

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Di Indonesia sudah ada beberapa regulasi terkait Standar Nasional Indonesia (yang selanjutnya disebut SNI) khusus kendaraan bermotor. Standar untuk kendaraan dan penunjangnya tidak sekedar itu saja yang diatur oleh SNI, melainkan juga perlengkapan keamanan bagi pengemudi, karena perlindungan keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor sangatlah penting. Pengemudi kendaraan bermotor mempunyai resiko yang sangat tinggi terhadap kecelakaan dalam berlalu lintas.¹ Oleh sebab itu, adanya standarisasi terhadap kendaraan bermotor dan suku cadang pendukung lainnya sangat penting, karena dengan terstandarisasinya kendaraan dan suku cadang pendukung lainnya dapat meminimalisir terjadinya resiko kecelakaan.

Adanya SNI kendaraan bermotor yaitu berfungsi untuk memberikan terhadap seluruh resiko yang mengancam keselamatan dan keamanan bagi perlindungan kepada pengemudi kendaraan bermotor. Berikut ini adalah daftar atau susunan SNI yang relevan untuk kendaraan bermotor antara lain:

- a. “SNI 0101:2012 Ban sepeda motor;
- b. SNI 6700:2012 Ban dalam kendaraan bermotor;
- c. SNI 09-1641-1989 Pedal rem kendaraan bermotor roda dua;
- d. SNI 09-1880-1990 Handel kopling dan handel rem sepeda motor dari paduan aluminium;

¹ Endi Hari Purwanto “Signifikansi Helm SNI Sebagai Alat Pelindung Pengendara Sepeda Motor Dari Cidera Kepala *Jurnal Standarisasi*”, Volume 17 Nomor 01 Tahun 2015, hal 31-46.

- e. SNI 09-0143-1987 Kampas rem kendaraan bermotor. Klasifikasi, dimensi dan koefisien gesek;
- f. SNI 09-4404-1997 Cara uji pengereman sepeda motor;
- g. SNI 09-4408-1997 Selang rem hidrolik untuk kendaraan bermotor;
- h. SNI 4658-2008 Peleg kendaraan bermotor kategori L (roda kurang dari 4).
- i. SNI 0098 2012 Ban mobil penumpang
- j. SNI 15-0048-2005 Kaca pengaman dipekeras untuk kendaraan bermotor
- k. SNI 15-1326-2005 Kaca pengaman berlapis (laminated glass) untuk kendaraan bermotor
- l. SNI 1896:2008 Pelek Kendaraan Bermotor Kategori (M1, N1, M2, M3, N2, N3, O) Maupun yang sudah beserta dengan Ban
- m. SNI 4658:2008 Pelek Kendaraan Bermotor Katagori L”²

Pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 33 tahun 2018 terkait Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor dijelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor wajib dilakukan Uji Tipe. Yang di maksud dengan Uji Tipe yaitu pengujian pada fisik kendaraan bermotor baik dari segi rekayasa kendaraan bermotor, rancang bangun dan kelengkapan suku cadang pendukung lainnya.³ Uji Tipe dilakukan selain untuk memberikan kepastian secara legal, juga dapat memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap pengguna kendaraan bermotor.

Dalam ketentuan BAB VII Undang- Undang No.22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengenai kendaraan diatur pada pasal 48 yang menyebutkan:

² PT. Lingkar Mutu Indonesia, “ SNI Wajib Sepeda Motor dan SNI Sukarela Sepeda Motor“, dikutip dari <https://www.lingkarmutu-indonesia.com/sni-wajib-sepeda-motor-sni-sukarela-sepeda-motor/>, <dikutip tanggal 8 Desember 2019>

³ Lihat Pasal 03 Peraturan Menti Perhubungan Republik Indonesia No. 33 tahun 2018 terkait Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.

1. “Setiap Kendaraan Bermotor 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; dan/atau
 - 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; dan
 - 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”.⁴

Kemudian dilanjutkan pada Bagian Ketiga, pasal 52 yang menyebut:

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 berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui.
3. Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga

⁴ Lihat Pasal 48 Undang- Undang No.22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

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 54 dalam pasal yang dimaksud kendaraan harus sesuai dengan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan dan juga hasil tes uji kendaraan”.⁵

Saat ini sepeda motor dapat berfungsi sebagai penunjang penampilan pemiliknya, padahal dahulu sepeda motor hanya sebagai alat transportasi saja hal itu merupakan satu bentuk dari pergeseran fungsi. Pemilik kendaraan bermotor terkadang merasa kurang puas dengan tampilan asli dari kendaraan bermotor, untuk dapat tampil setotal dan sebaik mungkin pemilik kendaraan terkadang melakukan modifikasi kendaraan. Pemilik kendaraan bermotor memodifikasi kendaraannya dengan menggunakan atau mengganti dari suku cadang yang SNI menjadi suku cadang variasi yang tidak memiliki standarisasi seperti knalpot *racing*, peleg dan ban dengan ukuran dan dimensi yang kecil, menggunakan lampu variasi bermacam-macam warna dan lain-lain.⁶

⁵ Andrew R. Cecil, “*Penegakan Hukum Lalu Lintas*”, Nuansa, Bandung, 2011, hlm. 28-29

⁶ PT.Compas Cyber Media, “Awat, Variasi Berbahaya untuk Sepeda Motor”, dikutip dari <https://otomotif.kompas.com/2012/05/10/2160/Awas.Variasi.Berbahaya.untuk.Sepeda.Motor>, <dikutip tanggal 09 Desember 2019>

Tidak lagi suatu pemandangan yang aneh apabila pemilik kendaraan melakukan proses modifikasi dari yang ringan hingga yang merubah seluruh tampilan dari kendaraannya. Gaya menjadi salah satu alasan pemilik melakukan modifikasi. Perpaduan berbagai suku cadang maupun piranti bodi, plat nomor, cat, dan sebagainya, dapat membuat kendaraan aungguh menarik, lebih bagus ataupun manis, tergantung selera. Biasanya proses modifikasi dipakai untuk ajang kontes atau kompetisi modifikasi kendaraan oleh sebagian orang yang benar-benar memiliki hobi dalam hal modifikasi kendaraan.⁷

Pengemudi kendaran bermotor yang memodifikasi kendaraan bermotornya dengan menggunakan suku cadang yang tidak sesuai dengan SNI disebabkan adanya akses yang mudah untuk mendapatkan suku cadang modifikasi karena banyak toko atau bengkel yang menjual suku cadang tersebut.⁸ Sedangkan di Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 33 tahun 2018 terkait Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor secara garis besar berisi bahwa setiap suku cadang harus melalui Uji Tipe setelah itu baru suku cadang tersebut layak untuk di distribusikan karena telah terstandarisasi.

Berdasar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 33 tahun 2018 terkait Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor hanya mengatur tentang setiap perusahaan atau produsen suku cadang harus melakukan Uji

⁷ Depok Tiger Club, “Modifikasi untuk bikers pemula”, dikutip dari <http://detic.hondatiger.or.id/index.php?name=News&file=article&sid=94>, <dikutip tanggal 09 Desember 2019>

⁸ iNews.id, “Modifikasi Sepeda Motor Harus Sesuai Aturan”, dikutip dari <https://www.inews.id/otomotif/motor/modifikasi-sepeda-motor-harus-sesuai-aturan>, <dikutip tanggal 09 Desember 2019>

Tipe. Perusahaan atau produsen yang tidak melakukan Uji Tipe dikenakan sanksi administratif namun tidak dikenakan sanksi pidana. Pada Undang-Undang terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga tidak mengatur perihal produsen yang memproduksi suku cadang sepeda motor yang tidak memenuhi SNI atau tidak terstandarisasi.

Berlandaskan latar belakang di atas penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul: “Kualifikasi Tindak Pidana Terhadap Produksi Suku cadang Kendaraan Bermotor Yang Tidak Sesuai Standar Nasional Indonesia”.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasar uraian latar belakang masalah diatas, dapat dirumuskan permasalahan, ialah:

Bagaimana Pengaturan Sanksi Pidana Terhadap Produksi Suku Cadang Kendaraan Bermotor yang tidak sesuai dengan Standar Nasional Indonesia ?

1.3 Tujuan Penulisan

Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana Pengaturan Sanksi Pidana Terhadap Produksi Suku Cadang Kendaraan Bermotor yang tidak sesuai dengan Standar Nasional Indonesia.

1.4 Kegunaan Penelitian

a. Kegunaan Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih ilmiah yang berkaitan dengan Hukum Pidana terutama yang berkaitan dengan Kendaraan Bermotor.

b. Kegunaan Praktis

Hasil dari penelitian ini diharap bisa memberi informasi serta pendidikan bagi masyarakat tentang suku cadang kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan Standar Nasional Indonesia serta membandingkan dengan kekuatan yuridis dalam beberapa undang-undang terkait pengaturan sanksi pidana terhadap produksi suku cadang kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan Standar Nasional Indonesia dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

1.5 Keaslian Penelitian

NO	Nama, Judul skripsi, Asal Universitas	Rumusan Masalah	Hasil Penelitian
1.	Shohibuddar, Pertanggungjawaban Pidana Terhadap Toko Atau Bengkel Modifikasi Yang Menjual Knalpot Racing, Fakultas Hukum Universitas Trunojoyo Madura Tahun 2017.	1. Apakah toko modifikasi yang menjual knalpot racing dapat di pertanggungjawabkan pidana? 2. Bagaimana upaya pihak kepolisian untuk meminimalisir penggunaan knalpot racing di	Maraknya pengguna kendaraan bermotor khususnya roda dua yang memodifikasi dengan menggunakan knalpot <i>racing</i> untuk berbagai macam alasan dari yang ingin menambah performa laju kendaraan atau hanya untuk hobi semata, namun

		jalan umum?	penggunaan knalpot <i>racing</i> tidak diperbolehkan karena secara teknis belum diatur pada ketentuan di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan efek yang ditimbulkan dari penggunaan knalpot <i>racing</i> selain suaranya yang bising juga mengganggu terhadap pengguna jalan lainnya. Salah satu faktor pengguna kendaraan bermotor menggunakan knalpot <i>racing</i> adalah akses yang mudah mendapatkannya karena disetiap bengkel atau toko modifikasi pasti menjual knalpot <i>racing</i> tersebut
2.	Maulana Malik Ibrahim, Praktik Pemantauan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Di Polres Kota Malang Prespektif Hukum Islam, Jurusan Hukum Bisnis Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang Tahun 2017.	1. Bagaimana pemantauan onderdil kendaraan bermotor di Polres kota malang yang beredar di penduduk sekitar? 2. Tindakan apa saja yang dilakukan oleh Polres Kota Malang terkait onderdil kendaraan bermotor yang merugikan masyarakat? 3. Bagaimana	Hukum Indonesia tidak bisa mengikuti pola pikir ataupun perilaku penduduk Indonesia yang sangat kreatif dan aktif terkait legalitas dari suatu onderdil-aksesoris yang sering menjadi masalah dalam ruang lingkup masyarakat. Selanjutnya penindakan kepada pengguna kendaraan yang menggunakan onderdil-aksesoris kendaraan bermotor juga diawasi dari pihak kepolisian lalu

		pengawasan dan upaya tindakan terkait onderdil kendaraan bermotor ddengan prespektif hukum islam?	lintas kota malang. Pada proses tindakan tersebut kerap menimbulkan pro dan kontra. Masyarakat merasa dirugikan dengan penindakan yang dilakukan oleh Kepolisian mengingat onderdil-aksesoris yang digunakan dikatakan tidak layak dikeluarkan oleh produsen.
--	--	--	--

Skripsi pertama membahas tentang penggunaan knalpot *racing* yang tidak diperbolehkan karena secara teknis tidak berdasar pada aturan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas serta Angkutan Jalan namun belum adanya peraturan terhadap bengkel atau toko modifikasi yang menjual knalpot *racing*. Skripsi kedua membahas tentang pengawasan yang dilakukan oleh kepolisian lalu lintas kota malang terhadap onderdil-aksesoris yang tidak sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam prespektif hukum islam bagi pengguna kendaraan bermotor. Skripsi yang dibahas oleh penulis yaitu tentang produsen yang memproduksi suku cadang kendaraan bermotor yang tidak sesuai SNI atau tidak melalui Uji Tipe apakah dapat dikualifikasikan sebagai tindak pidana.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian hukum (*legal research*) yang akan digunakan pada penyusunan penelitian ini. Penelitian yang dilakukan dengan

menemukan kebenaran koherensi yaitu dengan mengkaji kesesuaian antara aturan hukum dengan norma hukum, perintah atau larangan terhadap prinsip hukum dan tindakan (*act*) seseorang pada norma hukum atau prinsip hukum merupakan arti dari Penelitian Hukum.⁹

1.6.2 Pendekatan Penelitian

Berdasar pada pendekatan undang-undang (*statute aproach*) serta pendekatan konseptual (*conceptual approach*) pada penelitian ini. Pendekatan undang-undang merupakan pendekatan yang dilakukan dengan memaknai semua undang-undang serta aturan yang berkaitan dengan isu hukum.¹⁰ Pendekatan yang dipakai manakala peneliti tidak beranjak dari aturan hukum namun lebih ke konsep hukum berdasarkan asas-asas, doktrin atau pendapat para ahli merupakan arti dari Pendekatan Konseptual.¹¹

1.6.3 Sumber Bahan Hukum

Data skunder menjadi sumber dari bahan hokum pada penelitian ini, yaitu penrlitian dari data kepustakaan. Bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier, ketiga bahan hokum itu ialah pembagian dari Data Sekunder, yaitu sebagai berikut:

⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Kencana, 2017, hlm. 47.

¹⁰ *Ibid*, hlm. 133.

¹¹ *Ibid*, hlm. 135.

1.6.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum Primer, yaitu sumber bahan hukum itu terdiri dari UUD 1945, Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat, peraturan pemerintah, , undang-undang/peraturan pemerintah pengganti undang-undang, peraturan presiden, peraturan daerah provinsi, peraturan daerah kabupaten/kota, peraturan-peraturan dan keputusan-keputusan lainnya sebagaimana yang diatur pada Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 terjait Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan seperti serta putusan pengadilan.¹²

Dalam penulisan skripsi ini bahan sumber hukum yang dipakai ialah :

- a. “Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1999 mengenai perlindungan konsumen.
- c. Peraturan pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 mengenai kendaraan.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. 33 tahun 2018 mengenai Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor”.

¹² *Ibid*, hlm. 182.

1.6.3.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum Sekunder, yaitu sumber bahan hukum ini tersusun dari gagasan-gagasan baik termuat mengenai prinsip-prinsip dasar pada ilmu hukum dan pengamatan klasik sarjana hukum yang terdapat dalam buku-buku teks dan jurnal-jurnal hukum yang memiliki keterkaitan dengan permasalahan hukum.¹³

1.6.4 Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Pada penulisan skripsi ini teknik yang dipakai untuk mengumpulkan bahan hukum yang dibutuhkan diperoleh dengan menggunakan studi kepustakaan. Pengumpulan bahan hukum melalui penelitian kepustakaan dengan cara mencari serta belajar dan memaknai buku-buku ilmiah, undang-undang yang berlaku.¹⁴

1.6.5 Analisis Bahan Hukum

Berdasarkan bahan hukum yang diperoleh, penulisan skripsi ini akan menggunakan metode preskripsi, metode ini merupakan esensi dari penelitian hukum yaitu untuk memberikan rekomendasi terkait apa yang seharusnya hal yang dilakukan apabila terjadi masalah atas hasil

¹³ *Ibid*, hlm. 195.

¹⁴ *Ibid*, hlm. 237.

penelitian yang telah dilakukan, hal ini menentukan nilai dari penelitian ini baik untuk keperluan praktik hukum ataupun penulisan akademis.¹⁵

¹⁵ *Ibid*, hlm. 251.