilalui.<sup>78</sup>

Dan tahap setelah di lakukannya modifikasi diatur dalam pasal 52 ayat 1 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2009 mensyaratkan bahwa setiap kendaraan yang dilakukan modifikasi yang mengakibatkan perubahan tipe diwajibkan melakukan uji tipe ulang. Modifikasi pada kendaraan bermotor sudah terdapat peraturan yang memuat atas syarat-syarat legal dari pada pelaksanaan modifikasi.

Dalam modifikasi kendaraan bermotor ada beberapa klasifikasi yang diantaranya adalah :

a. Modifikasi Ringan

Modifikasi kendaraan bermotor yang dilakukan dengan mengubah bagian motor secara sederhana yaitu dengan cara mengganti beberapa bagian seperti mengganti spion, memasang bumper, mengganti pengemudi dan lain sebagainya.

b. Modifikasi Sedang

Modifikasi kendaraan bermotor yang dilakukan dengan mengubah beberapa bagian motor secara sedang atau menengah adalah dengan cara mengganti beberapa bagian pokok seperti mengganti velk, memasang fairing, serta dengan pengecekan beberapa bagian atau menyeluruh.

c. Modifikasi Berat

---

<sup>78</sup> Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 30 ayat 1 huruf f.

Modifikasi kendaraan bermotor yang dilakukan dengan mengubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru. Pada kategori ini modifikasi besar karena hampir bagian-bagian penting sebuah kendaraan mengalami perombakan seperti suspensi, stang, vvelek, ban, body kendaraan, rangka sasis, hingga dapur pacu atau mesin kendaraan. Akibat dari perombakan/perubahan tersebut membuat bentuk motor menjadi bentuk yang baru.

Modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor. Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi yang menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin dan kemampuan daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangunan rekayasa kendaraan bermotor.

Menurut Pasal 1 Angka 12 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan, modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin dan kemampuan daya angkut kendaraan bermotor.<sup>79</sup> Sebenarnya boleh saja modifikasi sesuka hati tetapi harus sesuai dengan penggunaannya dan tidak membahayakan pengguna jalan lainnya seperti modif untuk kontes, tentu niat awalnya bukan untuk harian, melainkan untuk kontes saja. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa modifikasi ialah merubah dari kondisi semula. Modifikasi kendaraan bermotor berarti perubahan yang dilakukan pada kendaraan (mobil/motor) baik kecil maupun besar yang membuat kondisinya berbeda dari sebelumnya.

---

<sup>79</sup> Pasal 1 Angka 12 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan

Modifikasi dalam pasal 50 ayat (1) Undang-Undang lalu Lintas dan angkutan Jalan mendefinisikan modifikasi adalah berupa modifikasi dimensi, mesin dan kemampuan daya angkut.<sup>80</sup> Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 pasal ayat 1 huruf F menjelaskan bahwa Modifikasi dimensi hanya dapat dilakukan pada perpanjangan atau perpendekan landasan (*chassis*) tanpa mengubah jarak sumbu dan konstruksi kendaraan tersebut, dan Modifikasi Daya Angkut hanya dapat dilakukan pada kendaraan bermotor dengan menambah sumbu bagian belakang tanpa mengubah jarak sumbu aslinya dan sumbu yang ditambahkan harus memiliki material yang sama dengan sumbu aslinya dan harus dilakukan perhitungan sesuai dengan daya dukung jalan yang dilalui.<sup>81</sup> Modifikasi dalam pasal 52 ayat 1 Undang-undang Nomor 12 Tahun 2009 mensyaratkan setiap kendaraan yang dilakukan modifikasi yang mengakibatkan perubahan tipe diwajibkan melakukan uji type ulang.<sup>82</sup> Fungsi modifikasi kendaraan bermotor, antara lain :<sup>83</sup>

- a. Meningkatkan kinerja kendaraan yang dimiliki.
- b. Merubah penampilan kendaraan bermotor menjadi lebih bagus.
- c. Menjadikan motor tampak elegan.
- d. Meningkatkan kenyamanan ketika berkendara.

---

<sup>80</sup> Pasal 50 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,

<sup>81</sup> Pasal 20 ayat 2 Huruf f PP No. 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>82</sup> Pasal 52 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,

<sup>83</sup> <https://eprints.umm.ac.id/37905/3/jiptumpp-gdl-mcetoviend-50384-3-babii.pdf> diakses Hari Sabtu Tanggal 4 Februari 2022, Pukul 18.40 WIB

Setelah melakukan Modifikasi Kendaraan Bermotor agar dapat dengan legal mengoperasikan kendaraan di jalan umum haruslah dilakukan Uji tipe kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap fisik kendaraan bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor kereta gandengan atau kereta tempelan sebelum kendaraan bermotor tersebut dibuat dan atau dirakit dan atau di impor secara massal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.

Hal yang sering terjadi dari pengguna kendaraan bermotor adalah tidak dilakukannya uji tipe ulang dari setiap modifikasi yang telah dilakukan terhadap kendaraan bermotor yang dimiliki. Perilaku modifikasi yang ada di jalan memang sangat sulit untuk tidak melanggar peraturan yang berlaku di Undang-Undang, itu karena masyarakat sendiri kurang tahu dan mau mengetahui secara mendalam tentang bagaimana seharusnya modifikasi itu dilakukan dengan legal dan tahap apa saja yang harus dilalui dari proses modifikasi tersebut. Dalam pasal yang berlaku masih ada akses untuk dapat masyarakat melakukan modifikasi dengan syarat-syarat tertentu yang sudah ada didalam Undang-Undang LLAJ (Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan) seperti dilakukannya uji tipe ulang atas kendaraan yang sudah melakukan modifikasi. Kesenjangan antara aparat yang berwenang dengan pelaku dan pengguna kendaraan modifikasi menjadi salah satu hal yang mendasar dari masih adanya pelanggaran dalam pelaksanaan Modifikasi Kendaraan Bermotor.

Perilaku modifikasi yang ada di jalan memang sangat sulit untuk tidak melanggar peraturan yang berlaku di Undang-Undang, itu karena masyarakat

sendiri kurang tahu dan mau mengetahui secara mendalam tentang bagaimana seharusnya modifikasi itu dilakukan dengan legal dan tahap apa saja yang harus dilalui dari proses modifikasi tersebut. Dalam pasal yang berlaku masih ada akses untuk dapat masyarakat melakukan modifikasi dengan syarat-syarat tertentu yang sudah ada didalam UndangUndang LLAJ (Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan) seperti dilakukanya uji tipe ulang atas kendaraan yang sudah melakukan modifikasi. Kesenjangan antara aparat yang berwenang dengan pelaku dan pengguna kendaraan modifikasi menjadi salah satu hal yang mendasar dari masih adanya pelanggaran dalam pelaksanaan Modifikasi Kendaraan Bermotor.

Kendaraan bermotor memiliki beberapa jenis salah satunya adalah sepeda motor. Pasal 1 angka 7 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22/2009) mengatur mengenai pengertian kendaraan. Adapun isi dari pasal tersebut berbunyi, “kendaraan merupakan suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor”.

Pasal 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan pengertian dengan menyebutkan bahwa

*“Kendaraan bermotor merupakan setiap kendaraan yang digerakkan peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel”.*

Kemudian pengertian sepeda motor sendiri pada pasal 1 angka 20 disebutkan sebagai “kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan

Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”. Melihat dari berbagai pengertian yang didefinisikan oleh peraturan di atas, dapat disimpulkan bahwa sepeda motor termasuk kendaraan bermotor.

Modifikasi kendaraan bermotor sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut, sebagaimana diatur dalam pasal 52 ayat (1). Pada ayat (2) pasal yang sama diatur pula bahwa “Modifikasi Kendaraan Bermotor tidak diperbolehkan membahayakan keselamatan lalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan atau daya dukung jalan yang dilalui”.

Kendaraan Bermotor yang telah dimodifikasi sehingga mendapat perubahan persyaratan konstruksi dan material harus dilaksanakan uji tipe ulang sebagaimana diatur dalam ayat (3). Selanjutnya pada ayat (4) diatur pula bahwa “Terhadap Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang tersebut harus pula dilakukan registrasi dan identifikasi ulang”.

Pasal 51 ayat (6) UU No. 22/2009 menyebutkan bahwa, “ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah”. Terhadap kendaraan bermotor yang telah dimodifikasi diatur lebih lanjut pada pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (PP No. 55/2012) bahwa “modifikasi kendaraan bermotor merupakan perubahan pada spesifikasi teknis dari dimensi kendaraan, mesin kendaraan, dan/atau kemampuan dari daya angkut kendaraan bermotor”.



Pengertian yang sama juga disebutkan dalam pasal 1 angka 17 Permenhub No. PM 33/2018.

Modifikasi kendaraan bermotor sesungguhnya tidak dapat dilakukan tanpa izin dan oleh sembarang bengkel umum. “Modifikasi kendaraan bermotor hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) dan wajib dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggungjawab di bidang industri sesuai pasal 4 ayat (1) dan (2) Permenhub No. PM 33/2018.

#### **D. Tinjauan Umum Tentang Uji Tipe Kendaraan Bermotor**

Pengujian kendaraan disebut juga uji kir adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, angkutan umum, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan, berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2012 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Dilaksanakan secara berkala 6 (enam) bulan sekali dalam rangka menjamin keselamatan, kelestarian lingkungan dan pelayanan umum.<sup>84</sup>

Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tujuan transportasi adalah untuk mewujudkan laju lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, maupun memadukan modal transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai

---

<sup>84</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2012 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan

pendorong, penggerak dan menunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.<sup>85</sup>

Untuk mewujudkan hal tersebut di atas semua peruntukannya harus memenuhi persyaratan teknis dan ambang batas laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor bersifat pelayanan umum dan lebih diutamakan pada pertimbangan menyangkut aspek keselamatan secara teknis terhadap pengguna kendaraan bermotor di jalan sampai pada tujuannya dan kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor yang digunakan di jalan, sehingga tidak untuk mencari keuntungan materil.

Pengaturan dan pembinaan kendaraan maupun pengemudi tersebut tidak dapat dipisahkan dari sistem lalu lintas dan angkutan jalan yang secara keseluruhan merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional. Pada kenyataannya, kegiatan pengaturan dan pembinaan tersebut menuntut keterlibatan serta dukungan berbagai instansi pemerintah maupun masyarakat yang mempunyai kaitan tugas dengan bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang optimal, diperlukan adanya pengaturan dan pembinaan secara terpadu, menyeluruh dan berkesinambungan. Hal ini dapat dicapai jika kegiatan pengaturan dan pembinaan pada masing-masing instansi pemerintah tersebut terkoordinasi secara utuh, tertib, teratur dan sinergik antara satu dengan lainnya, tanpa mengurangi tugas dan tanggung jawab masing-masing instansi.

---

<sup>85</sup> Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 tahun 2012 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, diatur kewajiban pemilik untuk mendaftarkan kendaraan bermotornya, dalam rangka mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia, mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan, serta dalam rangka perencanaan kendaraan yang bersangkutan, serta dalam rangka perencanaan, rekayasa dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan, dan memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional. Kendaraan yang layak jalan harus memenuhi beberapa syarat yang telah ditetapkan berdasarkan peraturan yang berlaku yaitu :

- a. Kendaraan bermotor khususnya angkutan kota tidak boleh memiliki ketebalan asap mencapai 50%.
- b. Lampu yang terdapat pada kendaraan tidak boleh terlalu terang atau redup yang dapat menyilaukan pengguna jalan lainnya.
- c. Sistem pengereman harus dalam kondisi yang baik, harus ada pada kendaraan khususnya angkutan kota, selain sistem pengereman yang baik diperlukan pula sistem rem tangan, agar pengereman dapat dilakukan dengan baik, sehingga ketika angkutan kota beroperasi tidak ditemukan kendala atau kesulitan speedometer harus ada disetiap kendaraan speedometer berfungsi untuk mengontrol kecepatan kendaraan agar tidak ugal-ugalan dalam berkendara.

d. Suatu yang dihasilkan dari kendaraan bermotor dalam hal ini adalah mesin atau klakson kendaraan yang sesuai dengan standar yang ditetapkan. Sesuai dengan standar kelayakan bahwa kendaraan memiliki tingkat suara serendah-rendahnya 90db dan setinggi-tingginya mencapai 118db.

Pasal 48 ayat (1) UU No. 22/2009 mengatur “kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan harus memenuhi syarat-syarat teknis serta laik jalan, kemudian pada pasal 49 diatur bahwa pengujian Kendaraan Bermotor dimana pada ayat (1) diatur bahwa kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib untuk dilakukan pengujian.” Dalam ayat (2) ditambahkan bahwa “Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi uji tipe dan uji berkala.

Pasal 50 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi bahwa “Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe” maka uji tipe perlu dilakukan terhadap kendaraan yang dimodifikasi dan mendapat perubahan tipe.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 52 mengatur bahwa “kendaraan bermotor yang sudah dimodifikasi hingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang. Kendaraan bermotor

yang sudah diuji tipe ulang, harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang.”Dalam hal ini, dapat diartikan bahwa apabila kendaraan bermotor yang dimodifikasi tidak mendapat perubahan pada persyaratan konstruksi dan material maka tidak diwajibkan untuk dilakukan uji tipe ulang. Hanya kendaraan yang mengalami perubahan tipe dari hasil modifikasi yang diwajibkan untuk melakukan uji tipe.

Uji tipe diatur dalam Pasal 50 ayat (2) huruf a dan b yang antara lain :

- a. Pengujian fisik sebagai pemenuhan persyaratan teknis & laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap.
- b. Penelitian terhadap rancang bangun & rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.

Pasal 123 ayat (1) huruf b juncto Pasal 131 huruf (e) PP No. 55/2012 juga mengatur bahwa “setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi sebagaimana yang dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor. Penelitian rancang bangun serta rekayasa kendaraan bermotor meliputi rancangan teknis kendaraan, kendaraan, material kendaraan, kaca kendaraan, pintu kendaraan, engsel kendaraan, bumper kendaraan, sistem lampu dan alat pemantul cahaya kendaraan, serta tempat pemasangan tanda nomor kendaraan bermotor pada kendaraan.”

Dalam Permenhub No. PM 33/2018 pada pasal 1 angka 1 diatur bahwa uji tipe kendaraan bermotor merupakan pengujian yang dilakukan terhadap fisik kendaraan bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, kereta gandengan atau kereta tempelan sebelum kendaraan bermotor dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor secara massal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.” Seringkali ada anggapan bahwa yang bertanggungjawab untuk memohonkan pengujian tipe ulang terhadap kendaraan yang dimodifikasi adalah pemilik kendaraan. Sesungguhnya yang bertanggung jawab untuk memohon pengujian terhadap kendaraan yang dimodifikasi adalah pemodifikasi itu sendiri yang dalam hal ini bengkel modifikasi, dan bukan pemilik kendaraan.

Dalam pasal 24 peraturan yang sama, diatur bahwa pengujian fisik kendaraan bermotor diajukan berdasarkan permohonan dari pembuat, perakit, pengimpor, atau pemodifikasi kendaraan bermotor kepada direktur jenderal.”

Dan pengaturan pada pasal 24 Permenhub No. PM 33/2018 tersebut dapat diartikan bahwa pemodifikasi kendaraan bermotor termasuk dalam pihak yang berkewajiban untuk mengajukan permohonan untuk dilakukannya pengujian fisik terhadap kendaraan bermotor yang dimodifikasi kepada Direktur.

#### **E. Tinjauan Umum Tentang Tindak Pidana Lalu Lintas Dalam Islam**

Lalu lintas merupakan suatu interaksi dari berbagai komponen dan perilaku yang membentuk suatu kondisi lalu lintas. Komponen lalu lintas setidaknya ada empat macam, yaitu pemakai jalan (manusia), kendaraan,



jalan sebagai tempat geraknya dan lingkungan. Komponen pemakai jalan (manusia) terkait dengan karakter dan perilaku manusia dalam kaitannya dengan berbagai situasi di jalan, kendaraan dalam berkendara dan akhlak dalam lalu lintas.

Komponen kendaraan terkait dengan alat transportasi yang digunakan oleh pemakai jalan. Komponen jalan berkaitan dengan konstruksi jalan sebagai tempat berinteraksi antar sesama pemakai jalan dan komponen lingkungan sebagai faktor kondisi alam sekitar seperti cuaca buruk dan bencana alam. Keempat komponen ini sangat menentukan tingkat keamanan dan efisiensi dalam berlalu lintas.

Aturan berlalu lintas dalam Islam secara langsung tidak di atur, namun demikian para ulama sudah mengajarkan beberapa adab berkendara dan berjalan dalam Islam. Mengingat berkendara dan berjalan merupakan bagian dari ruang lalu lintas maka akan sangat berhubungan dengan pembahasan ini. Adab-adab tersebut dilandasi oleh nilai-nilai universal agama Islam sesuai tujuan-tujuan syariat (*maqāṣid asy-syarīah*). Wahbah Zuhaili dalam *Uṣhūl Fiqh Islami* menjelaskan definisi mawasid asy-syariah). Wahbah Zuhaili dalam *Uṣhūl Fiqh Islami* menjelaskan definisi *maqāṣid asy-syarīah* yaitu makna-makna dan tujuan yang diperhatikan oleh syari' (Allah) pada keseluruhan hukum-hukumnya atau sebagian atau tujuan dari syariat itu sendiri.<sup>86</sup>

---

<sup>86</sup>Wahbah az-Zuhaili, *Ushul al-Fiqh al-Islami*, Damaskus: Dār al-Fikr, cet. ke 1, jus 1, hlm.1017.

Asy-Syatibi menjelaskan bahwa tujuan-tujuan syariat (*maqāsid*) terklasifikasi pada tiga hal, yaitu: mewujudkan kemaslahatan dengan menjamin kebutuhan *daruriyah* (primer), memenuhi kebutuhan *hajjiyah* (sekunder) dan memenuhi kebutuhan *tahsiniyyah* (tersier/pelengkap).<sup>8</sup> Dalam *al-Muwāfaqāt* disebutkan bahwa kebutuhan *daruriyah* (primer) terklasifikasi dalam lima pilar, yaitu menjaga agama (*hifẓ ad-Dīn*), menjaga jiwa (*hifẓan-Nafs*), menjaga keturunan (*hifẓ an-Nasl*), menjaga harta (*hifẓ al-Māl*) dan menjaga akal (*hifẓ al-Aql*).<sup>9</sup> Sebagian ulama ada yang menambah menjaga kehormatan (*hifẓ al-'Ird*) untuk menggenapkan kelima *al-maqāsid* itu menjadi enam tujuan pokok/primer atau keniscayaan.<sup>87</sup>

Syaikh Fuad bin Abdul Azis Asy-Syalyhub dalam karyanya *Kitabul Adab* yang sudah diterjemahkan dalam bahasa Indonesia dengan judul *Kumpulan Adab Islam* menyebutkan bahwa adab berkendaraan dan berjalan di antaranya: (1) larangan bersikap angkuh ketika berjalan; (2) cara jalan yang terbaik dan paling sempurna; (3) makruhnya berjalan dengan satu sandal; (4) sesekali bertelanjang kaki ketika berjalan; (5) pemilik kendaraan lebih berhak di bagian depan kendaraannya; (6) bolehnya membonceng di atas kendaraan jika tidak memberatkan; (7) makruhnya menjadikan kendaraan sebagai mimbar. Sedangkan adab ketika di jalanan di antaranya: (1) wajibnya menunaikan hak-hak jalan; (2) menghilangkan sesuatu yang mengganggu jalan; (3) haramnya membuang hajat di jalan yang dilalui manusia atau di tempat mereka berteduh; (4) lak-laki lebih berhak berada di tengah jalan dibanding

---

<sup>87</sup> Jaser 'Audah, *al-Maqāsid Untuk Pemula*, terj. 'Ali 'Abdelmo'im, cet. Ke-1, Yogyakarta, SUKA-Press, 2013, hlm.8.

wanita; (5) membantu seseorang menaiki kendaraanya atau membantu mengangkat barangnya ke atas kendaraannya.



## **BAB III**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Penilaian Pemidanaan Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Memodifikasi Dan Mengoperasikan Kendaraan Tanpa Uji Tipe**

Tindak pidana merupakan suatu perbuatan yang dapat dirumuskan sebagai suatu tindak pidana apabila perbuatan tersebut melanggar undang-undang atau hukum yang berlaku serta perbuatannya terbukti secara hukum dan jika terbukti sebagai tindak pidana maka diancam dengan hukuman sebagai suatu pertanggungjawaban atas perbuatan yang dilakukan.

Perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum, larangan disertai ancaman berupa pidana tertentu bagi siapa saja yang melanggar aturan, dapat pula dikatakan bahwa perbuatan pidana adalah perbuatan yang dilarang hukum dan diancam dengan pidana larangan ditujukan pada perbuatan (kejadian atau keadaan yang ditimbulkan oleh kelakuan orang yang menimbulkan kejahatan. Perbuatan tindak pidana adalah perbuatan yang dilarang oleh aturan hukum disertai ancaman (sanksi) yang berupa pidana tertentu bagi siapa sapa yang melanggar perbuatan pidana.

Tindak pidana lalu lintas merupakan salah satu perbuatan pelanggaran terhadap perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan dapat berakibat pada terjadinya kecelakaan lalu lintas. Perbuatan yang berawal dari pelanggaran dapat berakibat merugikan orang lain atau diri sendiri.

Tindak pidana lalu lintas salah satu ciri pelanggaran yang dilakukan bertentangan dengan perundang-undangan yang mengatur mengenai lalu lintas. Pelanggaran yang terjadi tidak hanya merugikan sendiri tetapi dapat menimbulkan korban.

Modifikasi kendaraan bermotor adalah perbuatan yang merubah terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor. Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi akan menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin dan kemampuan pada daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor.

Tindak pidana modifikasi merupakan suatu tindakan terjadi adanya sebuah mekanisme perubahan pada badan kendaraan seperti dimensi, kemampuan daya pengangkutan dan peningkatan pada mesin di kendaraan bermotor, dalam peraturan lalu lintas dan angkutan jalan jelas dikatakan bahwa setiap kendaraan yang dimodifikasi hingga menyebabkan perubahan tipe harus memenuhi kewajiban kelayakan uji tipe dan uji kelayakan kendaraan bermotor.

Modifikasi kendaraan bermotor yaitu perubahan kepada detail teknis dimensi mesin, serta meningkatkan daya angkut kendaraan bermotor tentang perihal itu di jelaskan kalau tiap pihak yang mengerjakan modifikasi tersebut maupun kendaraan bermotor, diharuskan memiliki surat persetujuan untuk melakukan modifikasi kendaraan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang

Kendaraan Jika didapati kendaraan tersebut tidak memiliki izin yang sah dan tanpa lulus uji tipe, maka berdasarkan Undang– Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka dikenakan Pasal 277 serta juga yang tertulis pada Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) Tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi yang menyebabkan perubahan kemampuan daya angkut akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adapun penelitian tersebut meliputi aspek:

- a. Rancangan Teknis;
- b. Susunan;
- c. Ukuran;
- d. Material;
- e. Kaca, pintu, engsel dan bumper;
- f. Sistem lampu dan alat pemantul cahaya;
- g. Tempat pemasangan tanda nomor kendaraan bermotor.

Khusus mengenai modifikasi sebagaimana hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari agen tunggal pemegang merk. Dan yang berhak untuk melakukan modifikasi adalah bengkel umum yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab dibidang industri. Artinya, modifikasi kendaraan yang dapat dilakukan sebagai berikut :



- a. Modifikasi dimensi hanya dapat dilakukan pada perpanjangan atau pemendekan landasan tanpa mengubah jarak sumbu dan konstruksi kendaraan bermotor tersebut.
- b. Modifikasi mesin dilakukan dengan mengganti mesin dengan mesin yang merek dan tipenya sama.
- c. Modifikasi daya angkut hanya dapat dilakukan pada kendaraan bermotor dengan mengubah sumbu bagian belakang tanpa mengubah jarak sumbu aslinya dan sumbu yang ditambahkan harus memiliki material yang sama dengan sumbu asli dan harus dilakukan perhitungan sesuai dengan daya dukung jalan yang dilalui.

Hukum merupakan suatu ringkasan yang menggambarkan sebuah himpunan yang mutlak dan fleksibel berdasarkan prinsip, norma-norma, ide-ide, kebiasaan dan aturan-aturan yang diharap mampu mengendalikan tatanan kehidupan sosial dalam masyarakat. Berdasarkan UU Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia dijelaskan bahwa Lembaga Kepolisian Negara Republik Indonesia diberikan wewenang untuk melaksanakan identifikasi atau pengecekan terhadap persyaratan teknis berupa kelengkapan dan jalan suatu kendaraan bermotor.

Modifikasi kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan prosedur adalah kejahatan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Kejahatan merupakan suatu perbuatan yang disengaja (intentional act) maupun kelalaian (ommission) yang melanggar hukum pidana tertulis maupun putusan hakim

yang dilakukan seseorang yang bukan pembelaan atau pembenaran dan diancam dengan sanksi oleh negara sebagai kejahatan maupun pelanggaran.

Ketentuan persyaratan teknis modifikasi kendaraan yang berlaku dalam modifikasi kendaraan bermotor. Adapun ketentuan tersebut diatur didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan. Selain ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, modifikasi kendaraan bermotor juga diatur di dalam Peraturan Pemerintah Nomor 35 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang keberadaannya dijelaskan didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang berbunyi :

*“Modifikasi kendaraan atau daya angkut dapat dilakukan pada kendaraan bermotor yang hanya menambah sumbu tanpa mengubah sumbu ataupun bentuknya yang harus dilakukan perhitungan sesuai dengan daya dukung jalan yang dilalui”.*

Jenis-jenis modifikasi kendaraan bermotor yang tergolong sebagai pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain :

a. Merubah Kerangka Kendaraan

Yang dimaksud dengan kerangka/sasis adalah internal yang menjadi dasar produksi sebuah kendaraan sebagai penunjang bagian yang lainnya seperti mesin atau alat elektronik yang terdapat pada kendaraan bermotor merupakan desain resmi dari pabrik.

b. Menambah kecepatan kendaraan atau merubah mesin kendaraan

Mesin sebagai alat mekanik atau elektrik yang mengirim atau mengubah energi untuk melakukan atau membantu pelaksanaan tugas manusia. Dengan mengubah mesin akan membahayakan bagi pengendara kendaraan bermotor dan yang disekitarnya. Apabila ditambahkan atau dimodifikasi akan membuat mesin tersebut tidak akan bertahan lama sehingga membuat mesin tersebut mudah rusak, Mengubah mesin memang diperbolehkan apabila kendaraan tersebut hams mengubah mesin tersebut, yang dimaksudkan adalah bahwa mesin yang kita gunakan mengalarni gangguan atau kerusakan yang diharuskan mengganti mesin tersebut dan ada ketentuan yang berlaku untuk melakukan perubahan tersebut.

Dalam Pasal 20 huruf f Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyatakan bahwa modifikasi kendaraan bermotor dengan perubahan tipe berupa dimensi dan daya angkut dibatasi hanya pada :

- a. Modifikasi dimensi hanya dapat dilakukan pada perpanjangan atau perpendekan landasan tanpa adanya perubahan jarak sumbu dan konstruksi kendaraan bermotor.
- b. Modifikasi daya angkut hanya dilakukan pada kendaraan bermotor dengan menambah sumbu dibagian belakang tanpa mengubah jarak sumbu asli dan sumbu yang ditambahkan harus memiliki material yang sama dengan sumbu asli.

Setiap modifikasi kendaraan bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan umum, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilewati. Dalam hal kendaraan bermotor akan melakukan modifikasi maka wajib agar mengajukan permohonan kepada menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga apabila kemudian kendaraan yang dimaksud telah terregistrasi uji tipe maka instansi yang berwenang akan memberikan sertifikat registrasi uji tipe.

Ketentuan Modifikasi kendaraan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terdapat pada beberapa pasal diantaranya ialah:

Pasal 48 :<sup>88</sup>

- (1) Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri

atas:

- Susunan
- Perlengkapan
- Ukuran
- Karoseri
- Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan
- Pemuatan
- Penggunaan

---

<sup>88</sup> Pasal 48 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- Penggandengan kendaraan bermotor
  - Penempelan kendaraan bermotor.
- (3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurangkurangnya terdiri atas :
- Emisi gas buang
  - Kebisingan suara
  - Efisiensi sistem rem utama
  - Efisiensi sistem rem parkir
  - Kincup roda depan
  - Suara klakson
  - Daya pancar dan arah sinar lampu utama
  - Radius putar
  - Akurasi alat penunjuk kecepatan
  - Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban
  - Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 49 :<sup>89</sup>

---

<sup>89</sup> Pasal 49 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- (1) Kendaraan Bermotor , kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi :
  - a. Uji Tipe,
  - b. Uji Berkala.

Pasal 50 :<sup>90</sup>

- (1) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada pasal 49 ayat 2 huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat atau dirakit dalam negeri serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.
- (2) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri atas :
  - pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap.
  - penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan bermotor yang dimodifikasi tipenya.
- (3) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe pemerintah

---

<sup>90</sup> Pasal 50 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan



- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dan ayat 3 diatur dengan pemerintah.

Pasal 51 :<sup>91</sup>

- (1) Landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap yang telah lulus uji tipe diberi sertifikat lulus uji tipe.
- (2) Rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan modifikasi tipe kendaraan bermotor yang telah lulus uji tipe diterbitkan surat keputusan pengesahan rancang bangunan dan rekayasa.
- (3) Penanggung jawab pembuatan, perakitan, pengimporan landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap, rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan dan kereta tempelan, serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi harus mendaftarkan tipe produksinya.
- (4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat 3 diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.
- (5) Sebagai jaminan kesesuaian spesifikasi teknik seri produksinya terhadap sertifikat uji tipe, dilakukan uji sampel oleh unit pelaksana uji tipe pemerintah.

---

<sup>91</sup> Pasal 51 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 52 :<sup>92</sup>

- (1) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 ayat 1 dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut.
- (2) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 1 tidak boleh membahayakan keselamatan lalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan /daya dukung jalan yang dilalui.
- (3) Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.
- (4) Bagi kendaraan bermotor yang telah diuji tipe ulang sebagaimana dimaksud pada ayat 3 harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang.

Pasal 53:<sup>93</sup>

- (1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam pasal 49 ayat 2 huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan dijalan.

---

<sup>92</sup> Pasal 52 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>93</sup> Pasal 53 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- (2) Pengujian berkala meliputi :
- a. Pengesahan Dan Pengujian Fisik Kendaraan Bermotor,
  - b. Pengesahan Hasil Uji.
- (3) Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 2 huruf a dilaksanakan oleh :
- a. Unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota,
  - b. Unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari pemerintah,
  - c. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapat izin dari pemerintah.

Pasal 54:<sup>94</sup>

- (1) Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam pasal 53 ayat 2 huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi :
  - a. Susunan,
  - b. Perlengkapan,
  - c. Ukuran,
  - d. Karoseri,

---

<sup>94</sup> Pasal 54 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- e. Rancangan Teknis Kendaraan Bermotor Sesuai Dengan Peruntukannya.
- (3) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 meliputi :
- a. emisi gas buang kendaraan bermotor,
  - b. tingkat kebisingan,
  - c. kemampuan rem utama,
  - d. kemampuan rem parker,
  - e. kincup roda depan,
  - f. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama,
  - g. akurasi alat petunjuk kecepatan,
  - h. kedalaman alur ban.
- (4) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu.
- (5) Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik sebagaimana dimaksud pada ayat 1 berupa pemberian kartu uji dan tanda uji.
- (6) Kartu uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat 5 memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji.

- (7) Tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat 5 memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan masa berlaku hasil uji.

Pasal 55 :<sup>95</sup>

- (1) Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud pada Pasal 53 ayat 2 huruf b diberikan oleh:

- a. Petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana Lalu lintas dan Angkutan Jalan atas usul gubernur untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota.
- b. Petugas swasta yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana Lalu lintas dan Angkutan Jalan untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian agen tunggal pemegang merek dan unit pelaksana pengujian swasta.

- (2) Kompetensi petugas sebagaimana pada ayat 1 dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.

Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan pemerintahan negara, mempunyai tugas dan kewajiban untuk melakukan pengaturan terhadap Kendaraan yang diarahkan untuk pencapaian tujuan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan pembangunan nasional. Peraturan Pemerintah

---

<sup>95</sup> Pasal 55 Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

ini mengandung semangat pemberian kemudahan pelayanan kepada masyarakat, dinamika perubahan atau perkembangan teknologi di bidang Kendaraan Bermotor dan perubahan-perubahan secara global serta meningkatkan peran serta pemerintah daerah dan swasta.<sup>96</sup> Sehingga pemerintah mengeluarkan produk Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang kendaraan . adapun pasal memodifikasi kendaraan bermotor tertuang dalam pasal sebagai berikut :

Pasal 123

- 1) Uji Tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 ayat (3) huruf a terdiri atas:
  - a) pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan
  - b) penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor.

Pasal 131

Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 123 ayat (1) huruf b dilakukan terhadap desain:

- a. Rumah-rumah;
- b. Bak muatan;
- c. Kereta Gandengan;
- d. Kereta Tempelan;

---

<sup>96</sup> Penjelasan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan



- e. Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi yang menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut.

Pasal 132

- 1) Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor terhadap rumah-rumah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 huruf a paling sedikit meliputi:

- a. rancangan teknis;
- b. ukuran dan susunan;
- c. material;
- d. sistem kelistrikan;
- e. kaca, pintu, engsel, bumper;
- f. sistem lampu dan alat pemantul cahaya;
- g. tempat duduk;
- h. akses keluar darurat;
- i. tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor;
- j. sabuk keselamatan;
- k. tempat ban cadangan; dan
- l. tangga penumpang khusus untuk Mobil Bus.

- 2) Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor terhadap bak muatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 huruf b paling sedikit meliputi:

- a. rancangan teknis;
- b. ukuran dan susunan;

- c. material;
- d. pintu, engsel, dan bumper;
- e. sistem lampu dan alat pemantul cahaya
- f. tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor; dan
- g. perisai kolong

3) Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor terhadap Kereta Gandengan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 huruf c paling sedikit meliputi:

- a. rancangan teknis;
- b. ukuran dan susunan
- c. material
- d. engsel dan bumper;
- e. sistem lampu dan alat pemantul cahaya;
- f. tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor;
- g. perisai kolong;
- h. alat perangkai;
- i. sistem rem; dan
- j. sistem suspense

4) Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor terhadap Kereta Tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 huruf d paling sedikit meliputi:

- a. rancangan teknis;
- b. ukuran dan susunan;

- c. material;
  - d. engsel dan bumper;
  - e. sistem lampu dan alat pemantul cahaya;
  - f. tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor;
  - g. perisai kolong;
  - h. alat perangkai;
  - i. kaki penopang;
  - j. alat pengunci;
  - k. sistem rem; dan
  - l. sistem suspense
- 5) Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor terhadap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 131 huruf e paling sedikit meliputi:
- a. rancangan teknis;
  - b. susunan;
  - c. ukuran;
  - d. material
  - e. kaca, pintu, engsel, dan bumper;
  - f. sistem lampu dan alat pemantul cahaya; dan
  - g. tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor.
- 6) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (5) hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari agen tunggal pemegang merek.

- 7) Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (6) wajib dilakukan oleh bengkel umum Kendaraan Bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggungjawab di bidang industri.
- 8) Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sampai dengan ayat (5) dilakukan dengan berpedoman pada persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah ini\

Pasal 133

- a) Pelaksanaan penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 132 dituangkan dalam berita acara hasil penelitian oleh pimpinan unit pelaksana Uji Tipe
- b) Dalam hal berita acara hasil penelitian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyatakan bahwa rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, berita acara disampaikan kepada pemohon atau pemilik Kendaraan Bermotor dengan tembusan kepada menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
- c) Dalam hal berita acara hasil penelitian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) menyatakan bahwa rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, berita acara disampaikan kepada menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

- d) Berdasarkan berita acara hasil penelitian sebagaimana dimaksud pada ayat (3), menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan menerbitkan Keputusan Pengesahan Rancang Bangun dan Rekayasa Kendaraan Bermotor.

Khusus modifikasi sebagaimana tersebut diatas hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari tiga agen tunggal pemegang Merek, dan yang berhak untuk melakukan modifikasi adalah bengkel umum yang ditunjuk oleh Menteri yang langsung bertanggungjawab dibidang industri.

Ketentuan tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Modifikasi kendaraan bermotor hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari APM (Agen Pemegang Merek) pada kendaraan tersebut.
- b. Modifikasi kendaraan bermotor wajib dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh kementerian perindustrian.
- c. Kendaraan bermotor yang telah dimodifikasi wajib didaftarkan kepada persatuan Polri pelaksana registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor pada kantor SAMSAT (Sistem Manunggal Satu Atap) untuk memperoleh STNK yang baru sesuai dengan perubahan kendaraan bermotor tersebut.

Dengan demikian Kemudian pada tahun 2009 di sahkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang salah satu tujuannya yaitu Untuk menangani masalah pelanggaran terhadap lalu lintas terutama tentang memodifikasi kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan peraturan

perundang-undangan, pencegahan dilakukan melalui partisipasi para pemangku kepentingan, pemberdayaan masyarakat, penegakan hukum, dan kemitraan global. Pencegahan terhadap pelanggaran lalu lintas dilakukan dengan pola bertahap, yaitu program jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang. Selain itu, untuk menyusun program pencegahan kecelakaan dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Yang pada akhirnya muncul aturan khusus yang mengatur masalah tindak pidana lalu lintas modifikasi kendaraan bermotor yaitu yang diatur dalam Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi :

*“Setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan didalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”.*

Dengan demikian bahwa sudah dijelaskan diatas bahwa memodifikasi kendaraan bermotor yang merubah pada kendaraan merupakan suatu pelanggaran yang melanggar terhadap aturan maka untuk setiap orang yang melakukan perbuatan tindak pidana lalu lintas memodifikasi kendaraan



bermotor akan dikenakan atau dijatuhi sanksi sesuai aturan didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan. Pemberian atau penjatuhan pidana yang sering disebut dengan pemidanaan merupakan pemberian sanksi yang berupa suatu penderitaan yang istimewa kepada seseorang yang telah melakukan suatu perbuatan yang secara tegas dirumuskan dan diancam pidana oleh undang-undang. Hukum pidana sama halnya dengan sanksi yaitu jenis pidana yang akan dijatuhkan kepada pelaku tindak pidana. Pidana adalah sanksi yang hanya dalam hukum pidana jika dikaitkan dengan sanksi dalam bidang hukum lain maka pidana adalah sanksi yang paling keras.

Kemudian dengan adanya hal itu maka terdapat beberapa teori mengenai tujuan dijatuhkannya hukuman atau sanksi sebagai berikut :

- a. Teori Pembalasan (*Velgelding Theorie/retribusi*) yang dikemukakan oleh E Kant bahwa teori pembalasan adalah teori balas dendam ibaratkan “siapa yang membunuh harus dibunuh”. Mengenal pada teori ini orang yang berbuat kejahatan harus dipidana dengan disiksa fisiknya agar dia menjadi jera. Namun dalam pelaksanaannya sangat beda pada mulanya pihak yang dirugikan (pihak korban) diperbolehkan membalas setiap perlakuan jahat yang diterimanya namun hak tersebut diambil alih oleh negara.
- b. Teori Penjeraan (*afschriking/deterrence*) teori ini sering disebut dengan teori menakut-nakuti. Feurbach berpendapat bahwa hukuman

harus dapat menakuti orang supaya orang tersebut tidak melakukan kejahatan atau bahkan mengulangnya kembali.

- c. Teori penutupan (*onschadelik/incarceration*) pengasingan (penutupan) adalah suatu doktrin yang menyatakan bahwa tindakan karantina memang sangat penting dan diperlukan dalam pelaksanaan pidana untuk mencegah pengulangan kejahatan oleh penjahat-penjahat yang berbahaya.
- d. Teori memperbaiki (*verbeterings/rehabilitasi*) teori ini beranggapan bahwa tujuan dijatuhkannya pidana pada pelanggar hukum adalah untuk memperbaiki orang yang terhukum itu sendiri. Proses ini disebut dengan proses rehabilitasi, resolisasi atau permasyrakatan.

Dengan demikian Penulis akan memberikan contoh Putusan Nomor 89/Pid.Sus/2022/PNLMj mengenai Tindak Pidana Lalu Lintas yang melanggar Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut :

#### **1. Kasus Posisi**

Pada waktu dan tempat tidak dapat diingat lagi bulan Agustus 2021 awalnya terdakwa atas nama Fandi Kurniawan Bin Armanu mendapatkan 1 (satu) unit kendaraan Isuzu warna hitam Nopol : AD-1395-LB yang sudah dirubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (*over dimensi*) tersebut dari membeli di media online (Facebook) yang beralamat di Kabupaten Blitar Jawa Timur dengan harga Rp. 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah),

kemudian terdakwa membawa masuk ke Kabupaten Lumajang bulan Agustus 2021 dengan cara terdakwa mengendarai dari Kabupaten Blitar ke Kabupaten Lumajang menuju kerumah terdakwa di Jalan Juwet II No. 02 Rt. 05 Rw. 05 Desa Ketorenon Kecamatan Sukodono Kabupaten Lumajang dengan maksud dan tujuan untuk terdakwa pergunkan mencari nafkah atau bekerja sehari-hari.

Bahwa selanjutnya pada hari jumat tanggal 25 Februari 2022 sekira pukul 17.00 WIB di Jalan Srikaya Desa Ketorenon Kecamatan Sukodono Kabupaten Lumajang pada saat terdakwa mengendarai 1 (satu) unit menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi) diberhentikan oleh saksi Satriya Erwan Aji Sahputra dan saksi Sulton Murad Anggota Unit Opsnal Satlantas Polres Lumajang karena terdakwa mengendarai kendaraan yang tidak sesuai ukuran (over dimensi) kemudian terdakwa dan kendaraan bermotor diamankan ke Satlantas Polres Lumajang.

## 2. Dakwaan

Bahwa terdakwa Fandi Kurniawan Bin Armanu pada hari tanggal tidak dapat diingat lagi bulan Agustus 2021 sekira pukul tidak dapat diingat atau setidaknya-tidaknya pada suatu waktu dalam tahun 2021 di Jalan Juwet II No. 02 Rt. 05 Rw. 06 Desa Kutorenon Kecamatan Sukodono Kabupaten Lumajang atau setidaknya-tidaknya pada suatu tempat yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Lumajang, *yang memasukkan Kendaraan*

*Bermotor, Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang di operasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe.*

Terdakwa didakwa oleh Penuntut Umum telah melakukan tindak pidana dengan dakwaan tunggal yakni Pasal 277 UU RI Nomor 22 Tahun 2009 yang unsur-unsurnya sebagai berikut :

- a. Unsur ‘setiap orang’;
- b. Unsur “memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe”.

### **3. Tuntutan Jaksa Penuntut Umum**

Penuntut umum dalam perkara ini menuntut supaya Ketua Majelis Hakim Pengadilan Negeri Lumajang yang memeriksa dan mengadili perkara ini memutuskan:

- a. Menyatakan terdakwa Fandi Kurniawan Bin Armanu terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan “*memasukkan*

*Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe”* sebagaimana yang diatur dan diancam pidana dalam Pasal 277 UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sesuai Dakwaan Tunggal Penuntut Umum.

- b. Menjatuhkan pidana denda terhadap terdakwa Fandi Kurniawan Bin Armanu sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah) subsidair 3 (tiga) bulan penjara.
- c. Menyatakan barang bukti berupa :
  - 1 (satu) Unit Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol AD-1395 LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi).
  - 1 (satu) Lembar STNK Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No. Pol AD-1395 LB yang sudah dirubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi).
  - 1 (satu) Buku Uji Berkala Kendaraan Bermotor Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No. Pol AD 1395 LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak

sesuai ukuran (over dimensi) dikembalikan kepada terdakwa;

- Menetapkan agar terdakwa dibebani membayar biaya perkara sebesar Rp. 2.500,- (dua ribu lima ratus rupiah).

#### **4. Pertimbangan Hakim**

Hakim merupakan instrumen dalam proses penegakan hukum. Pasal 1 Undang-Undang Nomor 48 tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman, menjelaskan bahwa yang dimaksud kekuasaan kehakiman adalah kekuasaan negara yang merdeka untuk menyelenggarakan peradilan guna menegakkan hukum dan keadilan berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, demi terselenggaranya Negara Hukum Republik Indonesia..<sup>97</sup>

Hakim dalam merumuskan dan menyusun serta memutuskan suatu kasus dengan pertimbangan hukum atau Legal reasoning harus cermat, pertimbangan tersebut disusun dengan cermat artinya pertimbangan hukum tersebut harus lengkap berisi fakta peristiwa, fakta hukum, perumusan fakta hukum penerapan norma hukum baik dalam hukum positif, hukum kebiasaan, yurisprudensi serta teori-teori hukum dan lain-lain, mendasarkan pada aspek dan metode penafsiran hukum yang sesuai dalam menyusun argumentasi (alasan) atau dasar hukum dalam putusan Hakim tersebut.

---

<sup>97</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 48 Tahun 2009 Tentang Kekuasaan Kehakiman



Bahwa mengacu pada pasal 182 ayat 1 KUHAP ditentukan bahwa alat bukti yang adalah keterangan saksi, keterangan ahli, surat, petunjuk, dan keterangan terdakwa. Kemudian untuk menentukan seseorang terdakwa dijatuhi hukuman harus sekurang-kurangnya mempunyai dua alat bukti yang sah sesuai dengan pasal 183 KUHAP.

Dalam perkara Putusan Npmor 89/Pid. Sus/2022/PN Lmj terdakwa **Fandi Kurniawan Bin Armanu** pada hari, tanggal tidak dapat diingat lagi bulan Agustus 2021 sekira pukul tidak dapat diingat lagi atau setidaknya-tidaknya pada suatu waktu dalam tahun 2021 di Jalan Juwet II No. 02 Rt. 05 Rw. 06 Desa Kutorenon Kecamatan Sukodono Kabupaten Lumajang atau setidaknya-tidaknya pada suatu tempat yang masih termasuk dalam daerah hukum Pengadilan Negeri Lumajang, *yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe,* perbuatan tersebut dilakukan terdakwa dengan cara-cara sebagai berikut :

- Pada waktu dan tempat sebagaimana tersebut di atas, awalnya terdakwa mendapatkan 1 (satu) unit kendaraan Isuzu warna hitam Nopol : AD-1395-LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai

ukuran (over dimensi) tersebut dari membeli di media online (Facebook) beralamat di Kabupaten Blitar Jawa Timur dengan harga Rp. 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah), kemudian terdakwa membawa masuk ke Kabupaten Lumajang bulan Agustus 2021 dengan cara terdakwa mengendarai dari Kabupaten Blitar ke Kabupaten Lumajang menuju kerumah terdakwa di Jalan Juwet II No. 02 Rt. 05 Rw. 06 Desa Kutorenon Kecamatan Sukodono Kabupaten Lumajang dengan maksud dan tujuan untuk terdakwa penggunaan mencari nafkah atau bekerja sehari-hari.

– Bahwa selanjutnya pada hari Jumat tanggal 25 Februari 2022 sekira pukul 17.00 Wib di Jalan Srikaya Desa Kutorenon Kecamatan Sukodono Kabupaten Lumajang pada saat terdakwa mengendarai 1 (satu) unit kendaraan Isuzu warna hitam Nopol: AD-1395-LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi) diberhentikan oleh saksi Satriya Erwan Aji Sahputra dan saksi Sulton Murad Anggota Unit Opsnal Satlantas Polres Lumajang karena terdakwa mengendarai kendaraan yang tidak sesuai ukuran (over dimensi) kemudian terdakwa dan kendaraan diamankan ke Satlantas Polre Lumajang.

Dalam persidangan tersebut penuntut umum menghadirkan saksi yang antara lain :

- a. Mukhamad Yulianto
- b. Satriya Erwan Aji Sahputra
- c. Sulton Murad
- d. Saksi Ahli Adi Dia Bitama, A. Md PKB

Kemudian Penuntut Umum menghadirkan dan menunjukkan barang bukti berupa :

- a. 1 (satu) Unit Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol : AD-1395-LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi).
- b. 1 (satu) Lembar STNK Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol : AD-1395-LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi).
- c. 1 (satu) Buku Uji Berkala Kendaraan Bermotor Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol : AD-1395-LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi).

Menimbang, bahwa Terdakwa telah didakwa oleh Penuntut Umum dengan dakwaan tunggal sebagaimana diatur dalam Pasal 277 UU RI No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Maka sebagaimana fakta fakta hukum di persidangan Majelis akan

mempertimbangkan pasal tersebut , yang unsur-unsurnya adalah sebagai berikut:

- a. Unsur “*setiap orang*”
- b. Unsur “*memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe*”.

Menimbang, bahwa dalam persidangan, Majelis Hakim tidak menemukan hal-hal yang dapat menghapuskan pertanggungjawaban pidana, baik sebagai alasan pembenar dan atau alasan pemaaf, maka Terdakwa harus mempertanggungjawabkan perbuatannya.

Menimbang, bahwa oleh karena Terdakwa mampu bertanggung jawab, maka harus dinyatakan bersalah dan dijatuhi pidana;

Menimbang, bahwa barang bukti berupa 1 (satu) Unit Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol : AD-1395-LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi) , 1 (satu) Lembar STNK Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol : AD-1395-LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi), 1 (satu) Buku Uji Berkala Kendaraan Bermotor Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol : AD-1395-LB yang sudah di

rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi) oleh karena terbukti di persidangan merupakan milik Terdakwa dan di pergunakan unuk mencari nafkah serta memiliki nilai ekonomis bagi terdakwa maka beralasan untuk di kembalikan. Menimbang, bahwa untuk menjatuhkan pidana terhadap Terdakwa maka perlu dipertimbangkan terlebih dahulu keadaan yang memberatkan dan yang meringankan Terdakwa, Keadaan yang meringankan terdakwa selama di persidangan bersikap sopan dan mengakui terus terang perbuatannya sehingga memperlancar jalannya persidangan, terdakwa sangat menyesal dan berjanji tidak mengulangi lagi perbuatannya, terdakwa berjanji untuk mengembalikan ke bentuk dan ukuran semula (standar) sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

#### **5. Putusan Hakim**

Dalam amar putusan hakim mengadili terdakwa sebagai berikut :<sup>98</sup>

- a. Menyatakan Terdakwa Fandi Kurniawan Bin Armanu terbukti secara sah dan meyakinkan bersalah melakukan tindak pidana “membuat, merakit atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe dan kendaraan khusus yang dioperasikan didalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe.

---

<sup>98</sup> Lihat Perkara Nomor 89/Pid.Sus/2022/PN Lmj

- b. Menjatuhkan pidana kepada Terdakwa tersebut oleh karena itu dengan pidana denda sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah) dengan ketentuan apabila denda tersebut tidak dapat dibayar maka diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan.
- c. Menetapkan barang bukti berupa :
- 1 (satu) Unit Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol AB 1395 LB yang sudah dirubah menjadi kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi).
  - 1 (satu) Lembar STNK Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol AD 1395 LB yang sudah dirubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi).
  - 1 (satu) Buku Uji Berkala Kendaraan Bermotor Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol AD 1395 LB yang sudah dirubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi).
- Dikembalikan kepada terdakwa
- d. Membebankan biaya perkara kepada Terdakwa sejumlah Rp. 2.500,- (dua ribu lima ratus rupiah).

Dalam perkara putusan Nomor 89/Pid.Sus/2022/PN Lmj terhadap Terdakwa Fandi Kurniawan Bin Sarmanu yang telah terbukti secara sah dan menyakinkan bersalah melakukan tindak pidana pada pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 “membuat, merakit atau memodifikasi



Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe dan kendaraan khusus yang dioperasikan didalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe tersebut diatas dakwaan penuntut umum dikabulkan sepenuhnya.

## **B. Model Pidanaan Terhadap Pelaku Tindak Pidana Lalu Lintas Modifikasi dan Mengoperasikan Uji Tipe Kendaraan Bermotor**

Pemidanaan diartikan sebagai tahap penetapan sanksi dan juga tahap pemberian sanksi dalam hukum pidana. Kata “pidana” pada umumnya diartikan sebagai hukum, sedangkan “pemidanaan” diartikan sebagai penghukuman. Pemidanaan pada hakikatnya adalah suatu kerugian berupa penderitaan yang sengaja diberikan oleh negara terhadap individu yang melakukan pelanggaran terhadap hukum. Kendatipun demikian, pemidanaan juga adalah suatu pendidikan moral terhadap pelaku yang telah melakukan kejahatan dengan maksud agar tidak lagi mengulangi perbuatannya.

Wesley Cragg menyatakan bahwa ada empat hal terkait pemidanaan dalam masyarakat modern.

- a. Pemidanaan adalah sesuatu yang dapat dimengerti dan tidak dapat dihindari dalam masyarakat modern;
- b. Pelaksanaan pemidanaan adalah refleksi sistem peradilan pidana yang berevolusi dan jenis-jenis pidana yang dapat dijatuhkan tidak terlepas dari tipe dan karakter perbuatan pidana yang dilakukan
- c. Pelaksanaan pidana harus mengalami reformasi yang signifikan dengan merujuk pada pelaksanaan pidana di Eropa Barat dan Amerika Utara. Sejumlah pemidanaan yang digunakan harus menyediakan kriteria

untuk mengevaluasi apakah pelaksanaan pidana tersebut sudah sesuai dengan tujuan dari pembedaan itu sendiri.

Marak dilakukannya modifikasi kendaraan bermotor yang terjadi pada kalangan anak muda maupun orang dewasa bahkan pedagang yang menggunakan kendaraannya sebagai sarana untuk berjualan saat ini akan memberikan banyak dampak yang negatif jika minimnya pemahaman mengenai memodifikasi kendaraan bermotor sesuai dengan aturan yang berlaku dan tentunya berpotensi membahayakan pengendara tersebut dan pengendara lainnya akibat dari modifikasi yang dilakukan tidak berdasarkan pada standar dan ketentuan yang telah diatur dalam UU Lalu Lintas.

Didalam Putusan Nomor 89/Pid.Sus/2022/PN Lmj yang penulis angkat dalam penulisan ini disebutkan bahwa terdakwa Fandi Kurniawan Bin Sarmanu didakwa oleh Penuntut Umum telah melakukan perbuatan memodifikasi kendaraan bermotor yang mengakibatkan over dimensi. Dimana perbuatan tersebut melanggar pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan :

*“Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, karena gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan didalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana*

*dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,- (dua puluh empat juta rupiah)”*.

Adapun yang menjadi dasar pertimbangan hakim dalam menjatuhkan hukuman kepada Terdakwa didasarkan pada fakta-fakta persidangan yang ditemukan dalam proses penyidikan sampai dengan proses persidangan yang didalamnya terdapat dasar pertimbangan hakim yang bersifat yuridis dari latar belakang si terdakwa, keadaan jiwa terdakwa, dampak dari perbuatan terdakwa, selain dari itu hakim juga mempertimbangkan unsur-unsur tindak pidana yang dilakukan oleh Terdakwa Fandi Kurniawan Bin Armanu sebagai berikut :

1. Unsur *“setiap orang”*

Bahwa didalam persidangan diajukan seorang laki-laki oleh penuntut umum yang bernama Fandi Kurniawan Bin Armanu dengan segenap identitasnya terdakwa membenarkannya maka majelis hakim berpendapat bahwa unsur tersebut terpenuhi.

2. Unsur *“memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang di operasikan didalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe”*

Terdakwa ada merubah bentuk kendaraan Isuzu Light Truck menjadi kereta kelinci satu gerbong sehingga tidak sesuai ukurannya

dimana Terdakwa dibehentikan Petugas Kepolisian pada hari : Rabu tanggal 25 Februari 2022 sekitar pukul 17.00 WIB di Jalan umum jalan Srikaya desa Kutorenon, Kecamatan Sukodono, Kabupaten Lumajang saat Terdakwa sedang mengemudi/mengoperasikan kendaraan kereta kelinci dari arah utara ke selatan bersama rekan kerja Terdakwa bernama Muhammad Yulianto dengan tujuan Terdakwa pakai bekerja memuat penumpang yang ingin naik untuk wisata kecil-kecilan.

Terbukti merubah bentuk kendaraan Isuzu Light Truck menjadi kereta kelinci menyebabkan terjadinya perubahan tipe kendaraan sebagaimana pula keterangan ahli perubahan bentuk dan peruntukan kendaraan bermotor yang dilakukan oleh pemilik dari mobil barang (Light Truck) menjadi kendaraan sarana angkutan orang dengan rumah-rumah berbentuk kereta pada bengkel yang tidak memiliki ijin dari Kementrian Perhubungan.

Terhadap perubahan bentuk ataupun tipe kendaraan yang dioperasikan di dalam negeri harus memmmenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana pula keterangan ahli SRUT ( Sertifikat Registrasi Uji Tipe ) merupakan Sertifikat Registrasi Uji Tipe yang selanjutnya disingkat SRUT adalah bukti bahwa setiap Kendaraan Bermotor Dalam Keadaan Lengkap, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, yang dibuat, dirakit, dan/atau diimpor memiliki spesifikasi teknis dan unjuk kerja yang sama/sesuai dengan tipe kendaraan yang telah

di sahkan dan memiliki Sertifikat Uji Tipe yang dijelaskan di Peraturan Pemerintah Nomor 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor dan bahwa untuk Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol : AD-1395-LB tidak memiliki SRUT ( Sertifikat Registrasi Uji Tipe ) karena Perubahan tipe pada kendaraan tersebut tidak disertai ijin dari Kementerian Perhubungan dan tidak dilakukan uji tipe ulang sehingga terbukti kendaraan Isuzu Light Truck menjadi kereta kelinci satu gerbong milik terdakwa tidaklah memenuhi kewaiban uji type.

Bahwa perubahan kendaraan Isuzu Light Truck menjadi kereta kelinci satu gerbong bisa mengakibatkan Fatalitas kerusakan pada Kendaraan Isuzu Light Truck warna hitam No Pol : AD-1395-LB yang sudah di rubah menjadi kereta kelinci 1 (satu) gerbong tidak sesuai ukuran (over dimensi) tersebut dan bisa berdampak pada perlambatan, kerusakan bahkan kecelakaan lalu lintas.

Bahwa oleh karena semua unsur dalam Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah terpenuhi semua unsur-unsurnya maka terdakwa Fandi Kurniawan Bin Armanu dijatuhkan pidana dengan pidana denda sebesar Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah) apabila denda tersebut tidak dapat dibayar maka diganti dengan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan.

Penjatuhan pidana terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas yang melanggar perbuatan modifikasi kendaraan bermotor tentunya diharapkan

tidak saja memberikan efek jera bagi pelakunya namun juga sebagai sarana penanggulangan kejahatan. Pendekatan humanistic juga harus diperhatikan dalam memberikan sanksi hukum kepada penyalahguna narkoba. Pendekatan yang berorientasi pada nilai humanistic inilah yang menghedaki diperhatikannya prinsip individualisasi pidana dalam penggunaan sanksi pidana sebagai salah satu sarana penanggulangan kejahatan.<sup>99</sup>

Pemidanaan tidak hanya berangkat pada pemikiran pembalasan kepada pelaku kejahatan atau pencegahan supaya melindungi masyarakat tetapi telah meluas hingga kepada suatu sistem pidana yang terpadu yang menyatukan berbagai sendi penegak hukum dalam melaksanakan sistem tersebut sesuai dengan yang dicita-citakan. Tanggung jawab sistem pidana sudah harus dimulai sejak dilakukannya pencegahan sejak dilakukannya kejahatan, terciptanya kejahatan oleh pelaku kejahatan, dan tahapan-tahapan lainnya hingga kepada berintegrasinya kembali pelaku kejahatan sebagai manusia yang seutuhnya di dalam masyarakat serta kuatnya penegak hukum di dalamnya. Pemidanaan selayaknya tidak hanya berorientasi pada pembalasan tapi juga harus berorientasi kepada kepentingan individu (pelaku kejahatan) dan kepentingan masyarakat. Dalam perkembangan hukum pidana juga dikenal beberapa teori pemidanaan sebagai berikut :

- a. Teori absolut (teori retributif) Teori ini memandang bahwa pemidanaan merupakan pembalasan atas kesalahan yang telah dilakukan, jadi berorientasi pada perbuatan dan terletak pada

---

<sup>99</sup>Sri Endah Wahyuningsih, 2013, *Prinsip-prinsip Individualisasi Pidana Dalam Hukum Pidana Islam dan Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia*, Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, hlm. 88.



kejahatan itu sendiri. Pidana diberikan karena si pelaku harus menerima sanksi itu demi kesalahannya. Seseorang mendapat pidana oleh karena melakukan kejahatan tanpa mempertimbangkan akibat apa yang ditimbulkan dan apakah masyarakat dirugikan. Pembalasan sebagai alasan untuk memidana suatu kejahatan. Penjatuhan pidana pada dasarnya penderitaan pada penjahat dibenarkan karena penjahat telah membuat penderitaan bagi orang lain. Tujuan pidana tidak untuk memperbaiki, mendidik atau memasyarakatkan kembali pelaku.

b. Teori Relatif

Teori ini memandang pidana bukan sebagai pembalasan atas kesalahan si pelaku, tetapi sebagai sarana mencapai tujuan bermanfaat untuk melindungi masyarakat menuju kesejahteraan. Dalam teori ini, tujuan pidana sebagai sarana pencegahan, yaitu pencegahan umum yang ditujukan pada masyarakat. Hukuman yang dijatuhkan untuk melaksanakan maksud atau tujuan dari hukuman itu, yakni memperbaiki ketidakpuasan masyarakat sebagai akibat kejahatan itu. Tujuan hukuman harus dipandang secara ideal, selain dari itu, tujuan hukuman adalah untuk mencegah (prevensi) kejahatan.

c. Teori Gabungan

Teori ini mendasarkan pidana pada asas pembalasan dan asas tertib pertahanan tata tertib masyarakat, dengan kata lain dua alasan

itu menjadi dasar dari penjatuhan pidana. Pada dasarnya teori gabungan adalah gabungan teori absolut dan teori relatif. Gabungan kedua teori itu mengajarkan bahwa penjatuhan hukuman adalah untuk mempertahankan tata tertib hukum dalam masyarakat dan memperbaiki pribadi si penjahat.

Merujuk teori-teori diatas maka tujuan pidanaan terhadap perbuatan memodifikasi dan mengoperasikan uji tipe sebagaimana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak semata-mata untuk memberikan efek jera bagi pelaku maupun mencegah orang lain untuk melakukan perbuatan yang sama namun juga mengupayakan pelaku agar tidak mengulangi perbuatan yang sama.

Melihat dalam putusan yang penulis angkat bahwa majelis hakim dalam menjatuhkan hukuman kepada pelaku dengan hukuman denda dan atau penjara dengan seminimal mungkin. Seharusnya majelis hakim dalam menjatuhkan hukuman/sanksi terhadap pelaku sesuai dengan teori pidanaan bahwa tujuan pidanaan menyebutkan agar si pelaku merasa takut akan hukuman yang diberikan tidak melakukan kejahatan bahkan tidak mengulanginya kembali atas perbuatan melanggar hukum, dan pelaku dijatuhkannya pidana agar si pelanggar atau pelaku dapat memperbaiki diri si pelaku itu sendiri dengan proses rehabilitasi, resolisasi atau pemasyrakatan kembali.

Menurut penulis penerapahan hukum terhadap pelaku tindak pidana lalu lintas yang melakukan perbuatan modifikasi kendaraan bermotor masih

sangat jauh dari apa yang diatur dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimana seharusnya perbuatan tersebut termasuk ke dalam tindak pidana dalam pasal 50 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan untuk penerapan sanksi di atur dalam Pasal 227 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, akan tetapi dalam praktiknya penerapan yang dilakukan oleh penegak hukum tidak memberlakukan hukuman/sanksi sesuai dengan Pasal 227 yaitu hukuman kurungan 1 tahun dan denda paling banyak sebesar Rp. 24.000.000,- ( dua puluh empat juta rupiah ).

Menurut penulis modifikasi kendaraan bermotor atau modifikasi kendaraan yang dapat merubah tipe yang mengacu ke dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang kemudian dijabarkan secara teknis dalam peraturan pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, saat ini terkendala pada aspek kurang sosialisasinya undang-undang yang mengaturnya dan juga aspek penindakannya serta penjatuhan hukuman/sanksi yang kurang maksimal sehingga banyaknya pelanggaran lalu lintas yang menimbulkan tingginya angka kecelakaan juga.

Ketentuan uji tipe sebagaimana dijelaskan pada Pasal 50 Ayat 2 harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis sebagaimana dijelaskan pada Pasal 48 ayat 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 terdiri atas susunan, perlengkapan, ukuran, dan lain sebagainya. Adapun persyaratan laik jalan sebagaimana dijelaskan pada Pasal 48 Ayat 3 terdiri atas emisi gas

buang, kebisingan suara, efisien sistem rem utama, efisien sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama radius putar, akurasi alat petunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan. Modifikasi kendaraan yang telah diuji ulang harus melakukan registrasi dan identifikasi ulang sebagaimana yang telah dijelaskan pada Pasal 52 Ayat 4 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut penulis persyaratan teknis modifikasi kendaraan bermotor yang telah ditentukan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan sebuah kemaslahatan yang tujuannya demi menciptakan keamanan dan keselamatan umum.

Pidana denda sebagai pengganti penerapan pidana penjara sejauh ini dirasakan dalam masyarakat masih belum memenuhi tujuan pemidanaan, hal ini disebabkan oleh karena faktor-faktor : dapat digantikan pelaksanaan denda oleh bukan pelaku, menyebabkan rasa dipidananya pelaku menjadi hilang, Nilai ancaman pidana denda dirasakan terlampau rendah, sehingga tidak sesuai dengan keselarasan antara tujuan pemidanaan dengan rasa keadilan dalam masyarakat, Meskipun terdapat ancaman, pidana denda yang tinggi dalam aturan pidana di luar Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, akan tetapi tetap belum dapat mengikuti cepatnya perkembangan nilai mata uang dalam masyarakat. Dengan begitu seharusnya penerapan pidana penjara juga diberlakukan untuk pelaku tindak pidana lalu lintas yang melanggar perbuatan modifikasi kendaraan bermotor dengan dijatuhkannya

sanksi/hukuman pidana penjara agar si pelaku merasakan efek jera dan dapat memperbaiki diri dari si pelaku dan menjatuhkan sanksi hukuman denda dengan denda semaksimal mungkin sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang mengatur.

Tanggungjawab pidana tidak dapat dibedakan serta merta kepada pelaku kejahatan karena pada dasarnya kejahatan itu sendiri tidak dapat dilepaskan dari realitas kehidupan suatu masyarakat. Menurut paham ini, pidana atau hukum pidana di Indonesia harus berorientasi kepada kepentingan individu (pelaku kejahatan) dan kepentingan masyarakat termasuk korban kejahatan. Sistem pidana juga diharapkan tetap menjunjung tinggi harkat dan martabat manusia, berorientasi pada perbaikan diri pelaku dan sarana pencegahan kejahatan.

Pembaharuan tujuan pidana dalam penegakan hukum di Indonesia mendesak untuk dilakukan namun sayangnya sampai dengan sekarang Rancangan Kitab Undang-undang Hukum Pidana belum juga disahkan padahal dalam Rancangan KUHP tersebut telah memuat konsep tujuan dan pedoman pidana yang berlandaskan nilai keseimbangan antara kepentingan pelaku dan masyarakat. Pedoman menerapkan perumusan pidana diatur dalam Pasal 58-59 RUU KUHP (Konsep 2005-2008). Dengan adanya pedoman ini, dimungkinkan hakim menjatuhkan jenis pidana/sanksi lain yang tidak tercantum dalam perumusan delik yang hanya diancam dengan pidana tunggal atau bahkan dapat menjatuhkan pidana/sanksi lain itu bersama-sama dengan jenis pidana yang dirumuskan secara tunggal.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. Simpulan**

1. Memodifikasi kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan prosedur adalah sebuah kejahatan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam Putusan Perkara Nomor 89/Pid.Sus/2022/PN.IMJ hakim menilai bahwa terdakwa telah memenuhi unsur perbuatan sebagai mana pasal 277 yaitu Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe . Dan majelis hakim menjatuhkan sanksi atau hukuman kepada terdakwa dengan mempertimbangkan semua unsur-unsurnya dan terdakwa dijatuhkan sanksi atau hukuman sesuai dengan tuntutan penuntut umum yaitu dalam Pasal 227 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan pidana denda Rp. 5.000.000,- (lima juta rupiah) apabila tidak dibayarkan denda tersebut diganti denda pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan.
2. Pemidanaan terhadap pelaku dalam putusan Nomor 89/Pid.Sus/2022/PN.Lmj bahwa terdakwa dijatuhkan sanksi atau hukuman dengan pidana denda sebesar Rp. 5.000.000,- dan pidana kurungan selama 3 (tiga) bulan bahwa dengan penjatuhan pemidanaan tersebut



tidak sesuai dengan tujuan pemidanaan yang akan memberikan efek jera terhadap terdakwa serta untuk memperbaiki diri terdakwa agar tidak mengulangi perbuatannya kembali. Model pemidanaan tersebut sebenarnya kurang ideal seharusnya hakim dapat memberikan sanksi atau hukuman kepada terdakwa dengan pidana lainnya yang efektif sesuai dengan tujuan pemidanaan.

## **B. Saran**

1. Himbauan untuk para penegak hukum dengan adanya kurang efektifnya penjatuhan sanksi atau hukuman agar penegak hukum harus menemukan alternatif sanksi lain yang akan memberikan hasil lebih baik dan memberikan kesadaran terhadap masyarakat bahwa apa yang mereka lakukan mengganggu masyarakat lain dan pengguna jalan raya lain
2. Mengenai kendala yang dihadapi oleh aparat penegak hukum kepada pelanggar, dapat dengan melakukan penyuluhan informasi terhadap masyarakat tentang peraturan hukum agar masyarakat lebih paham akan hukumnya dan menimbulkan kesadaran hukum agar tidak melanggar, memberikan penyuluhan terkait bagaimana cara memodifikasi kendaraan yang tidak melanggar hukum serta tata cara untuk dapat melakukan modifikasi yang ekstrim terhadap kendaraan masyarakat yang sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku-Buku

- Ali Zainudin, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Sinar Grafika.
- Arief, Barda Nawawi, 1992, *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana “Kebijakan Penanggulangan Kejahatan dengan Hukum Pidana”*, Bandung, Alumni.
- \_\_\_\_\_, 1998. *Bunga Rampai Kebijakan Hukum Pidana*, Bandung, Citra Aditya.
- \_\_\_\_\_, 2001, *Masalah Penegakan Hukum dan Kebijakan Penanggulangan Kejahatan*, Bandung, Citra Aditya Bakti.
- Arif Budiarto dan Mahmudah, 2007, *Rekayasa Lalu Lintas*, Surakarta, Universitas Surakarta Press.
- Atmasasmita Romli, 1996, *Sistem Peradilan Pidana (Criminal Justice System) Perspektif Eksistensialisme Dan Abolisionalisme*, Jakarta, Penerbit Bina Cipta.
- Bahari Adib, 2021, *Tanya Jawab Aturan Wajib Berlalu Lintas*, Jakarta, Pustaka Yustisia.
- C.T.S. Kansil, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta, Rineka Cipta.
- Chazawi Adami, 2002, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I*, Jakarta, Raja Grafindo Persada.
- \_\_\_\_\_, 2005, *Pelajaran Hukum Pidana I (sistem pidana, tindak pidana, teori-teori pemidanaan & batas berlakunya hukum pidana)*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada.
- \_\_\_\_\_, 2007, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I : Stelsel Pidana, Tindak Pidana, Teori-Teori Pemidanaan, dan Batas Berlakunya Hukum Pidana*, Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.
- Eddy O.S Hiariej, 2014, *Prinsip-prinsip Hukum Pidana*, Yogyakarta, Cahaya Atama Pustaka.
- Huda Chairul, 2006, *Dari Tiada Pidana Tanpa Kesalahan Menuju Kepada Tiada Pertanggungjawaban Pidana Tanpa Kealahan. Tinjauan*

*Kritis Terhadap Teori Pemisahan Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana*, Jakarta, Kencana Prenada Media.

Ilyas Amir, 2012, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Yogyakarta. Rangkan Education & PuKAPIIndonesia.

Imanto Teguh, 2014, “*Proses Visualisasi Modifikasi Motor*,” Inosains.

Jaser ‘Audah, 2013, *al-Maqāsid Untuk Pemula*, terj. ‘Ali ‘Abdelmo’im, cet. Ke-1, Yogyakarta, SUKA-Press.

L Bernard, 2013, *Teori Hukum*, Yogyakarta, Genta Publishin.

Lamintang, P.A.F, 1997, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti.

Leden Marpaung, 1972, *Asas Teori Praktik Hukum Pidana*, Jakarta, PT. Sinar Grafika.

Mahasin, Afif Nurul, 2019, *Praktek custom motor ditinja dari hukum positif dan hukum Islam*.

Mardjono Reksodipoetro. 1994. *Sistem Peradilan Pidana Indonesia (Peran Penegak Hukum Melawan Kejahatan)*. Dikutip dari Sistem Peradilan Pidana Kontemporer.

Maskat Junaedi, 1998, *Pengetahuan Praktek Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Surabaya, Sibaya.

Moeljatno, 1985, *Membangun Hukum Pidana*, Jakarta, Bina Aksara.

\_\_\_\_\_, 2008, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Rineka Cipta.

Mudzakir, 2008, *Perencanaan Pembangunan Hukum Nasional Bidang Hukum Pidana Dan Sistem Pemidanaan (Politik Hukum Dan Pemidanaan)*, Jakarta, Departemen Hukum dan HAM Badan Pembinaan Hukum Nasional.

Muhammad Rusli, 2011, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia*, Yogyakarta, UII Press.

Muladi, dan Barda Nwawi Arief, 2010, *Teori-Teori dan Kebijakan Hukum Pidana, Cetakan Ke-4*, Bandung, Alumni.

- Mulyadi Lilik, 2006, *Hukum Acara Pidana, Normatif, Teoritis, Praktik dan Permasalahannya*, Bandung, Alumni.
- Nasution, M.N., 2008, *Manajemen Transportasi*, Yogyakarta, Ghalia Indonesia.
- P.A.F Lamintang, 2011, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, Cetakan Keempat, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti.
- Poernomo Bambang, 1982, *Asas-Asas Hukum Pidana*, Jakarta, Ghalia Indonesia.
- Prasoko Djoko, 1998, *Hukum Penitensier di Indonesia*, Jakarta, Liberty.
- Prodjodikoro Wirjono, 2003, *Asas Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Jakarta, Refika Aditama.
- \_\_\_\_\_, 2003, *Tindak-Tindakan Pidana Tertentu di Indonesia*, Bandung, Refika Aditama.
- \_\_\_\_\_, 2016, *Asas-Asas Hukum Pidana di Indonesia*, Bandung, Refika Aditama.
- Reksodiputro Mardjono, 1993, *Sistem Peradilan Pidana Indonesia (Melihat Kepada Kejahatan Dan Penegakan Hukum Dalam Batas-Batas Toleransi)*, Fakultas Hukum Universitas Indonesia
- Santoso, Sani Imam, 2014, *Teori Pemidanaan dan Sandera Badan Gijzeling*, Jakarta, Penaku, Cetakan pertama.
- Soekanto Soerjono, 2010. *Faktor-faktor Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta : Rajawali Pers.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2011, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, Rajawali Press, cetakan ke-13.
- \_\_\_\_\_, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Jakarta, Rajawali Pers.
- Sumawarni Sri, 2012, *Sebuah Seri Metode Penelitian Hukum*, Semarang, UPT UNDIP Press.
- Suparni Niniek, 2007, *Eksistensi Pidana Denda dalam Sistem Pidana Pemidanaan*, Jakarta, Sinar Grafika.

Suprpto T. M dan Wadjiono, 1993, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas, Edisi Kedua*, Yogyakarta, Gajah Mada University Press.

Sutadi Marianna, 2014, *Tanggung Jawab Perdata dalam Kecelakaan Lalu Lintas*, Jakarta, Mahkamah Agung RI.

Syamsuddin Rahman, 2014, *Merajut Hukum Di Indonesia*, Jakarta, Mitra Wacana Media.

Wahbah az-Zuhaili, *Ushul al-Fiqh al-Islami*, Damaskus: Dār al-Fikr, cet. ke 1, jus 1.

Wahid Eryantouw, 2009, *Keadilan Restoratif dan Peradilan Konvensional dalam Hukum Pidana*, Jakarta, Universitas Trisakti.

Waluyo Bambang, 2004, *Pidana dan Pemidanaan*, Jakarta, Sinar Grafika.

Yesmil Anwar dan Adang, 2009, *Sistem Peradilan Pidana; Konsep, Komponen, dan Pelaksanaannya dalam Penegakan Hukum di Indonesia*, Bandung, Widya Padjajaran.

## **B. Peraturan Perundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Pidana

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965, Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

## **C. Makalah, Jurnal, Tesis**

Devi Eka M, Suroto, Ekawati, 2017, *Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Kecelakaan Lalu Lintas pada Karyawan Pengendara Sepeda Motor di Koperasi Simpan Pinjam Sumber Rejeki Blora*, Jurnal Kesehatan Masyarakat, Vol. 5, No. 3, 2017.



Marsaid, M. Hidayat, 2013, *Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor*, Jurnal Ilmu Keperawatan, Vol. 1 No. 2.

Muhammad Azizirrahman, Ellyn Normelani, Deasy Arisanty, 2015, *Faktor Penyebab Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas pada Daerah Rawan Kecelakaan di Kecamatan Banjarmasin Tengah Kota Banjarmasin*, Jurnal Pendidikan Geografi, Vol. 2 No. 3.

Nunuj Nurdjanah, Reni Puspitasari, 2017, *Faktor yang Berpengaruh terhadap Konsentrasi Pengemudi*, Jurnal Warta Penelitian Perhubungan, Vol. 29, No. 1.

Samuel Yohenson Yoce Matthews dan I Nengah suharta, *Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor di Indonesia*, Jurnal Kerta Semaya, Vol. 8 No. 5 Tahun 2020.

Sri Endah Wahyuningsih, 2013, *Prinsip-prinsip Individualisasi Pidana Dalam Hukum Pidana Islam dan Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia*, Semarang, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, hlm. 88.

#### **D. Internet**

<http://accounting-media.blogspot.com/2014/06/bahanhukum-primer-dan-bahan-hukum-sekunder.html>

<http://kbbi.web.id/modifikasi>

<http://repository.ub.ac.id/id/eprint/11415/1/BAB%20II.pdf>

<https://eprints.umm.ac.id/37905/3/jiptummpp-gdl-mcetoviend-50384-3-babii.pdf>