

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP
PELAKU MODIFIKASI MOTOR DITINJAU
DARI UNDANG UNDANG No. 22 TAHUN
2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN¹**

Oleh :

Sahman Brema Karo-Karo²

Marthin Doodoh³

Diana Esther Rondonuwu⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan hukum modifikasi motor dalam UU No. 22 tahun 2009 dan untuk mengkaji penerapan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terhadap pelaku modifikasi motor dalam praktik penegakan hukum. Dengan metode penelitian hukum normatif, kesimpulan yang didapat: 1. Pengaturan hukum mengenai modifikasi sepeda motor pada dasarnya tidak dimaksudkan untuk melarang kegiatan modifikasi secara mutlak, melainkan untuk mengatur agar setiap bentuk perubahan terhadap kendaraan bermotor tetap berada dalam koridor keselamatan dan ketertiban berlalu lintas. Modifikasi kendaraan bermotor diperbolehkan selama tetap memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan kendaraan. 2. Penerapan hukum terhadap pelaku modifikasi motor dalam praktik penegakan hukum masih menghadapi berbagai kendala. Salah satu permasalahan yang muncul adalah adanya perbedaan pemahaman dan penafsiran di lapangan mengenai batasan antara modifikasi yang diperbolehkan dan yang dilarang. Kondisi ini berpotensi menimbulkan tindakan penegakan hukum yang tidak konsisten dan dapat merugikan pelaku modifikasi motor.

Kata Kunci : *modifikasi motor, UU LLAJ*

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan transportasi adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan⁵. Dari berbagai sudut pandang tersebut, transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem atau proses yang memungkinkan pergerakan manusia dan

barang untuk mencapai tujuan tertentu dengan efisien, efektif, dan aman. Definisi-definisi tersebut mencerminkan pentingnya transportasi dalam mendukung mobilitas manusia, pertumbuhan ekonomi, dan integrasi sosial di seluruh dunia.

Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat atau kendaraan yang dioperasikan di air yang 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.⁶ Kendaraan bermotor ini dimiliki oleh banyak masyarakat, alat transportasi ini memiliki tujuan untuk mempermudah aktivitas sehari-hari bagi setiap orang. Pentingnya alat transportasi ini dalam kehidupan manusia tercermin dengan adanya Undang-Undang yang mengaturnya.

Salah satu kendaraan yang paling banyak dimiliki oleh setiap warga Indonesia ialah sepeda motor. Ketersediaan berbagai jenis sepeda motor membuat masyarakat memiliki banyak pilihan untuk menemukan pilihan untuk menemukan tipe yang sesuai dengan kebutuhan dan gaya hidup mereka. Berbagai jenis motor tersedia dengan berbagai ukuran, bentuk, dan performa yang berbeda seperti motor bebek, motor *matic*, motor *sport*, *naked bike*, *dirt bike*, *supermoto*, *cruiser*, dan tentunya motor listrik.

Seiring dengan berkembangnya zaman para pengguna sepeda motor tidak hanya menggunakan sepeda motor pabrikan melainkan para pengendara ini melakukan modifikasi terhadap sepeda motor yang mereka miliki. Modifikasi itu sendiri merupakan mengubah motor dari bentuk standar pabrikan menjadi bentuk baru namun dalam perubahan tersebut tanpa mengubah kenyamanan dalam berkendara⁷. Pelaku modifikasi motor atau yang biasa disebut modifikator, adalah orang atau pihak yang melakukan perubahan atau pengubahan pada kendaraan roda dua (sepeda motor) dari bentuk standar pabrik. Motivasi memodifikasi motor bisa beragam, mulai dari penyesuaian gaya, peningkatan performa, hingga ekspresi kreativitas. Komunitas dan event modifikator motor juga berkembang di berbagai wilayah. Adapun menurut Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan ialah Modifikasi kendaraan bermotor adalah perubahan terhadap

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 20071101788

³ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵ Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan

⁶ Undang-Undang No.1 Tahun 2022

⁷ Teguh Imanto. *Proses visualisasi modifikasi motor*. Fakultas Desain Dan Industri Kreatif Universitas Esa Unggul Jakarta. Hlm 95

spesifikasi teknis dimensi, mesin dan/atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor.

Memodifikasi kendaraan yang sampai menyebabkan motor mengalami perubahan kerangka sehingga memiliki konsep baru ini tidak dapat dilakukan dengan sembarangan dikarenakan terdapat regulasi yang mengatur pelaksanaannya. Mulai dari bengkel umum yang mempunyai kewenangan untuk melakukan modifikasi, kewajiban untuk dilakukannya pengujian tipe ulang yang dilakukan terhadap kendaraan yang telah melakukan modifikasi/ kustomisasi.

Fenomena dalam memodifikasi atau meng-*customisasi* kendaraan bermotor ini digandrungi oleh banyak pihak baik dari golongan anak muda sampai dengan orang tua yang tertarik dalam bidang otomotif yang memiliki keunikan. Peminat dalam memodifikasi motor ini baik untuk penggunaan transportasi di jalan maupun untuk dilombakan dalam ajang kompetispun semakin banyak. Ada beberapa festival atau ajang kompetisi sepeda motor ini seperti Suryanation Motorland, Kustom Kulture Festival "KUSTOMFEST", dan kompetisi-kompetisi lainnya. Bahkan presiden Republik Indonesia yaitu Ir. Joko Widodo memiliki sebuah unit motor *custom* yang menggunakan mesin Royal Enfield berkapasitas 350cc, beraliran Chopperland. Motor itu sendiri merupakan hasil Garapan Elders Garaga dan Kick Ass Chopper yang lama pengerjaannya sendiri selama 1,5 bulan.

Permasalahan modifikasi motor saat ini mencakup aspek keamanan, legalitas, dan dampak lingkungan. Banyak pemilik kendaraan melakukan perubahan pada motor mereka tanpa memperhatikan regulasi yang berlaku, seperti standar keselamatan dan emisi yang ditetapkan oleh pemerintah. Modifikasi yang tidak sesuai standar dapat mengurangi keamanan motor; misalnya, perubahan pada sistem rem atau suspensi yang tidak teruji dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Selain itu, banyak modifikasi melanggar hukum, seperti penggunaan knalpot bising atau mengubah spesifikasi mesin, yang tidak hanya melanggar undang-undang tetapi juga dapat mengakibatkan sanksi hukum. Modifikasi ini bertentangan dengan aturan yang tertera dalam Undang-Undang Lalu Lintas. Aturan-aturan ini sangat diperlukan sebagai acuan dalam menjalankan segala perbuatan sehingga dapat digunakan sebagai dasar dalam menghadapi masalah-masalah yang akan atau sedang terjadi. Meskipun modifikasi kendaraan bermotor tidak tergolong sebagai kejahatan, perbuatan tersebut patut diperhatikan dan diawasi untuk mencegah perilaku yang tidak sesuai dengan nilai dan fungsi komponen setelah pabrik yang dapat

memastikan keamanan. Secara sosiologis dan yuridis, tampaknya terjadi perkembangan signifikan di daerah pertokoan di Indonesia terkait modifikasi kendaraan.

Respon masyarakat terhadap modifikasi motor saat ini di Indonesia cukup beragam. Di satu sisi, banyak yang mengapresiasi modifikasi sebagai bentuk ekspresi kreatif dan personalisasi kendaraan, menjadikannya sebuah budaya yang mendalam di kalangan penggemar otomotif. Berbagai komunitas dan acara modifikasi motor tumbuh subur, menunjukkan dukungan luas terhadap praktik ini. Namun, di sisi lain, ada kekhawatiran mengenai dampak negatif modifikasi yang tidak sesuai standar, seperti peningkatan risiko kecelakaan dan polusi suara. Beberapa warga merasa terganggu oleh suara bising dari knalpot modifikasi dan khawatir tentang keselamatan di jalan raya. Pemerintah dan pihak berwenang juga mendapatkan tekanan untuk lebih ketat dalam mengawasi dan menegakkan peraturan terkait modifikasi motor guna memastikan keselamatan dan kenyamanan publik.

Contoh kasus pada bulan oktober 2024 seorang warga Manado mengalami penyitaan sepeda motor oleh Satuan Lintas Polres Manado, motor yang disita adalah honda CBR 150R bergaya *bobber*, yang telah dimodifikasi secara estetika dan fungsional, pelaku mengganti knalpot standar dengan knalpot aftermarket merek R9 Performance yang diklaim bersertifikasi SNI (Standar Nasional Indonesia) dan tidak melebihi ambang batas kebisingan 80 Db sesuai peraturan Menteri Perhubungan. Saat diberhentikan petugas tanpa menggunakan *sound level meter*, petugas langsung menyatakan knalpotnya terlalu bising dan menyita STNK serta knalpotnya, serta memberikan surat tilang. Pelaku protes dan meminta pengukuran objektif, namun petugas bersikeras bahwa "suara knalpot terdengar bising di telinga" dan prosedur penyitaan tetap dilakukan. Meskipun modifikasi ilegal akan ditindak, pelaku modifikasi memiliki hak untuk diproses secara adil. Fenomena penindakan terhadap pengendara motor besar (*moge*) di kawasan Senayan Jakarta pada tahun 2021 menjadi salah satu contoh nyata polemik antara penegakan hukum dan hak modifikasi kendaraan bermotor. Dalam kasus tersebut, sejumlah pengendara *moge* ditilang oleh pihak kepolisian karena dianggap menggunakan knalpot bising yang tidak sesuai dengan ketentuan ambang batas kebisingan. Berdasarkan pemberitaan dari Kompas.tv (7 Juni 2021), tercatat sebanyak 13 pengendara dikenai tilang, sementara 1 pengendara dilepaskan setelah dilakukan

pemeriksaan lebih lanjut. Menariknya, salah satu motor yang ditilang diketahui masih menggunakan knalpot standar pabrikan Ducati, sehingga menimbulkan perdebatan di kalangan masyarakat mengenai batas objektif penilaian “knalpot bising” oleh aparat penegak hukum.

Kasus ini memperlihatkan adanya ketegangan antara kreativitas dan kepemilikan hak modifikasi dengan kewajiban pemenuhan standar teknis dan laik jalan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya Pasal 48 dan Pasal 285 ayat (1). Ketidaksesuaian persepsi antara pengguna dan aparat terhadap makna “bising” serta “modifikasi” sering kali menimbulkan kerugian bagi pemilik kendaraan, baik secara materiil maupun administratif. Oleh karena itu, kasus ini penting dikaji lebih lanjut sebagai refleksi atas perlunya standarisasi, transparansi, dan kejelasan prosedur penegakan hukum terhadap kendaraan hasil modifikasi agar keadilan dan kepastian hukum dapat terwujud.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana pengaturan hukum modifikasi motor ditinjau dari UU No. 22 Tahun 2009?.
2. Bagaimana penerapan UU No.22 Tahun 2009 terhadap pelaku modifikasi motor?

C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian yuridis normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Hukum Modifikasi Motor

Fenomena modifikasi motor ini merupakan suatu bentuk kreativitas masyarakat dalam menyalurkan minat terhadap dunia otomotif. Meskipun demikian modifikasi yang menggesampingkan peraturan hukum dapat berpotensi menyebabkan dampak buruk pada keamanan dan keteraturan dalam berlalu lintas. Maka daripada itu Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) diberlakukan untuk menetapkan pembatasan dan regulasi sehingga modifikasi tetap sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Sebagaimana dikemukakan oleh Satjipto Rahardjo (2000), hukum tidak semata-mata berfungsi menghukum, tetapi juga mengatur dan membimbing masyarakat agar tercipta keteraturan sosial (*law as a tool of social engineering*)⁸. Prinsip ini menjadi dasar dalam memahami bahwa pengaturan modifikasi kendaraan bukan untuk

mengekang kreativitas, melainkan untuk memastikan keselamatan publik tetap terjaga.

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) mempunyai peran sebagai landasan hukum utama yang mengatur berbagai aspek keselamatan dan ketertiban berlalu lintas di Indonesia, termasuk di dalamnya pengaturan tentang mengenai modifikasi kendaraan bermotor. Dimana pengaturan ini menjadi sangat krusial mengingat modifikasi kendaraan yang tidak terkontrol dapat menyebabkan risiko keselamatan bagi pengendara maupun pengguna jalan lainnya.

Modifikasi kendaraan bermotor ini diatur dalam beberapa ketentuan utama dalam UU LLAJ yang menegaskan bahwa kegiatan modifikasi bukanlah sesuatu yang dilarang secara mutlak melainkan harus dilakukan dengan memenuhi persyaratan teknis dan administrative tertentu. Dimana di dalam pasal 50 ayat (1) UU LLAJ menyatakan bahwa “setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan” yang dimana ketentuan ini menjadi landasan fundamental yang menegaskan bahwa seluruh kendaraan bermotor, termasuk yang telah dimodifikasi, wajib memenuhi standar teknis yang telah ditetapkan. Pengujian tersebut terdiri dari uji tipe dan uji berkala, dan ketentuan ini berlaku bukan hanya untuk kendaraan yang baru dirakit saja, melainkan juga untuk kendaraan yang sudah di modifikasi. Dalam pasal 50 ayat (2) juga mengatur secara spesifik bahwa “dalam hal terjadi perubahan terhadap konstruksi dan material kendaraan bermotor, perubahan tersebut wajib mendapatkan persetujuan dari Menteri yang bertanggung jawab di dibang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan”. Kedua pasal ini menegaskan bahwa modifikasi tidak dilarang secara mutlak, namun hanya dapat dilakukan jika memenuhi persyaratan teknis dan administrative yang telah ditetapkan oleh pemerintah.⁹

Adapun modifikasi yang di perbolehkan menurut Hukum di Indonesia ialah

1. Modifikasi Estetika atau Penampilan
Modifikasi yang bersifat estetika atau tampilan luar kendaraan diperbolehkan selama tidak mengubah struktur utama kendaraan atau spesifikasi teknisnya. Perubahann yang termasuk kategori ini adalah Perubahan seperti ini masih berada dalam batas toleransi yang diatur Pasal 50 ayat (1) UU LLAJ, yaitu bahwa setiap kendaraan

⁸ Satjipto Rahardjo. *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 2000. Hal 87

⁹ Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 50 ayat (1) dan (2)

bermotor yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan¹⁰

2. Modifikasi Fungsional yang Meningkatkan Keselamatan

Modifikasi yang bertujuan meningkatkan faktor keselamatan dan efisiensi kendaraan juga diperbolehkan sepanjang tidak mengubah tipe kendaraan. Misalnya, pemasangan *crash bar*, pelindung mesin, sistem pengereman tambahan seperti *Anti-lock Braking System (ABS)* aftermarket, atau penggunaan ban yang sesuai rekomendasi pabrikan¹¹. Jenis modifikasi ini umumnya tidak memerlukan uji tipe ulang karena tidak mengubah dimensi, rangka, atau mesin kendaraan.

Apabila modifikasi dilakukan terhadap spesifikasi teknis utama kendaraan seperti mesin, sistem suspensi, rangka, daya angkut, atau jumlah roda maka wajib dilakukan uji tipe ulang di lembaga resmi yang berwenang, seperti Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) di bawah Kementerian Perhubungan.¹²

Hal ini ditegaskan dalam Pasal 51 UU LLAJ serta diperinci dalam Pasal 1 angka 12 dan Pasal 51 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, yang mendefinisikan modifikasi sebagai perubahan terhadap spesifikasi teknis kendaraan yang harus diuji kembali sebelum digunakan di jalan. Penelitian Vicky Riski Yuspa dkk. (2024) menegaskan bahwa setiap kendaraan yang dimodifikasi dan menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, atau daya angkut, wajib dilakukan penelitian rancang bangun serta rekayasa kendaraan bermotor untuk menjamin keselamatan lalu lintas¹³

Sebaliknya, modifikasi yang menimbulkan potensi bahaya bagi pengguna jalan dilarang keras, seperti:

- mengganti knalpot dengan tingkat kebisingan di atas ambang batas (melanggar Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009),
- melepas komponen wajib seperti spion, lampu sein, atau pelat nomor, serta
- mengganti mesin atau struktur rangka tanpa izin dan uji tipe ulang.

Pelanggaran terhadap ketentuan ini dapat dikenakan sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 277 UU LLAJ, dengan ancaman pidana kurungan paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp24 juta.¹⁴

Pasal 106 ayat (3) UU LLAJ juga menegaskan bahwa kewajiban pengemudi untuk memastikan kendaraan yang digunakan laik jalan, dapat dilihat juga dalam pasal 285 ayat (1) yang Dimana pasal ini menegaskan pemberian sanksi pidana terhadap para pengemudi sepeda motor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Dengan demikian dapat dilihat dan dipahami bahwa hukum modifikasi kendaraan bermotor di Indonesia bersifat regulatif dan preventif, bukan prohibitif. Artinya hukum bertujuan untuk mengatur agar kegiatan modifikasi tidak menimbulkan bahaya bagi pengendara maupun pengguna jalan lainnya, bukan untuk melarang dan menghentikan kreativitas masyarakat.

Untuk mengaplikasikan ketentuan dalam UU LLAJ pemerintah juga menerbitkan berbagai macam peraturan pelaksana yang mengatur lebih spesifik mengenai tata cara modifikasi kendaraan. Sebagaimana yang disebutkan dalam Peraturan Pemerintah No 55 tahun 2012 tentang Kendaraan khususnya pasal 131 ayat (1) yang menyatakan bahwa "Setiap perubahan kendaraan konstruksi kendaraan bermotor yang berpengaruh terhadap tipe kendaraan harus mendapat persetujuan tipe dari Menteri". Dengan demikian setiap bentuk modifikasi yang mengubah seluruh struktur kendaraan wajib melalui proses uji tipe ulang oleh Kementerian Perhubungan. Di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor, yang dimana peraturan ini mengatur prosedur pengujian teknis untuk memastikan bahwa hasil modifikasi telah memenuhi standar keselamatan dan laik jalan. Disebutkan juga dalam peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia No 5 tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor, yang mewajibkan para pemilik kendaraan bermotor untuk melakukan registrasi ulang apabila telah terjadi perubahan fisik kendaraan seperti warna, mesin, atau rangka

¹⁰ Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Pasal 50 ayat (1)

¹¹ Achmad Hidayat dkk., "Kepastian Hukum E-TLE Mobile terhadap Pelanggar Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Jakarta Pusat," *Jurnal Hukum dan Bisnis* Vol. 4 No. 2 (2023).

¹² Jurnal Fatwa Hukum Universitas Tanjungpura, "Perlindungan Hukum bagi Penyandang Disabilitas Pengguna Kendaraan Bermotor Modifikasi di Kota Pontianak," *Jurnal Fatwa Hukum* Vol. 2 No. 1 (2024): 72–73, <https://jurnal.untan.ac.id/index.php/jfh/article/view/80973>.

¹³ Vicky Riski Yuspa, Marcellino Aditya Mahendra, dan Daniel Pandapotan, "Ketentuan Hukum Mengenai Modifikasi Kendaraan Bermotor," *Kajian Transportasi dan Jalan* Vol. 11 No. 1 (2024): 45–46, <https://ktj.pktj.ac.id/index.php/ktj/article/download/578/148/1520>

¹⁴ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Pasal 277.

Secara administratif, setelah kendaraan dimodifikasi dan dinyatakan lulus uji tipe, pemilik wajib melaporkan hasil modifikasi tersebut ke SAMSAT untuk mendapatkan pembaruan data dalam Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB).

Pengaturan hukum tentang modifikasi kendaraan bermotor di Indonesia didasarkan pada beberapa prinsip hukum penting, yaitu:

1. Prinsip Keselamatan (*Safety Principle*)

Dasar hukum prinsip ini tercermin dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), khususnya Pasal 48 yang menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan. Selanjutnya, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan juga mengatur bahwa modifikasi signifikan harus melalui uji tipe ulang di lembaga resmi seperti Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) di bawah wewenang Kementerian Perhubungan¹⁵.

2. Prinsip Kepastian Hukum (*Legal Certainty*)

Dasar hukum prinsip ini dapat dilihat dari Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) yang memberikan kerangka umum untuk regulasi lalu lintas, termasuk modifikasi kendaraan. Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 tahun 2013 tentang Uji Tipe Kendaraan Bermotor menyediakan panduan detail tentang prosedur modifikasi, persyaratan izin, dan juga sanksi. Aturan ini dirancang untuk menghilangkan ambiguitas.

3. Prinsip Proporsionalitas

Prinsip ini juga tercermin dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) terkhusus pada pasal 273 yang mengatur sanksi untuk pelanggaran lalu lintas termasuk modifikasi ilegal. Juga Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan lebih lanjut mengklasifikasikan modifikasi berdasarkan dampaknya, memungkinkan penegakan hukum yang proporsional.

4. Prinsip Perlindungan Hukum (*Legal Protection*)

Dasar hukum prinsip ini terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), yang mengatur perlindungan melalui regulasi keselamatan dan sanksi. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2013 tentang Uji Tipe Kendaraan Bermotor lebih lanjut mendukung aspek preventif dengan mewajibkan izin dan uji tipe, serta represif melalui denda dan pencabutan izin

Pengaturan hukum modifikasi kendaraan bermotor di Indonesia menunjukkan interaksi antara aspek normatif (aturan hukum formal) dan sosiologis (implementasi dalam masyarakat). Secara normatif, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) serta peraturan turunannya menyediakan kerangka hukum yang komprehensif. Namun, secara sosiologis, implementasi aturan ini sering kali terkendala oleh dinamika sosial dan struktural

Secara normatif, UU LLAJ dan peraturan turunannya telah memberikan pengaturan yang cukup komprehensif terkait modifikasi kendaraan bermotor. UU LLAJ, melalui Pasal 48 dan 273, menetapkan standar keselamatan, prosedur uji tipe, serta sanksi untuk pelanggaran modifikasi ilegal. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2013 tentang Uji Tipe Kendaraan Bermotor lebih lanjut mengatur klasifikasi modifikasi berdasarkan tingkat risiko, persyaratan izin, dan mekanisme pengujian. Pengaturan ini dirancang untuk mencegah modifikasi yang ekstrem, seperti perubahan pada mesin atau suspensi yang dapat mengurangi stabilitas kendaraan, sambil memungkinkan inovasi yang aman. Secara normatif, kerangka hukum ini kuat karena mengintegrasikan prinsip-prinsip seperti keselamatan, kepastian hukum, proporsionalitas, dan perlindungan hukum, memastikan bahwa modifikasi tidak mengancam ketertiban lalu lintas, keselamatan pengguna jalan, atau lingkungan.

Secara sosiologis, implementasi aturan tersebut masih menghadapi beberapa kendala yang menghambat efektivitasnya. Pertama, kurangnya pemahaman masyarakat terhadap prosedur legalisasi modifikasi. Banyak pemilik kendaraan, khususnya di kalangan muda atau daerah non-urban, tidak familiar dengan langkah-langkah seperti memperoleh Surat Izin Modifikasi (SIM) dari bengkel bersertifikat atau menjalani uji tipe di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB), sehingga mereka cenderung melakukan modifikasi secara sembunyi-sembunyi atau ilegal. Kedua,

¹⁵ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Pasal 1 angka (12) dan Pasal 51.

keterbatasan fasilitas uji tipe kendaraan di berbagai daerah. Fasilitas ini sebagian besar terpusat di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, dan Bandung, sehingga masyarakat di daerah terpencil atau pulau-pulau kecil kesulitan mengaksesnya, yang berujung pada modifikasi tanpa pengawasan resmi. Ketiga, penegakan hukum yang belum seragam di lapangan, di mana aparat penegak hukum sering kali menindak pelanggaran tanpa sosialisasi yang memadai. Misalnya, polisi lalu lintas mungkin memberikan sanksi berat pada modifikasi estetika ringan tanpa menjelaskan dasar hukumnya, yang menimbulkan persepsi ketidakadilan dan resistensi dari masyarakat

Pengaturan hukum tentang modifikasi motor dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bersifat pedoman, bukan larangan absolut. Hukum memberikan ruang bagi untuk berkreasi sepanjang tetap mematuhi persyaratan teknis dan keselamatan lalu lintas.

Modifikasi kendaraan diperbolehkan jika telah melalui uji tipe dan registrasi ulang sesuai peraturan. Namun, pelanggaran terhadap ketentuan tersebut dapat dikenai sanksi administratif maupun pidana.

Dengan demikian, pengaturan modifikasi motor di Indonesia mencerminkan prinsip keseimbangan antara kebebasan berekspresi dan tanggung jawab hukum. Agar pengaturan ini efektif, diperlukan peningkatan kesadaran hukum serta sinergi antara pemerintah, kepolisian, dan komunitas otomotif dalam mewujudkan budaya modifikasi yang aman dan legal.

B. Penerapan UU No. 22 Tahun 2009 Terhadap Pelaku Modifikasi Motor

Penerapan hukum terhadap pelaku modifikasi motor di Indonesia didasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) yang menjadi landasan yuridis utama dalam penyelenggaraan lalu lintas dan transportasi jalan. Undang-undang tersebut mengatur berbagai aspek terkait penggunaan dan pengoperasian kendaraan bermotor, termasuk ketentuan mengenai persyaratan teknis kendaraan yang berfungsi sebagai pedoman dalam menilai legalitas serta kelayakan setiap bentuk modifikasi kendaraan bermotor di Indonesia. Berdasarkan konsiderans UU LLAJ, pembentukan undang-undang ini dilatarbelakangi oleh kebutuhan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain. Dalam konteks ini, pengaturan mengenai modifikasi kendaraan bermotor menjadi sangat penting karena berkaitan

langsung dengan aspek keselamatan pengguna jalan

Pasal 48 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menegaskan bahwa setiap kendaraan bermotor yang digunakan di jalan raya wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Selanjutnya, pada ayat (2) dijelaskan bahwa persyaratan teknis tersebut mencakup kewajiban bagi kendaraan bermotor untuk dilengkapi dengan perlengkapan serta peralatan yang sesuai dengan fungsi dan peruntukannya. Ketentuan ini memiliki signifikansi yuridis yang penting karena menjadi tolak ukur utama dalam menentukan apakah suatu tindakan modifikasi kendaraan bermotor masih berada dalam koridor hukum yang diperbolehkan atau justru melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Lebih lanjut, Pasal 50 UU LLAJ menegaskan bahwa setiap orang yang mengoperasikan kendaraan bermotor di jalan wajib memenuhi persyaratan kendaraan bermotor dalam keadaan laik jalan. Pengertian laik jalan mencakup kondisi kendaraan yang memenuhi persyaratan kelaikan fungsi untuk berlalu lintas. Hal ini berarti bahwa setiap modifikasi yang dilakukan tidak boleh mengurangi atau menghilangkan fungsi kelaikan kendaraan untuk berlalu lintas¹⁶

Pasal 52 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menetapkan bahwa setiap kendaraan bermotor yang digunakan di jalan umum wajib melalui proses pendaftaran dan identifikasi resmi. Lebih lanjut, ayat (2) menjelaskan bahwa kegiatan registrasi dan identifikasi tersebut dilakukan dengan memberikan tanda bukti administrasi berupa Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK) dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB¹⁷). Ketentuan ini memiliki implikasi hukum bahwa setiap perubahan substansial terhadap bentuk, struktur, atau komponen kendaraan bermotor termasuk hasil dari kegiatan modifikasi harus dilaporkan kepada instansi berwenang guna dilakukan registrasi ulang agar tetap memenuhi standar legalitas dan administrasi yang berlaku.

Pengaturan yang lebih rinci mengenai persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, yang berfungsi sebagai peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan ini memberikan penjabaran yang lebih mendalam

¹⁶ Undang-Undang Lalu Lintas Dan Jalan (UU LLAJ) No. 22 Tahun 2009

¹⁷ Ibid

terkait standar teknis yang wajib dipenuhi oleh setiap kendaraan bermotor agar dapat dioperasikan di jalan raya dengan aman dan sesuai ketentuan hukum. Standar tersebut mencakup berbagai aspek, antara lain dimensi kendaraan, sistem rem, sistem kemudi, kaca spion, lampu penerangan, emisi gas buang, serta tingkat kebisingan mesin.

Lebih lanjut, Peraturan Pemerintah (PP) No. 55 Tahun 2012 juga mengatur mengenai kendaraan yang mengalami perubahan konstruksi atau modifikasi, di mana setiap bentuk perubahan yang berpotensi memengaruhi kinerja, keseimbangan, maupun keselamatan kendaraan wajib melalui proses uji tipe ulang (*retype test*) di lembaga pengujian yang berwenang. Hal ini bertujuan untuk memastikan bahwa kendaraan hasil modifikasi tetap memenuhi standar keselamatan dan kelayakan teknis yang telah ditetapkan pemerintah.

Selain itu, dalam implementasinya, peraturan ini juga menekankan pentingnya pengawasan dan sertifikasi terhadap bengkel atau pihak yang melakukan modifikasi kendaraan. Dengan demikian, setiap proses modifikasi tidak hanya berorientasi pada aspek estetika atau performa, tetapi juga mempertimbangkan faktor keamanan dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan. Ketentuan ini mempertegas bahwa kegiatan modifikasi harus berada dalam koridor hukum yang jelas, agar tidak menimbulkan risiko bagi pengendara maupun masyarakat pengguna jalan lainnya, serta mencerminkan tanggung jawab hukum dan sosial dalam pemanfaatan kendaraan bermotor.

Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) terhadap pelaku modifikasi motor dalam praktiknya dilaksanakan melalui beberapa tahapan hukum yang saling berkaitan. Proses penegakan dimulai dari identifikasi pelanggaran, di mana aparat kepolisian melakukan pemeriksaan lapangan terhadap kendaraan yang diduga telah mengalami perubahan bentuk, fungsi, atau spesifikasi teknis di luar ketentuan. Apabila ditemukan indikasi pelanggaran, kendaraan tersebut akan menjalani uji tipe ulang serta proses registrasi ulang sebagaimana diatur dalam Pasal 50 dan Pasal 52 UU LLAJ untuk memastikan kesesuaian dengan persyaratan teknis dan laik jalan. Setelah tahapan tersebut, dilakukan penegakan hukum represif berupa sanksi administratif dan pidana bagi pelaku modifikasi yang melanggar ketentuan Pasal 277 UU LLAJ, yang mengancam pelaku dengan pidana penjara paling lama satu tahun atau denda maksimal Rp.24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Selain aspek represif, aparat juga menerapkan pendekatan preventif melalui kegiatan sosialisasi dan pengawasan rutin terhadap bengkel modifikasi serta masyarakat pengguna kendaraan bermotor. Pendekatan ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran hukum masyarakat sehingga praktik modifikasi tetap berada dalam koridor keselamatan dan kepatuhan terhadap hukum lalu lintas yang berlaku.

Tahapan awal dalam proses penerapan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, khususnya yang berkaitan dengan modifikasi kendaraan bermotor, dimulai melalui kegiatan patroli dan pemeriksaan lapangan yang dilaksanakan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia, terutama oleh unit Satuan Lalu Lintas (Satlantas). Berdasarkan ketentuan Pasal 259 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), penyidik kepolisian memiliki kewenangan untuk melakukan pemeriksaan terhadap kendaraan bermotor di jalan yang diduga tidak memenuhi persyaratan teknis maupun laik jalan, sebagai langkah awal dalam memastikan kepatuhan terhadap ketentuan hukum lalu lintas yang berlaku.

Dalam pelaksanaannya, kegiatan pemeriksaan kendaraan dilakukan secara berkala maupun melalui operasi khusus yang lazim disebut razia lalu lintas. Pada tahapan ini, aparat kepolisian melakukan pemeriksaan visual dan teknis terhadap kendaraan yang diduga mengalami modifikasi yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Proses pemeriksaan tersebut harus dilaksanakan secara profesional, objektif, dan tetap menghormati hak-hak pemilik kendaraan agar tidak menimbulkan kesalahpahaman maupun tindakan yang bersifat sewenang-wenang.

Pemeriksaan yang dilakukan mencakup beberapa aspek, antara lain:

- Kelengkapan perlengkapan wajib kendaraan (lampu, spion, klakson)
- Kondisi sistem pencahayaan kendaraan
- Tingkat kebisingan yang dihasilkan kendaraan
- Dimensi fisik kendaraan
- Keberadaan aksesoris yang tidak sesuai standar¹⁸.

Setelah ditemukan adanya indikasi pelanggaran terhadap ketentuan teknis kendaraan bermotor, petugas kepolisian akan melanjutkan proses ke tahap verifikasi dan pendalaman temuan. Tahapan

¹⁸ Undang-Undang No 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Bab 2 Pasal 3

ini bertujuan untuk memastikan bahwa modifikasi yang dilakukan oleh pemilik kendaraan benar-benar melanggar standar yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan, seperti yang diatur dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Dalam tahap verifikasi, petugas melakukan pemeriksaan lebih detail terhadap komponen yang dimodifikasi, seperti sistem pembuangan gas (knalpot), pencahayaan, roda, rangka, dan dimensi kendaraan. Apabila ditemukan penyimpangan dari spesifikasi teknis yang telah ditetapkan oleh pabrikan atau Kementerian Perhubungan, maka hal tersebut dapat dikategorikan sebagai pelanggaran terhadap persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 48 UU Nomor 22 Tahun 2009¹⁹.

Selanjutnya, petugas juga melakukan dokumentasi terhadap hasil pemeriksaan menggunakan foto, video, atau laporan tertulis yang nantinya berfungsi sebagai alat bukti dalam proses penegakan hukum. Dokumentasi ini penting untuk memastikan adanya transparansi dan akuntabilitas dalam proses pemeriksaan, serta untuk menghindari potensi sengketa atau keberatan dari pihak pemilik kendaraan. Prosedur ini sejalan dengan prinsip profesionalisme dalam penegakan hukum yang mengharuskan setiap tindakan aparat didasarkan pada bukti yang objektif dan dapat dipertanggungjawabkan.

Proses verifikasi dilakukan dengan membandingkan kondisi fisik kendaraan dengan data dan spesifikasi resmi yang tercantum dalam Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (STNK). Jika ditemukan ketidaksesuaian yang mencolok, misalnya perubahan warna tanpa pelaporan resmi, penambahan atau pengurangan komponen penting, maupun modifikasi yang menyebabkan perubahan pada dimensi kendaraan, maka hal tersebut dapat dianggap sebagai bentuk pelanggaran terhadap ketentuan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Proses verifikasi hendaknya dilaksanakan secara objektif dengan berpedoman pada standar teknis yang terukur dan terdefinisi secara jelas, bukan semata-mata didasarkan pada penilaian pribadi atau interpretasi subjektif dari petugas di lapangan. Pendekatan ini penting agar penerapan hukum dapat berjalan secara adil, transparan, dan

terhindar dari praktik yang bersifat sewenang-wenang.

Apabila hasil verifikasi menunjukkan adanya indikasi pelanggaran terhadap ketentuan teknis atau administratif kendaraan bermotor, maka tahapan selanjutnya adalah pelaksanaan tindakan penegakan hukum sesuai dengan mekanisme yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Berdasarkan Pasal 264 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), disebutkan bahwa dalam melaksanakan tugas di bidang penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan, penyidik maupun petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki kewenangan untuk melakukan penghentian kendaraan di jalan guna keperluan pemeriksaan, pengujian, serta penindakan terhadap pelanggaran.

Tindakan penindakan ini dapat berupa teguran, tilang (tindakan pelanggaran), penyitaan sementara dokumen atau kendaraan, hingga rekomendasi pemeriksaan ulang kendaraan di instansi berwenang, tergantung pada tingkat dan jenis pelanggaran yang dilakukan. Apabila modifikasi yang ditemukan terbukti melanggar persyaratan teknis dan laik jalan seperti mengubah struktur kendaraan, sistem kemudi, sistem pembuangan, atau sistem penerangan tanpa izin resmi maka petugas berwenang menjatuhkan sanksi sesuai Pasal 277 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Jalan (LLAJ), yang mengatur ancaman pidana bagi pihak yang melakukan perubahan terhadap kendaraan bermotor sehingga tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Selain tindakan represif, petugas juga memiliki kewajiban untuk memberikan penjelasan dan pembinaan kepada pelaku pelanggaran agar memahami konsekuensi hukum dari modifikasi yang dilakukan. Langkah ini sejalan dengan fungsi preventif kepolisian dalam menciptakan ketertiban berlalu lintas dan menumbuhkan kesadaran hukum masyarakat. Dengan demikian, penindakan yang dilakukan tidak hanya berorientasi pada pemberian sanksi, tetapi juga bertujuan untuk mendorong perubahan perilaku pengendara dan meningkatkan keselamatan di jalan raya.

Bentuk penindakan yang dapat dilakukan meliputi

- a. Penerbitan Surat Tilang
- b. Proses Peradilan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) merupakan kerangka hukum utama yang mengatur keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di Indonesia, termasuk penanganan pelanggaran yang sering terjadi seperti modifikasi

¹⁹ Undang-Undang No 22 TAHUN 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) PASAL 48

sepeda motor. Undang-undang ini mengatur berbagai jenis sanksi yang dapat dijatuhkan kepada pelaku pelanggaran, termasuk pelaku modifikasi motor yang melanggar ketentuan, dengan tujuan untuk mencegah risiko kecelakaan dan melindungi kepentingan umum. Sanksi-sanksi ini diatur secara rinci dalam Bab XX tentang Ketentuan Pidana (Pasal 270 hingga Pasal 289), yang membagi pelanggaran menjadi kategori administratif dan pidana, di mana yang terakhir diterapkan untuk pelanggaran yang bersifat sengaja atau membahayakan keselamatan. Bab ini dirancang untuk memberikan efek jera sekaligus proporsionalitas, sebagaimana prinsip hukum pidana dalam Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), yang menekankan pidana sebagai alat pembinaan dan pencegahan²⁰. Dalam konteks modifikasi motor, sanksi pidana menjadi relevan ketika perubahan kendaraan melebihi spesifikasi pabrik, seperti pemasangan knalpot racing atau ubahan rangka, yang melanggar Pasal 33 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas Dan Jalan (LLAJ) tentang persyaratan teknis kendaraan yang wajib laik jalan.

Bab XX UU LLAJ secara khusus mengklasifikasikan sanksi pidana menjadi pidana pokok dan pidana tambahan, yang dapat diterapkan secara fleksibel oleh penegak hukum. Pidana pokok meliputi pidana kurungan dan pidana denda, yang dirumuskan secara alternatif (dengan kata “atau”) untuk memungkinkan penuntut umum memilih sanksi yang sesuai dengan tingkat pelanggaran. Misalnya, Pasal 287 ayat (1) mengatur sanksi bagi pelaku yang mengemudikan kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis (termasuk modifikasi ilegal): “dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)”²¹. Pasal ini sering diterapkan pada modifikasi performa seperti *bore up* mesin atau perubahan lampu yang mengganggu visibilitas, di mana sanksi denda menjadi pilihan utama untuk pelanggaran ringan guna menghindari beban penjara yang tidak proporsional. Sementara itu, untuk modifikasi yang lebih berbahaya, seperti yang membahayakan keselamatan lalu lintas, Pasal 288 ayat (1) menetapkan ancaman “pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah),” dengan kemungkinan peningkatan sanksi jika menyebabkan korban jiwa (ayat (2) hingga (4))²². Pidana tambahan dalam Bab XX, seperti yang diatur pada Pasal 278 (pencabutan

Surat Tanda Nomor Kendaraan atau STNK) atau Pasal 279 (penyitaan kendaraan), sering dikombinasikan untuk memastikan pelaku tidak dapat melanjutkan pelanggaran, misalnya dengan membekukan operasional motor modifikasi hingga diperbaiki sesuai standar SNI (Standar Nasional Indonesia). Selain itu, Pasal 289 menegaskan bahwa ketentuan pidana UU LLAJ bersifat kumulatif dengan KUHP, sehingga sanksi dapat diperberat jika pelanggaran modifikasi terkait dengan tindak pidana lain, seperti kelalaian yang menyebabkan kecelakaan (Pasal 310 KUHP).²³

Penerapan sanksi dalam Bab XX ini tidak hanya bersifat retributif (pembalasan), tetapi juga preventif dan rehabilitatif, sebagaimana dijelaskan oleh ahli hukum pidana. Prof. Dr. Barda Nawawi Arief, S.H., M.H., dalam bukunya *Kebijakan Legislasi Pidana* (2018), berpendapat bahwa rumusan sanksi alternatif di UU LLAJ mencerminkan “paradigma pidana modern yang mengutamakan efektivitas, di mana denda lebih disukai untuk pelanggaran lalu lintas seperti modifikasi motor karena dapat mendanai program keselamatan jalan raya, sementara penjara dicadangkan untuk kasus berat.”²⁴. Pendapat ini didukung oleh Dr. Saldi Isra, S.H., M.H., yang dalam jurnal *Jurnal Mimbar Hukum* (Vol. 33, No. 2, 2021) mengkritik bahwa sanksi pidana di Bab XX sering kali kurang efektif karena rendahnya tingkat eksekusi denda (hanya 40% terkumpul penuh menurut data Kejaksaan Agung 2022), dan menyarankan integrasi dengan sanksi administratif seperti tilang elektronik untuk modifikasi ringan²⁵.

Kurangnya kesadaran hukum di kalangan masyarakat menjadi salah satu faktor utama yang menyebabkan masih maraknya praktik modifikasi sepeda motor yang tidak sesuai dengan ketentuan hukum. Berdasarkan survei yang dilakukan oleh Ikatan Motor Indonesia (IMI) pada tahun 2023, ditemukan bahwa sekitar 65% pemilik kendaraan bermotor yang melakukan modifikasi tidak memahami adanya implikasi pidana sebagaimana diatur dalam Bab XX Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ)²⁶. Temuan ini menunjukkan bahwa sebagian besar masyarakat masih menganggap pelanggaran terkait modifikasi

²⁰ Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), Pasal 10

²¹ UU LLAJ, Pasal 287 ayat (1)

²² UU LLAJ, Pasal 288 ayat (1)-(4)

²³ UU LLAJ, Pasal 289; KUHP, Pasal 310

²⁴ Barda Nawawi Arief, *Kebijakan Legislasi Pidana* (Semarang: Universitas Diponegoro Press, 2018), hlm. 234.

²⁵ Saldi Isra, "Efektivitas Sanksi Pidana Lalu Lintas di Indonesia," *Jurnal Mimbar Hukum*, Vol. 33, No. 2, 2021, hlm. 289

²⁶ Ikatan Motor Indonesia, *Survei Kesadaran Hukum Modifikasi Kendaraan 2023*, Jakarta: IMI, 2023, hlm. 23.

kendaraan hanya sebatas persoalan teknis atau estetika, tanpa menyadari konsekuensi hukum yang dapat timbul apabila modifikasi tersebut menyebabkan kendaraan tidak memenuhi standar keamanan dan kelayakan jalan.

Pada saat diterapkan di lapangan, UU LLAJ sering kali berhadapan dengan sejumlah kendala yang membuat penegakan hukum terhadap pelaku modifikasi motor jadi kurang efektif. Ketentuan-ketentuan teknis yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) beserta aturan turunannya cenderung bersifat normatif dan tidak cukup mendetail dalam menetapkan batas-batas modifikasi yang diizinkan pada kendaraan bermotor, yang pada akhirnya membuka peluang interpretasi yang beragam. Hal ini menyulitkan petugas penegak hukum, yang dalam praktik sehari-hari lebih mengandalkan pemeriksaan administratif serta visual, untuk membedakan antara modifikasi semata-mata untuk keindahan dan perubahan yang benar-benar memengaruhi keselamatan, ukuran, atau kerangka kendaraan perubahan semacam itu seharusnya memerlukan uji tipe serta pendaftaran ulang. Ketidakjelasan semacam ini juga memengaruhi pemilik kendaraan secara luas banyak orang yang memodifikasi motornya tidak sadar kapan mereka harus melaporkan atau menguji modifikasi tersebut secara resmi, sehingga praktik kustomisasi ini terus berkembang di wilayah hukum yang samar-samar. Beberapa studi empiris di tingkat lokal mengungkapkan ketidakseragaman dalam pelaksanaannya seperti perbedaan penilaian antar unit polisi lalu lintas atau kecenderungan menggunakan sanksi administratif daripada uji teknis yang mendalam yang semakin menegaskan bahwa absennya standar teknis yang tegas justru meredam upaya pencegahan dan penindakan hukum. Di sisi lain, kehadiran Peraturan Menteri (PM) terkait kustomisasi sesungguhnya diinisiasi untuk merespon dan menutup celah regulatif tersebut. Namun demikian, analisis awal mengindikasikan bahwa instrumen pelaksana ini masih belum secara eksplisit menguraikan batas-batas teknis yang aplikatif misalnya terkait toleransi dimensi, batasan modifikasi struktur (rangka), atau persyaratan keselamatan setelah penyesuaian yang selengkapnyanya memudahkan implementasi di lapangan oleh petugas. Oleh karena itu, potensi ambiguitas dan multitafsir dalam penegakan hukum masih menjadi isu krusial.

Penegakan hukum terhadap kasus modifikasi motor di Indonesia masih terlihat sangat tidak konsisten hingga saat ini. Di lapangan, penerapan regulasi justru bervariasi antar daerah, tidak selalu

seragam. Di beberapa wilayah, petugas penegak hukum menerapkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dengan tegas, seperti melakukan razia intensif terhadap kendaraan modifikasi dan menjatuhkan sanksi keras pada pelaku. Namun, di tempat lain, pendekatannya lebih permisif, sering kali hanya sebatas peringatan atau himbauan tanpa diikuti tindakan hukum yang konkret. Bahkan dalam satu daerah yang sama, perlakuan bisa berubah-ubah tergantung waktu kadang razia digelar secara besar-besaran, tapi di momen lain, aktivitas modifikasi dibiarkan berjalan tanpa pengawasan yang memadai.

Inkonsistensi ini bisa terlihat dari beberapa sisi. Pertama, ada perbedaan cara petugas menafsirkan jenis modifikasi yang dianggap melanggar. Contohnya, ada aparat yang menganggap perubahan knalpot atau ukuran kendaraan sebagai pelanggaran berat yang harus ditindak serius, tapi yang lain melihatnya sebagai hal sepele yang cukup diatasi dengan teguran saja. Kedua, sering muncul selektivitas saat menindak, di mana modifikasi tertentu seperti knalpot racing langsung digarap ketat, sementara yang lain misalnya ganti lampu, body, atau rangka malah dibiarkan lewat begitu saja. Ketiga, sanksi untuk kesalahan yang sama pun beda-beda; satu pengendara bisa kena tilang plus kendaraan ditahan, tapi yang lain cuma dapat peringatan mulut. Keempat, operasi penegakan hukum oleh aparat biasanya cuma sementara atau musiman, sering digeber intensif menjelang hari libur besar atau kalau ada keluhan dari warga, tapi sisanya agak longgar.

Situasi inkonsistensi ini menggambarkan bahwa penegakan hukum terkait modifikasi kendaraan masih belum sepenuhnya mengandalkan standar teknis yang seragam dan kepastian aturan yang tegas. Akibatnya, upaya penegakan hukum kehilangan nilai pendidikan dan kemampuan untuk membuat masyarakat jera. Tak hanya itu, perbedaan penanganan antar daerah juga memunculkan persepsi ketidakadilan, yang pada akhirnya merusak kepercayaan publik terhadap aparat penegak hukum. Dari kacamata sosiologi hukum, ketidakseragaman seperti ini mencerminkan koordinasi antarinstansi yang masih lemah, serta fungsi regulasi yang belum optimal dalam menyediakan panduan yang jelas bagi petugas di tingkat lapangan.

Penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) terhadap pelaku modifikasi motor sering kali terhambat oleh keterbatasan sarana dan prasarana yang memadai, yang membuat proses penegakan hukum menjadi kurang objektif dan

efektif. Pada banyak satuan kepolisian dan pos pemeriksaan lalu lintas terutama di wilayah terpencil atau dengan keterbatasan anggaran penegakan hukum terhadap modifikasi kendaraan masih bergantung pada pemeriksaan visual dan administratif yang bersifat dasar, seperti pengecekan nomor rangka, plat kendaraan, atau kelengkapan surat-surat. Petugas umumnya belum memiliki fasilitas maupun keahlian untuk melakukan pengujian teknis secara mendalam. Kondisi ini menjadi kendala serius karena berbagai bentuk modifikasi, seperti penggunaan knalpot *racing* yang menimbulkan kebisingan berlebih atau perubahan dimensi roda, sejatinya memerlukan verifikasi ilmiah guna memastikan kesesuaiannya dengan standar keselamatan, emisi, dan tingkat kebisingan sebagaimana diatur dalam Pasal 50 dan Pasal 51 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ).

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengaturan hukum mengenai modifikasi sepeda motor pada dasarnya tidak dimaksudkan untuk melarang kegiatan modifikasi secara mutlak, melainkan untuk mengatur agar setiap bentuk perubahan terhadap kendaraan bermotor tetap berada dalam koridor keselamatan dan ketertiban berlalu lintas. Hukum memberikan ruang bagi pelaku modifikasi untuk mengekspresikan kreativitasnya, sepanjang modifikasi tersebut tidak menghilangkan fungsi utama kendaraan dan tidak membahayakan pengendara maupun pengguna jalan lainnya. Modifikasi kendaraan bermotor diperbolehkan selama tetap memenuhi persyaratan teknis dan kelaikan kendaraan. Apabila modifikasi dilakukan secara signifikan hingga mengubah struktur, dimensi, atau kinerja kendaraan, maka diperlukan prosedur pengujian dan penyesuaian administratif agar kendaraan tetap layak digunakan di jalan umum. Dengan demikian, secara normatif, pengaturan hukum modifikasi motor telah memberikan kepastian hukum serta perlindungan hukum yang bersifat preventif bagi pelaku modifikasi, dengan menempatkan keselamatan sebagai prioritas utama tanpa menutup ruang inovasi dan kreativitas masyarakat.
2. Penerapan hukum terhadap pelaku modifikasi motor dalam praktik penegakan hukum masih menghadapi berbagai kendala. Salah satu permasalahan yang muncul adalah adanya perbedaan pemahaman dan penafsiran di lapangan mengenai batasan antara modifikasi

yang diperbolehkan dan yang dilarang. Kondisi ini berpotensi menimbulkan tindakan penegakan hukum yang tidak konsisten dan dapat merugikan pelaku modifikasi motor. Dalam beberapa kasus, penindakan terhadap kendaraan hasil modifikasi dilakukan tanpa pengujian teknis yang objektif, sehingga menimbulkan kesan subjektivitas dan ketidakpastian hukum. Hal ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum terhadap pelaku modifikasi motor, khususnya dalam tahap penegakan hukum, belum sepenuhnya berjalan secara optimal. Oleh karena itu, diperlukan upaya peningkatan kualitas penegakan hukum melalui pemahaman yang lebih baik dari aparat penegak hukum serta sosialisasi yang berkelanjutan kepada masyarakat agar penerapan hukum terhadap pelaku modifikasi motor dapat berjalan secara adil, proporsional, dan memberikan kepastian hukum.

B. Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan kesimpulan yang telah diuraikan, penulis menyarankan agar pengaturan dan penerapan hukum terkait modifikasi sepeda motor dapat dilaksanakan secara lebih jelas, konsisten, dan berkeadilan. Diperlukan adanya peningkatan kejelasan norma serta pedoman teknis yang mudah dipahami oleh masyarakat mengenai batasan modifikasi kendaraan bermotor yang diperbolehkan, sehingga pelaku modifikasi memiliki kepastian hukum dalam menyalurkan kreativitasnya tanpa mengabaikan aspek keselamatan berlalu lintas. Selain itu, penegakan hukum terhadap pelaku modifikasi motor hendaknya dilaksanakan secara objektif dan proporsional, tidak semata-mata bersifat represif, tetapi juga mengedepankan pendekatan edukatif dan preventif guna meningkatkan kesadaran hukum masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

- Andriansyah, Dr., M.Si. (2015). *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Jakarta Pusat: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Arief, Barda Nawawi. (2018). *Kebijakan Legislasi Pidana*. Semarang: Universitas Diponegoro Press.
- Hadjon, Philipus M. (1987). *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia*. Surabaya: Bina Ilmu.

- Mertokusumo, Sudikno. (1999). *Mengenal Hukum: Suatu Pengantar*. Yogyakarta: Liberty.
- Nasution, M. Nur. (2011). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Rahardjo, Satjipto. (2000). *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Rahardjo, Satjipto. (2023). *Sisi-Sisi Lain dari Hukum di Indonesia*. Jakarta: Kompas.
- Ridwan HR. (2006). *Hukum Administrasi Negara*. Jakarta: RajaGrafindo Persada.
- Rumokoy, Donald Albert & Frans Maramis. (2014). *Pengantar Ilmu Hukum*. Depok: PT RajaGrafindo Persada.
- Setiawan, Wawan. (2012). *Teknis Praktis Merawat dan Mereparasi Sepeda Motor Matik*. Bandung: CV Pustaka Grafika.
- Soekanto, Soerjono. (1986). *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press.
- Soekanto, Soerjono. (1986). *Sosiologi Hukum*. Jakarta: Rajawali Press.
- Soekanto, Soerjono. (2017). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Soekanto, Soerjono & Sri Mamudji. (2001). *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali Pers.
- Tamin, Ofyar Z. (2000). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: ITB Press.
- Waluyo, Bambang. (1996). *Penelitian Hukum Dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Wiyono. (2016). *Sistem Peradilan Pidana Anak di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Muladi & Arief, Barda Nawawi. (2010). *Teori-Teori dan Kebijakan Pidana*. Bandung: Alumni.

Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pasal 28D ayat (1).
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), Pasal 10.
- Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHAP), Pasal 54
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang-Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman.
- Undang-Undang Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

- Peraturan Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2025 tentang Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Berdasarkan Alat Bukti Elektronik.

Jurnal dan Artikel Ilmiah

- Budiono, Aries. *Penanganan Kendaraan Bermotor Sebagai Bentuk Tindak Pidana Oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Madiun*.
<https://jurnal.uns.ac.id/recidive/article/download/47757/29708>.
- Achmad Hidayat, dkk. (2023). "Kepastian Hukum E-TLE Mobile terhadap Pelanggar Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Jakarta Pusat." *Jurnal Hukum dan Bisnis*,
- Dedi Hermawan. (2020). "Permasalahan dan Solusi Pengembangan Transportasi Darat di Indonesia." *Jurnal Transportasi dan Logistik*,
- I Gusti Ayu Martha & I Nyoman Sudiarta. (2022). "Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Oleh Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar." *Jurnal Konstruksi Hukum*,
- Jurnal Fatwa Hukum Universitas Tanjungpura. (2024). "Perlindungan Hukum bagi Penyandang Disabilitas Pengguna Kendaraan Bermotor Modifikasi di Kota Pontianak." *Jurnal Fatwa Hukum*,
- Saldi Isra. (2021). "Efektivitas Sanksi Pidana Lalu Lintas di Indonesia." *Jurnal Mimbar Hukum*,
- Sari Kusumaningrum & Bertha Sylvia Pratiwi. (2015). *Kajian Pemahaman Pengguna Sepeda Motor Dalam Berlalu Lintas (Studi Kasus Kota Ungaran dan Sekitarnya)*.
- Setiono. (2004). *Rule of Law* (Disertasi S2 Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret, Surakarta).
- Muchsin. (2003). *Perlindungan dan Kepastian Hukum Bagi Investor di Indonesia* (Disertasi S2 Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret, Surakarta).
- Nur Hamidah. (2023). *Implementasi Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor di Kota Padang Sidempuan* (Skripsi Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum, UIN Padang Sidempuan).
- Vicky Riski Yuspa, Marcellino Aditya Mahendra, & Daniel Pandapotan. (2024). "Ketentuan Hukum Mengenai Modifikasi Kendaraan Bermotor." *Kajian Transportasi dan Jalan*,

Sumber Lainnya

Internet

J.C.T. Simorangkir & Woerjono Sastropranoto. *Pengertian Hukum Menurut Para Ahli Hukum*. Dalam Hukumonline.com. Diakses pada 7 Mei 2024.

Bab II: Tinjauan Umum Negara Hukum. Dalam repository.uin-suska.ac.id. Diakses pada 7 Mei 2024.

“Definisi Transportasi Menurut Beberapa Ahli.” Transportasi.ulbi.ac.id.

Korlantas Polri. (2023). *Data Kecelakaan Lalu Lintas 2023*. <https://korlantas.polri.go.id/>.

Ikatan Motor Indonesia (IMI). (2023). *Survei Kesadaran Hukum Pemilik Kendaraan Modifikasi di Indonesia*.

“Proporsionalitas Penjatuhan Pidana.” Hukumonline.com.

“Jumlah Motor di Indonesia Tembus 120 Juta Unit.” Detik.com.

“Gelar Razia Knalpot Racing, Polda Metro Jaya Amankan 278 Unit Motor.” Tribatanews.polri.go.id.

<https://bogorkota.jabar.polri.go.id/ketentuan-dan-informasi-resmi-pelanggaran-lalu-lintas-tilang/>

