

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Indonesia memiliki bonus demografi yaitu jumlah penduduk yang pada semester I tahun 2022 tercatat berjumlah 275.361.267 jiwa berdasarkan data Dukcapil Kementerian Dalam Negeri,¹ aspek kesejahteraan penduduk pada dasarnya dipengaruhi oleh jumlah dan persebaran penduduk.² Pada dasarnya manusia hidup tidak bisa terlepas antara satu dengan yang lainnya, karena manusia merupakan makhluk sosial yang membutuhkan satu sama lainnya. Oleh karena itu, manusia membutuhkan manusia yang lain untuk memenuhi segala kebutuhan hidupnya. Pertumbuhan ekonomi di Indonesia dari waktu ke waktu memiliki dampak besar pada kehidupan masyarakat.³ Untuk memenuhi kebutuhan hidup tersebut, manusia memerlukan alat penunjang baik yang diperoleh sendiri maupun yang didapatkan dari fasilitas yang disediakan oleh orang lain. Salah satu hal yang menjadi kebutuhan manusia sehari-hari yaitu alat transportasi.

Secara umum, ada 2 (dua) kelompok besar moda transportasi yaitu yang pertama adalah private transportation (kendaraan pribadi), yaitu: Moda transportasi yang dikhususkan untuk pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali (misal: mobilnya disimpan digarasi).

¹<https://www.dukcapi.kemendagri.go.id/berita/baca/1396/dukcapil-kemendagri-rilis-data-penduduk-semester-i-tahun-2022-naik-054-dalam-waktu-6-bulan>. Diakses pada 26 Desember 2022 Pukul 19.28 WIB.

² Hermien Hadiati Koeswadji, "Hukum dan Kependudukan", *Yuridika*, Vol. 15 No. 4, 2000, h.2.

³ Zahry Vandawaty, Hilda Yunita Sabrie, Widhayani Dian dan Rizky Amalia, "Aspek Hukum Kartu Indonesia Sehat", *Yuridika*, Vol. 31 No. 3, 2016, h.4.

Contoh kendaraan pribadi seperti: jalan kaki, sepeda untuk pribadi, sepeda motor untuk pribadi, mobil pribadi, kapal, pesawat terbang, dan kereta api yang dimiliki secara pribadi (jarang terjadi) dan yang kedua adalah public transportation (kendaraan umum) yaitu: moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan - ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Contoh kendaraan umum seperti: ojek sepeda, sepeda motor, becak, bajaj, bemo, mikrolet, bus umum (kota dan antar kota), kereta api (kota dan antar kota), kapal feri, pesawat yang digunakan secara bersama.⁴ Dalam pemenuhan kebutuhan hidup masyarakatpun setidaknya banyak perkembangan bermunculan seperti jasa angkutan umum berbasis online demi menunjang kebutuhan sehari hari dikarenakan masyarakat tidak dapat lepas dari sistem transportasi, sistem transportasi sebagaimana dimaksud merupakan kendaraan bermotor.

Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan diatas rel, sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan atau hewan hal demikian sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka 9 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Selanjutnya disebut UU LLAJ). Dilihat dari tujuannya,

⁴ Hilda Yunita Sabrie dan Rizky Amalia, "Karakteristik Hubungan Hukum Dalam Asuransi Jasaraharja Terhadap Klaim Korban Kecelakaan Angkutan Umum", *Yuridika*, Vol. 30 No, 3, 2015, h.3.

kendaraan terdiri dari kendaraan umum atau angkutan umum dan kendaraan pribadi. Kendaraan umum atau angkutan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut biaya baik langsung maupun tidak langsung. Berbeda dengan angkutan umum, kendaraan pribadi tidak ditujukan untuk digunakan oleh umum, kendaraan pribadi dimiliki oleh perorangan. Salah satu masalah bagi kesadaran hukum dibidang lalu lintas adalah masalah volume kendaraan dan jumlah pelanggaran.⁵ Penyediaan dan pengelolaan sarana angkutan massal yang tidak memadai juga mengurangi minat masyarakat untuk menggunakannya sehingga memicu bertambahnya jumlah kendaraan pribadi.⁶ Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hubungan ini terlihat tiga hal berikut:⁷

- a) ada muatan yang diangkut
- b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya dan
- c) ada jalan yang dapat dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai, ke tempat tujuan, ke mana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Angkutan bermotor adalah moda transportasi yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai fasilitas operasinya yang bergerak di jalan raya. Salah satu kendaraan bermotor yang paling banyak dijumpai di jalan raya adalah sepeda motor. Menurut Pasal 1 UU LLAJ sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Seiring dengan

⁵ Artidjo Alkostar, *Kesadaran dan Tertib Hukum Masyarakat dalam Bidang Lalu Lintas Di Yogyakarta*, Bagian Riset dan Pengabdian Masyarakat Fakultas Hukum UII, Yogyakarta, h. 21.

⁶ Celine Tri Siwi Kristianti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, h. 13.

⁷ Nasution, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1996, h.5.

perkembangan zaman dan teknologi, terjadi pergeseran pula pada fungsi kendaraan bermotor terutama pada sepeda motor. Hal ini kita dapat jumpai pada praktik modifikasi yang dilakukan terhadap sepeda motor di jalan raya.

Modifikasi motor merupakan gabungan dua kata yang terdiri dari “modifikasi berarti ubah, pengubahan, perubahan” dan kata motor yang berarti “, 1) mesin yang menjadi tenaga penggerak 2) sepeda yang digerakkan oleh mesin sehingga dapat berjalan dengan pengendaraan orang”.⁸ Apabila dua kata Modifikasi dan motor digabungkan maka menimbulkan makna yang baru yaitu pengubahan kendaraan bermotor. Makna dari pengubahan kendaraan bermotor yaitu sepeda motor standar pabrikan menjadi bentuk baru dengan melakukan inovasi pada bagian tertentu sesuai dengan desain atau konsep perancangannya atau pemodifnya. Motor modifikasi banyak dijumpai di jalan raya, sedangkan hukum bertujuan untuk mencapai kedamaian didalam pergaulan hidup yang wadahnya adalah masyarakat. Kedamaian merupakan tingkat keserasian tertentu antara ketertiban dan ketentraman.⁹

Sementara menurut Wawan Setiawan dalam bukunya teknis praktis merawat dan mereparasi motor, menjelaskan tentang modifikasi motor adalah mengubah kendaraan bermotor dari bentuk standar pabrikan menjadi bentuk baru namun dalam perubahan tersebut tanpa mengubah kenyamanan dalam berkendara.¹⁰ Jenis modifikasi dibagi menjadi tiga diantaranya:

⁸ Teguh Imanto, “Proses Visualisasi Modifikasi Motor”, *Inosains*, Vol 9. No 2 (2014).

⁹ Soerjono Soekanto, *Invetarisasi dan Analisa terhadap Perundang-undangan Lalu Lintas*, Rajawali, Jakarta, 1984, h. 8.

¹⁰ Wawan Setiawan, *Teknis Praktis Merawat dan Mereparasi Motor*, Pustaka Grafika, Malang, 2012, h.32-33.

- 1) Modifikasi Sedang Modifikasi motor yang dilakukan dengan merubah beberapa bagian motor secara sedang atau menengah yaitu dengan cara mengganti beberapa bagian pokok motor seperti mengganti *velg*, ban, *stang suspense*, memasang *fairing*, serta pengecatan pada beberapa bagian atau seluruh motor.
- 2) Modifikasi Berat Modifikasi motor yang dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru. Pada kategori modifikasi berat, hampir seluruh bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perombakan, seperti suspense depan sampai belakang, *stang*, *velg*, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya termasuk perubahan kerangka motor.
- 3) Modifikasi Ekstrim Modifikasi motor untuk kategori ini hampir sama seperti kategori berat, namun perubahan yang dilakukan terlihat ekstrim karena sudah merombak seluruh komponen motor dan agak menyimpang bahkan tidak mengindahkan keselamatan berkendara. Modifikasi seperti ini dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi suatu bentuk baru sesuai dengan kemauan sang pemodifikator itu sendiri dan tak jarang pada modifikasi jenis melanggar ketentuan hukum dan Perundang-Undangan.

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 Uji Tipe Ulang dan Registrasi kendaraan bermotor. Kendaraan Bermotor berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel. Sepeda motor merupakan bagian dari Kendaraan Bermotor beroda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping, atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah. Pasal 64 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan (Selanjutnya disebut PP 55/2012) mengatur mengenai persyaratan layak jalan bagi kendaraan bermotor, adapun sebagaimana

dimaksud pada Pasal 64 ayat (2) PP 55/2012 persyaratan layak jalan ditentukan berdasarkan kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang paling sedikit meliputi:

- 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; dan
- k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

Persyaratan layak jalan sebagaimana dimaksud dalam PP 55/2012 ini sebenarnya tidak mengakomodir perkembangan teknologi kendaraan yang semakin maju beserta meningkatnya kreatifitas manusia yang berkaitan dengan modifikasi kendaraan. Dalam perkembangannya, kreatifitas manusia ini memunculkan variabel-variabel baru dalam aspek kendaraan bermotor terutama perkembangan kendaraan modifikasi pada mobil dan motor. Perkembangan ini ditandai dengan munculnya klub-klub modifikasi dan banyaknya kendaraan modifikasi yang berada di jalan, baik yang modifikasinya itu berupa modifikasi ringan maupun modifikasi berat yang merubah spesifikasi dari kendaraan bermotor. Dengan perkembangan ini pula beragam motif kendaraan juga ikut bertambah, mulai dari motif hobi sampai dengan pekerjaan telah menjadi landasan bagi adanya modifikasi kendaraan ini. Salah satu modifikasi kendaraan yang disoroti adalah kendaraan modifikasi pada sepeda motor.

Sepeda motor sebagai kendaraan merupakan kendaraan yang paling banyak dijumpai dalam lalu lintas jalan raya. Pengendara sepeda motor di jalan

raya sangat beragam, mulai dari anak dibawah umur sampai dengan yang sudah berumur, baik pria dan wanita pun juga mengendari sepeda motor, bahkan orang yang memiliki keterbatasan fisik pun juga mengendarai sepeda motor. Dalam praktiknya sepeda motor merupakan kendaraan yang paling sering dilakukan modifikasi, baik itu yang ringan seperti merubah spion, merubah spesifikasi ban motor bahkan sampai dengan modifikasi berat. Ketentuan mengenai modifikasi motor telah diatur dalam peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud dalam pembahasan sebelumnya. Dalam penelitian ini akan menspesifikan penelitian terhadap kendaraan modifikasi yang dioperasikan oleh para penyandang keterbatasan fisik atau difabel, kendaraan modifikasi yang dipakai difabel ini sebenarnya akan menjadi salah satu alat transportasi yang menunjang para penyandang disabilitas dalam mengendarai kendaraan dalam lalu lintas jalan raya. Dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sendiri belum secara spesifik membahas mengenai hak kaum difabel dalam hukum lalu lintas dan angkutan jalan, terutama bagi kaum difabel yang mengoperasikan kendaraan modifikasi untuk menunjang atas kekurangannya, perlindungan hak-hak difabel kiranya penting untuk dibahas terutama dalam aspek lalu lintas dan angkutan jalan.¹¹ Fungsi hukum adalah untuk mencapai keadilan dan ketertiban.¹² Persoalan motor modifikasi yang dioperasikan oleh kaum difabel ini menjadi sebuah variable baru dalam aspek hukum lalu lintas dan angkutan jalan.¹³

¹¹ Sudikno Mertokusumo, *Bunga Rampai Ilmu Hukum*, Liberty, Yogyakarta, 2015, h. 1

¹² Lili Rasjidi, "Fungsi Hukum Dalam Pembangunan Nasional Indonesia", *Jurnal Hukum Volume 1, Padjajaran Review*, Bandung, 2005, h. 8.

¹³ Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Ikapi, Surabaya, 1983, h. 18.

Berdasarkan uraian latar belakang yang dikemukakan, akan membahas permasalahan yang telah diuraikan dalam sebuah skripsi dengan judul “Pengaturan Kendaraan Sepeda Motor Modifikasi berdasarkan Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”.

1.2 Rumusan Masalah

1. Legalitas sepeda motor modifikasi berdasarkan Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.
2. Akibat hukum pengoperasian sepeda motor modifikasi yang dioperasikan difabel berdasarkan Undang–Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.3 Tujuan Penulisan

1. Untuk menganalisis tentang legalitas kendaraan modifikasi berdasarkan Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.
2. Untuk menganalisis akibat hukum modifikasi yang dioperasikan oleh difabel dalam aspek lalu lintas jalan berdasarkan Undang–Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian secara teoritis karena penelitian ini dilakukan untuk kajian akademis. Hal ini dilakukan sebagai kepentingan akademis untuk mengkaji

suatu rumusan masalah yang ditimbulkan dari isu hukum untuk diselesaikan dalam sebuah analisis hukum yang akan menghasilkan sebuah kajian akademis yang berbentuk skripsi.

Manfaat penelitian secara praktis adalah karena penggunaan motor modifikasi di jalan raya sebagai salah satu alat transportasi khususnya bagi difabel, demi kepastian hukum jenis modifikasi motor seperti apa yang diperbolehkan serta akibat hukum bagi difabel dalam pengoperasian motor modifikasi di jalan raya.

1.5 Keaslian Penelitian

1.5.1 EVAN MAHADIKA PRADIPTA, Kepatuhan Masyarakat Kota Yogyakarta Terhadap Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Terhadap Fenomena Modifikasi Mobil Di Kota Yogyakarta), Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia Yogyakarta 2017.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana kepatuhan masyarakat Kota Yogyakarta terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan modifikasi kendaraan bermotor berupa mobil?
2. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi ketidakpatuhan masyarakat Kota Yogyakarta terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

3. Bagaimana peran Pemerintah Kota Yogyakarta dalam menyikapi fenomena modifikasi kendaraan bermotor berupa mobil yang terjadi di Kota Yogyakarta?

Kesimpulan

1. Tingkat kepatuhan masyarakat Kota Yogyakarta terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinilai masih kurang. Hal tersebut dipertegas dengan masih banyak masyarakat Kota Yogyakarta yang memodifikasi kendaraan mobilnya tanpa menghiraukan aturan persyaratan teknis laik jalan suatu kendaraan dan mengemudikan kendaraan tersebut di jalan. Persyaratan teknis laik jalan suatu kendaraan, diatur dalam Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Seseorang dapat mematuhi sebuah peraturan hukum apabila orang tersebut telah mengetahui dan memahami isi dari peraturan hukum itu sendiri. Berdasarkan penelitian diatas, dapat diketahui bahwa masyarakat Kota Yogyakarta hanya mengetahui isi dari Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, namun kurang paham akan maksud dari Undang-Undang itu sendiri. Hal ini dapat dibuktikan dengan banyaknya responden yang telah mengetahui isi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan khususnya terkait dengan persyaratan teknis laik jalan suatu kendaraan bermotor, namun masih tetap memodifikasi mobil miliknya tidak sesuai dengan persyaratan teknis laik jalan dan mengendarai mobil modifikasi tersebut di jalan.

2. Terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi ketidakpatuhan masyarakat Kota Yogyakarta terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan. Faktor- faktor tersebut terdiri dari faktor internal, faktor eksternal, dan faktor pendukung. Faktor internal, antara lain: keinginan pemilik mobil bermodifikasi agar terlihat beda dari yang lain, agar mobil terlihat lebih keren, atas dasar rasa penasaran untuk merasakan mobil modifikasi, sebagai sarana menyalurkan hobi, atas dasar rasa persaingan antar sesama pemodifikasi mobil, dan ingin menarik perhatian pengendara mobil lain di jalan. Faktor eksternal tersebut, terdiri dari pengaruh dari teman satu club/komunitas mobil yang diikuti oleh pemilik kendaraan dan keinginan memodifikasi/terinspirasi dari mobil modifikasi yang melintas di jalan raya. Sedangkan faktor pendukung seseorang memodifikasi mobilnya, yaitu sebagai sarana memperluas jalinan pertemanan, untuk kepentingan mengikuti lomba/kontes modifikasi mobil, dan untuk mengikuti lomba balap mobil yang diadakan pihak swasta maupun pemerintah.
3. Dalam menyikapi fenomena modifikasi mobil, Pemerintah Kota Yogyakarta bertindak melalui aparat pemerintah yang bersangkutan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan. Aparatur pemerintah tersebut meliputi Kepolisian Resor Kota Yogyakarta dan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Kepolisian Resor Kota Yogyakarta dalam meningkatkan kedisiplinan terhadap modifikasi mobil dilakukan dengan dua cara, yakni preventif (pencegahan) dan represif (penindakan). Bentuk tindakan

represif (pencegahan) tersebut berupa melakukan sosialisasi penyuluhan tertib berlalu lintas dan bahaya akan kendaraan bermodifikasi yang tidak sesuai dengan standar persyaratan laik jalan sebuah kendaraan bermotor terutama mobil, meningkatkan pengetahuan tertib berlalu lintas dan pengetahuan akan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, melakukan patroli lalu lintas secara rutin di seluruh penjuru jalan Kota Yogyakarta, melakukan program Polisi Sahabat Anak (PSA), pemasangan spanduk himbauan untuk tertib berlalu lintas. Sedangkan bentuk tindakan represif (penindakan) yang telah dilakukan pihak Kepolisian Resor Kota Yogyakarta yaitu melakukan penindakan berupa teguran secara lisan maupun tertulis kepada pengendara mobil modifikasi dan melakukan penilangan kepada pengendara mobil modifikasi yang tidak sesuai dengan standar ketentuan. Bentuk tindakan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam menyikapi fenomena modifikasi mobil, yaitu tidak akan memberikan/menerbitkan sertifikat lulus uji tipe dan fisik suatu kendaraan bermotor khususnya mobil yang telah dimodifikasi. Apabila suatu kendaraan tidak memiliki sertifikat bukti lulus uji tipe dan fisik, maka kendaraan tersebut dilarang untuk beroperasi/dikemudikan di jalan. Dalam menindak pengendara mobil bermodifikasi di jalan, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta tidak memiliki kewenangan untuk memberhentikan pengendara mobil tersebut secara langsung seperti kewenangan yang

dimiliki oleh polisi lalu lintas. Perlu kerjasama antara Dinas Perhubungan dengan Kepolisian Resor Kota Yogyakarta dalam melakukan hal tersebut.

Saran

1. Untuk meningkatkan kepatuhan masyarakat Kota Yogyakarta terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan fenomena modifikasi mobil, sebaiknya pihak Kepolisian Resor Kota Yogyakarta lebih rutin melaksanakan sosialisasi pendidikan berlalu lintas, sosialisasi pemahaman mengenai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, dan bahaya akan modifikasi mobil yang tidak sesuai dengan persyaratan teknis laik jalan di seluruh kalangan masyarakat, termasuk melaksanakan bimbingan dan penyuluhan kepada ibu-ibu PKK (Pembina Kesejahteraan Keluarga) karena pendidikan paling utama dimulai dari keluarga terutama bimbingan orang tua kepada anaknya. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian responden hanya mengetahui isi dari Undang-Undang tersebut, namun tidak paham akan makna dari Undang-Undang itu sendiri.
2. Perlu adanya kerjasama antara pihak Kepolisian Resor Kota Yogyakarta dengan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dalam meningkatkan kesadaran hukum masyarakat. kerjasama tersebut dapat berupa pendidikan dasar mengenai kesadaran hukum dan pentingnya suatu peraturan perundangundangan khususnya di bidang lalu lintas terutama persyaratan teknis laik jalan suatu kendaraan bermotor. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti terkait dengan modifikasi mobil, banyak

masyarakat Kota Yogyakarta yang menyadari bahwa tindakan modifikasi mobil yang dilakukannya merupakan perbuatan melanggar Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Pihak Kepolisian Resor Kota Yogyakarta berserta Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta sebaiknya lebih tegas dalam menindak pengendara mobil modifikasi dan memprosesnya secara hukum serta tidak pandang bulu. Aparatur pemerintah di bidang lalu lintas harus lebih rajin melakukan razia pada pengendara mobil yang memodifikasi kendaraannya pada pagi hari, siang hari, dan malam hari untuk memaksimalkan penegakan hukum terhadap pengendara mobil modifikasi yang masih mengabaikan pentingnya peraturan mengenai persyaratan teknis laik jalan suatu kendaraan dan tetap mengendarai mobil modifikasi tersebut di jalan.

Penelitian ini lebih spesifik dilakukan di kota Yogyakarta dan dengan objek mobil yang dimodifikasi dan apa saja yang mendorong orang untuk melakukan modifikasi kendaraan. Berbeda dalam penelitian ini yang lebih global lokasi modifikasi khusus sepeda motor dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan tentang kualifikasi kendaraan modifikasi itu sendiri. Berikut tabel pembeda penelitian yang telah dioalah penulis :

No	TABEL PERBEDAAN		
1.	Judul Penelitian	Kepatuhan Masyarakat Kota Yogyakarta Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Terhadap Fenomena	Pengaturan Kendaraan Sepeda Motor Modifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

		Modifikasi Mobil Di Kota Yogyakarta)	
2.	Rumusan Masalah	1. Bagaimana kepatuhan masyarakat Kota Yogyakarta terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan modifikasi kendaraan bermotor berupa mobil? 2. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi ketidakpatuhan masyarakat Kota Yogyakarta terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan? 3. Bagaimana peran Pemerintah Kota Yogyakarta dalam menyikapi fenomena modifikasi kendaraan bermotor berupa mobil yang terjadi di Kota Yogyakarta?	1. Legalitas sepeda motor modifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. 2. Akibat hukum pengoperasian sepeda motor modifikasi yang dioperasikan difabel berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3.	Jenis Penelitian	Merupakan jenis penelitian Hukum Empiris, dapat dilihat dalam rumusan masalah yang menggunakan kata “Kepatuhan Masyarakat” dan “Ketidakpatuhan Masyarakat”	Merupakan Jenis Penelitian Yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan konseptual
4.	Topik Penelitian	Topik pada penelitian ini lebih memfokuskan kepada kepatuhan masyarakat terhadap UU LLAJ dengan studi modifikasi yang dilakukan terhadap mobil.	Topik pada penelitian ini spesifik kepada Modifikasi kendaraan khususnya sepeda motor dan subyek penelitian hanya terbatas pada penyandang disabilitas.

1.5.2 ARVAN MAHANDIKA, *Status Forklift Sebagai Kendaraan Bermotor*

Ditinjau dari Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Universitas Airlangga.

Rumusan Masalah

1. Apakah Forklift dapat diklasifikasikan sebagai kendaraan bermotor menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Penegakan hukum Atas Pelanggaran terhadap Forklift yang Melintas di Jalan raya Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

Kesimpulan

1. Dapat disimpulkan bahwa keberadaan Forklift yang notabene sebagai alat berat yang merupakan kendaraan bermotor berjenis kendaraan khusus ini adalah tepat. Jika disesuaikan dengan pengertian kendaraan bermotor yang diatur dapat di kategorikan sebagai kendaraan bermotor. Sebagaimana kriteria yang di perlukan untuk dikatakan sebagai kendaraan bermotor telah dipenuhi. Oleh karena itu peraturan yang mengatur tentang kendaraan bermotor dapat diberlakukan kepada forklift dan alat berat lain selayaknya peraturan-peraturan tersebut diberlakukan kepada kendaraan bermotor. Apabila forklift dan alat berat lain dipindahkan dari satu tempat ke tujuan lain, maka akan diangkut menggunakan “low loading trailer” alias trailer yang bermuatan rendah.

2. Mengenai pertanggungjawaban pengemudi dan/atau operator Forklift dalam kecelakaan lalu lintas yang melibatkan Forklift ini selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi (SIM) atau ganti kerugian berdasarkan pasal 314 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Saran

1. Melihat ketidakjelasan dan ketidakpastian status hukum atas forklift dan alat berat lain sebagaimana sesuai dengan ketentuan pasal 47 ayat (2) huruf e bagian c Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, oleh karena itu diperlukan peraturan perundang-undangan lain yang relevan mengenai alat berat untuk menyelaraskan pemahaman kendaraan bermotor dengan sifat, jenis, bentuk, dan fungsi alat berat yang dimaksud.
2. Demi kenyamanan dalam berlalu lintas, pemerintah harus membuat peraturan perundang-undangan secara rinci dan relevan mengenai penegakan hukum atas pelanggaran lalu lintas yang melibatkan Forklift maupun alat berat lain terutama tanggungjawab dan sanksi sesuai dengan apa yang telah diakibatkannya

Perbedaan dengan penelitian yang akan diteliti adalah, dalam penelitian ini lebih menitik beratkan kepada Forklift yang beroperasi di jalan raya dan sanksi pidananya apabila Forklift tersebut mengalami kecelakaan dan mengakibatkan korban jiwa. Berbeda dengan penelitian ini yang menitik beratkan kepada motor

yang dimodifikasi dan aturan hukum yang memperbolehkan modifikasi dengan beberapa kriteria tertentu. Berikut tabel pembeda penelitian yang telah dioalah penulis :

No	TABEL PERBEDAAN		
1.	Judul Penelitian	<i>Status Forklift Sebagai Kendaraan Bermotor Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan</i>	Pengaturan Kendaraan Sepeda Motor Modifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
2.	Rumusan Masalah	1. Apakah Forklift dapat diklasifikasikan sebagai kendaraan bermotor menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan? 2. Penegakan hukum Atas Pelanggaran terhadap Forklift yang Melintas di Jalan raya Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan? Rumusan masalah pertama mencoba untuk mengklasifikasikan forklift sebagai kendaraan bermotor Beda halnya dengan penelitian pada skripsi ini yang membahas mengenai legalitas sepeda motor modifikasi berdasarkan UU LLAJ. Rumusan kedua mencoba	1. Legalitas sepeda motor modifikasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Jo. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. 2. Akibat hukum pengoperasian sepeda motor modifikasi yang dioperasikan difabel berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Rumusan masalah pertama mencoba menelaah terkait legalitas modifikasi terhadap sepeda motor berdasarkan UU LLAJ. Sehingga perbedaan pada penelitian disamping sangat jelas karena obyek penelitiannya berbeda. Rumusan masalah kedua,

		menjawab penegekan hukum yang dapat dilakukan atas pelanggaran forklift yang melintas di jalan raya.	mencoba menjawab terkait akibat hukum apabila penyandang disabilitas mengendarai sepeda motor modifikasi di jalan raya berdasarkan UU LLAJ
3.	Jenis Penelitian	Yuridis Normatif	Yuridis Normatif
4.	Topik Penelitian	Topik pada penelitian ini lebih memfokuskan obyek penelitian kepada forklift yang melintas di jalan raya apakah termasuk sebagai kendaraan bermotor berdasarkan UU LLAJ.	Topik pada penelitian ini spesifik kepada Modifikasi kendaraan khususnya sepeda motor dan subyek penelitian hanya terbatas pada penyandang disabilitas.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Tipe Penelitian

Berdasarkan pada rumusan masalah dan tujuan dari penelitian ini, maka penelitian ini lebih cenderung merupakan penelitian “yuridis normatif” yang dilakukan dengan mengumpulkan bahan hukum primer.¹⁴ Untuk mengetahui sebuah aturan hukum yang ada, maka diperlukan mengumpulkan bahan-bahan hukum yang relevan untuk dijadikan pertimbangan dalam mengkaji suatu rumusan masalah yang timbul dari isu hukum sehingga dapat memberikan suatu penelitian hukum terkait dengan kepastian hukum penggunaan motor custom di jalan raya sebagai salah satu alat transportasi. Dalam penelitian ini saya menggunakan *doctrinal research*, yang merupakan suatu proses untuk

¹⁴ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta:Rajawali, 1985, h. 34.

menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.¹⁵

1.6.2 Pendekatan Masalah

Penelitian ini akan menggunakan dua pendekatan yaitu pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Kedua pendekatan ini digunakan untuk menjawab rumusan masalah yang terdapat dalam penelitian ini, agar mendapatkan jawaban yang dapat dianalisa melalui ketentuan perundang-undangan dan sumber hukum lainnya.

Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang memiliki keterkaitan dengan isu hukum yang sedang diangkat dalam topik penelitian ini sehingga dapat ditemukan suatu aturan yang relevan untuk memecahkan isu hukum dalam penelitian ini.¹⁶

Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dilakukan dengan mencari teori serta doktrin yang telah ada untuk dijadikan suatu acuan agar dapat memahami suatu pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu yang sedang dihadapi.¹⁷

1.6.3 Sumber Bahan Hukum

a. Bahan Hukum Primer

¹⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum (Edisi Revisi)*, Kencana Prenanda Media Group, Jakarta, 2013, h. 35.

¹⁶ *Ibid*, h. 93-94.

¹⁷ *Ibid*, h. 95.

Untuk memecahkan suatu rumusan masalah yang telah kita tentukan dalam penelitian hukum, maka diperlukan sumber hukum primer dalam mengkaji masalah ini. Sumber hukum primer yang saya gunakan dalam menulis skripsi ini antara lain : Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945, Undang–Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

b. Bahan Hukum Sekunder

Selain memerlukan bahan hukum primer untuk memecahkan masalah dalam rumusan masalah diatas, maka diperlukan buku-buku bacaan yang terkait dengan tema diatas. Buku-buku bacaan, jurnal hukum, maupun doktrin para ahli yang saya gunakan antara lain terkait dengan pembahasan tentang hukum transportasi dan kendaraan di jalan raya. Bahan hukum sekunder tersebut dikumpulkan untuk mempelajari konsep dan akan menunjang argumentasi saya dalam penelitian hukum ini.

1.6.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Selanjutnya, terhadap data yang sudah diperoleh, melalui data primer, sekunder dan tersier, maka dilakukan pengolahan data, yakni kegiatan untuk mengadakan sistematisasi terhadap bahan-bahan hukum tertulis.¹⁸ Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka analisis bahan hukum dilakukan dengan cara interpretasi sebagai penerapan bahwa undang-undang ataupun peraturan yang berlaku sudah terlaksana dengan sepenuhnya atau belum, sehingga

¹⁸ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Op.Cit.*, h. 251

rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya dapat terselesaikan dengan tawaran solusi yang akan diberikan. Pengumpulan bahan hukum dapat kita temukan pada saat mengumpulkan perundang-undangan yang tersedia dalam hukum nasional.

1.6.5 Analisis Bahan Hukum

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian, maka analisis bahan hukum dilakukan dengan cara interpretasi sebagai penerapan bahwa undang-undang ataupun peraturan yang berlaku sudah terlaksana dengan sepenuhnya atau belum, sehingga rumusan masalah yang telah ditentukan sebelumnya dapat terselesaikan dengan tawaran solusi yang akan diberikan.

1.7 Pertanggungjawaban Sistematis

Penelitian ini terbagi menjadi 4 (empat) bab, yang masing-masing babnya memiliki keterkaitan. Adapun isi dari bab-bab tersebut adalah:

Bab I merupakan bab pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, serta pertanggungjawaban sistematis. Bab I ini menjadi dasar dalam pengerjaan bab-bab selanjutnya.

Bab II merupakan pembahasan mengenai legalitas kendaraan modifikasi berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

Bab III membahas tentang Akibat hukum pengoperasian kendaraan modifikasi yang dioperasikan diabel berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bab IV merupakan bagian akhir dalam penelitian ini. Sebagai penutup, Bab IV berisi tentang kesimpulan atas hasil penelitian yang telah dilakukan dan dituangkan dalam bab-bab sebelumnya. Tidak hanya kesimpulan, bagian akhir dalam penelitian hukum ini juga memberi saran yang berkaitan dengan penelitian