

BAB III

PERSYARATAN TEKNIS DAN SANKSI HUKUM TERHADAP MODIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

A. Persyaratan Teknis Modifikasi Kendaraan Bermotor dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ketentuan Modifikasi kendaraan dalam Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 terdapat pada beberapa pasal diantaranya ialah:

Pasal 48 yang berbunyi :

- (1) Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas :
 - a. Susunan
 - b. Perlengkapan
 - c. Ukuran
 - d. Karoseri
 - e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya
 - f. Pemuatan
 - g. Penggunaan
 - h. Penggandengan kendaraan bermotor
 - i. Penempelan kendaraan bermotor.
- (3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas :
 - a. Emisi gas buang
 - b. Kebisingan suara
 - c. Efisiensi sistem rem utama
 - d. Efisiensi sistem rem parkir
 - e. Kincup roda depan
 - f. Suara klakson
 - g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama
 - h. Radius putar

- i. Akurasi alat penunjuk kecepatan
 - j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban
 - k. 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 yang berbunyi:

(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 yang berbunyi:

(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 : a. pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap, 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 pemerintah.

Pasal 51 yang berbunyi:

(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.

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

Pasal 52 yang berbunyi:

(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 yang berbunyi :

(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 di 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 yang berbunyi :

(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, 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 yang berbunyi :

(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.

B. Sanksi Hukum Modifikasi Kendaraan Bermotor yang Menyebabkan Kecelakaan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pengertian sanksi hukum adalah sebuah aturan yang bersifat memaksa yang dihasilkan untuk mematuhi undang – undang dan peraturan atau perintah (sanksi untuk penyalah gunaan pelanggaran hukum)

Ketentuan sanksi pidana modifikasi kendaraan bermotor dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas yaitu:

pasal 277 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 di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 ayat 1 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).¹

Pasal 76 ayat (1) berbunyi :

Setiap orang yang melanggar ketentuan pasal 53 ayat (1), pasal 54 ayat (2) atau ayat (3), atau pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa: a. peringatan tertulis, b. pembayaran denda, c. pembekuan izin, d. pencabutan izin.²

Dari penjelasan pasal 76 yang dimaksud dengan sanksi Administratif adalah sanksi yang dikenakan terhadap pelanggaran administrasi atau ketentuan

¹ Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

² Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.

undang- undang yang bersifat administratif. Pada umumnya sanksi administrasi / administratif berupa :

1. Denda (misalnya yang diatur dalam PP No.28 Tahun 2008)
2. Pembekuan hingga pencabutan sertifikat dan/atau izin (misalnya yang diatur dalam Permenhub No. KM 26 Tahun 2009)
3. Penghentian sementara pelayanan administrasi hingga pengurangan jatah produksi (misalnya yang diatur dalam Permenhut No.P.39 / MENHUT-II / 2008 Tahun 2008)
4. Tindakan administratif (misalnya yang diatur dalam Keputusan KPPU No. 252/KPPU/KEP/VII/2008 Tahun 2008)

Ketentuan pidana denda yang diterapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengacu kedalam ketentuan denda yang terdapat dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) Pasal 31 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3) yang berisi :³

- (1) Terpidana dapat menjalani pidana kurungan pengganti tanpa menunggu batas waktu pembayar denda
- (2) Ia selalu berwenang membebaskan dirinya dari pidana kurungan pengganti dengan membayar dendanya

³ Andi Hamzah, *Kitab Undang-undang Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2003), hlm 17.

- (3) Pembayaran sebagian dari pidana denda, baik sebelum maupun sesudah mulai menjalani pidana kurungan pengganti, membebaskan terpidana dari sebagian pidana kurungan yang seimbang dengan bagian yang dibayarnya.

Menurut Niniek Suparni pidana denda digolongkan dalam dua kelompok diantaranya ialah :⁴

1. Kelompok pidana ringan (*Lichte Straffen*) dalam jenis delik yang bersifat pelanggaran (*Overtredingen*- BUKU III Kitab Undang-Undang Hukum Pidana), salah satu contohnya Pelanggaran Ketertiban Umum Pasal 503 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP)
2. Kelompok Pidana berat (*Strenghe Straffen*) karena adanya anggapan bahwa pidana denda kurang efektif dalam mencapai tujuan pemidanaan dengan pidana perampasan kemerdekaan. Misalnya: Pasal 333 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) yaitu orang yang merampas kemerdekaan orang lain secara tidak sah.

⁴ Niniek Suparni, "*Eksistensi Pidana Denda dalam Sistem Pidana dan Pemidanaan*, (Jakarta : Sinar Grafika, 2007), 49.

Menurut Muladi dan Barda Nawawi Arief, dalam pelaksanaan pidana denda perlu dipertimbangkan mengenai:⁵

1. Sistem penempatan jumlah atau besarnya pidana denda
2. Batas waktu pelaksanaan pembayaran denda
3. Tindakan-tindakan paksaan yang diharapkan dapat menjamin terlaksananya pembayaran denda dalam hal terpidana tidak dapat membayar dalam batas waktu yang telah ditetapkan
4. Pelaksanaan pidana denda dalam hal-hal khusus (misalnya, terhadap seorang anak yang belum dewasa atau belum bekerja dan masih tanggungan orang tua)
5. Pedoman atau kriteria untuk menjatuhkan pidana denda.

Pidana denda mempunyai keuntungan-keuntungan,⁶ yaitu:

1. Dengan penjatuhan pidana denda maka anomitas terpidana akan tetap terjaga, setiap terpidana merasakan kebutuhan untuk menyembunyikan identitas mereka atau tetap anonim tidak dikenal. Kebanyakan dari mereka takut untuk dikenali sebagai orang yang pernah mendekam dalam penjara oleh lingkungan sosial atau lingkungan kenalan mereka

⁵ Muladi, Barda Nawawi Arief, *Teori-teori dan Kebijakan Pidana*, (Bandung: Citra Aditiya Bakti, 2005), 181.

⁶ Niniek Suparni, *"Eksistensi Pidana Denda dalam Sistem Pidana dan Pemidanaan"*, 68.

2. Pidana denda tidak menimbulkan stigma atau cap jahat bagi terpidana, sebagaimana halnya yang dapat ditimbulkan dari penerapan pidana perampasan kemerdekaan
3. Dengan penjatuhan pidana denda, negara akan mendapatkan pemasukan dan di samping proses pelaksanaan hukumnya lebih mudah dan murah.

Pidana denda juga mempunyai kelemahan-kelemahan, yaitu:⁷

1. Bahwa pidana denda ini dapat dibayarkan atau ditanggung oleh pihak ketiga sehingga pidana yang dijatuhkan tidak secara langsung dirasakan oleh terpidana sendiri. Hal mana membawa akibat tidak tercapainya sifat dan tujuan pembedaan untuk membina si pembuat tindak pidana agar menjadi anggota masyarakat yang berguna, serta mendidik si pembuat tindak pidana untuk mempertanggung jawabkan perbuatannya.
2. Bahwa pidana denda juga dapat membebani pihak ketiga yang tidak bersalah, dalam arti pihak ketiga dipaksa turut merasakan pidana tersebut, misalnya uang yang dialokasikan bagi pembayaran pidana denda yang dijatuhkan pada kepala rumah tangga yang melakukan kesalahan mengemudi karena mabuk, akan menciutkan anggaran rumah tangga yang bersangkutan.

⁷ *Ibid.*, 67.

3. Bahwa pidana denda ini lebih menguntungkan bagi orang-orang yang mampu, karena bagi mereka yang tidak mampu maka besarnya pidana denda tetap merupakan beban atau masalah, sehingga mereka cenderung untuk menerima jenis pidana yang lain yaitu pidana perampasan kemerdekaan.
4. Bahwa terdapat kesulitan dalam pelaksanaan penagihan uang denda oleh Jaksa selaku eksekutor, terutama bagi terpidana yang tidak ditahan atau tidak berada dalam penjara.

Menurut Niniek Suparni 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.

Pasal 229 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas menjelaskan tentang beberapa kecelakaan lalu lintas diantaranya yaitu :⁸

- a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang
- b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- c. Kecelakaan Lalu Lintas berat, merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Secara umum mengenai kewajiban dan tanggung jawab Pengemudi, Pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan ini diatur dalam Pasal 234 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi:

“Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/ atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/ atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi.”

Namun, ketentuan tersebut di atas tidak berlaku jika:

- a. Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi.
- b. disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga dan
- c. disebabkan gerakan orang dan/ atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan.

⁸ Kartika Febryanti, Diana Kusumasari, “Pertanggungjawaban Hukum Dalam Kecelakaan yang Mengakibatkan Kerugian Materi”, <http://www.hukumonline.com>, diakses pada tanggal 10 Juli 2013

Pihak yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan. Kewajiban mengganti kerugian ini dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat tercantum dalam pasal 236 UU LLAJ

Suatu tindakan dinyatakan tindak pidana apabila memenuhi beberapa unsur atau elemen perbuatan pidana⁹ adalah :

- a. perbuatan.
- b. keadaan yang menyertai perbuatan.
- c. keadaan tambahan yang memberatkan pidana.
- d. objek hukum
- e. subyek hukum.

Kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi tiga yakni baik kecelakaan lalu lintas ringan, sedang maupun berat adalah termasuk tindak pidana. Hal ini merujuk pada ketentuan Pasal 230 UU LLAJ yang berbunyi:

“Perkara Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), ayat (3), dan ayat (4) diproses dengan acara peradilan pidana sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

⁹ Moeljatno, *Asas-Asas Hukum Pidana*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2009), 69.

Sanksi hukum yang dapat dikenakan bagi pengemudi karena kelalaian adalah sanksi pidana yang diatur dalam dalam Pasal 310 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi:

“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 Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah)”.

Sedangkan dalam hal pengemudi kendaraan bermotor dengan sengaja membahayakan kendaraan / barang , diatur dalam Pasal 311 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi:

“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 Rp 3.000.000,00 (tiga juta rupiah)”.

Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas terdapat pada pasal 314 UU LLAJ.