

**Article history:** Submitted 13 January 2023; Accepted 6 June 2023; Available online 29 February 2024.

**How to cite:** Auliya Cistaraja Javier Dywananda dan Zahry Vandawati Chumaida, 'Pengaturan Kendaraan Modifikasi Untuk Difabel dalam Pengoperasian Lalu Lintas dalam Prespektif Hukum Transportasi' (2023) 7 Media Iuris.

## Pengaturan Kendaraan Modifikasi Untuk Difabel dalam Pengoperasian Lalu Lintas dalam Prespektif Hukum Transportasi

Auliya Cistaraja Javier Dywananda<sup>1</sup> dan Zahry Vandawati Chumaida<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Fakultas Hukum, Universitas Airlangga, Indonesia. E-mail: tara.javier14@gmail.com

<sup>2</sup> Fakultas Hukum, Universitas Airlangga, Indonesia. E-mail: vanda@fh.unair.ac.id

### Keywords:

Motorized Vehicles; Persons with Disabilities; Motorized Vehicle Modifications.

### Abstract

Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation stipulates that motorized vehicles operating on highways must meet technical and other road requirements as referred to in Article 48 of Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. In the development of motorized vehicles, modifications are often made both for hobbies, work, and others, even to make it easier for persons with disabilities to drive motorized vehicles, modifications to motorized vehicles are carried out which cause changes in type or not to change type. This research is intended to analyze and answer the regulation of modified vehicles used by persons with disabilities on the road. This research approach uses a statutory approach (statute approach) and a conceptual approach (conceptual approach). This type of research data is normative research by examining the rules related to disabilities and Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation Number. For this reason, if a modified vehicle is in accordance with Article 6 and Article 64 Government Regulation Number 55 of 2012 concerning Vehicles, it must meet technical and road-worthy requirements. In addition, the operation of motorized vehicles by persons with disabilities that have been modified is permitted as long as they meet the technical and road-worthy requirements and the persons with disabilities have a driving license D in accordance with the provisions of the Road Traffic and Transportation Law Number 22 of 2009.

### Kata Kunci:

Kendaraan Bermotor; Penyandang Disabilitas; Modifikasi Kendaraan Bermotor.

### Abstrak

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan pengaturan terhadap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan raya harus memenuhi syarat teknis dan lain jalan sebagaimana Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam perkembangannya terhadap kendaraan bermotor dengan modifikasi yang salah satunya peruntukannya untuk memudahkan para penyandang disabilitas dalam mengendarai kendaraan bermotor, maka dilakukan modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe maupun tidak merubah tipe. Penelitian ini dimaksudkan guna menganalisis dan menjawab terhadap pengaturan kendaraan modifikasi yang digunakan oleh para penyandang disabilitas di jalan raya. Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan undang-undang (statute approach) dan pendekatan konseptual (conceptual approach). Jenis data penelitian ini adalah penelitian normative dengan menelaah aturan yang terkait dengan difabel dan Undang Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009. Untuk itu apabila kendaraan yang dimodifikasi sesuai Pasal 6 dan Pasal 64 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan maka harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Selain itu Pengoperasian kendaraan bermotor oleh penyandang disabilitas yang sudah dimodifikasi diperbolehkan sepanjang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta penyandang disabilitas tersebut memiliki SIM D sesuai ketentuan dalam Undang Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009.



## **Pendahuluan**

Sebagaimana kita ketahui bahwa sepeda motor merupakan moda transportasi yang sangat banyak dijumpai di jalan raya di Indonesia. Menurut Pasal 1 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan jalan Nomor 22 Tahun 2009 (selanjutnya disebut dengan UULAJ) 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 berjalannya waktu saat ini banyak sekali dijumpai modifikasi motor yang lalu lalang di jalan raya. Dalam melakukan modifikasi tersebut terkadang tanpa sadar tidak memperhatikan keselamatan baik bagi pengendaranya maupun bagi penumpangnya. Salah satu masalah bagi kesadaran hukum di bidang lalu lintas adalah masalah volume kendaraan dan jumlah pelanggaran.<sup>1</sup> Pelanggaran yang kerap dijumpai salah satunya adalah masalah modifikasi kendaraan bermotor. Berdasarkan UU LLAJ 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.<sup>2</sup>

Pada saat ini banyak sekali ditemukan modifikasi motor yang dioperasikan oleh penyandang keterbatasan fisik atau disabilitas, yang tentunya sangat berbeda dengan bentuk asli dari motor tersebut. Kendaraan modifikasi ini dipakai oleh penyandang disabilitas sebagai salah satu transportasi di jalan raya supaya dapat berpindah tempat dan bermobilitasi di jalan raya guna mendukung kegiatan sehari-harinya.

Penyandang disabilitas memiliki hak yang telah dilindungi oleh peraturan perundang-undangan. Salah satu undang-undang yang mengatur hak yang dimiliki oleh penyandang disabilitas adalah hak dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Meskipun memiliki keterbatasan, para penyandang disabilitas memiliki hak

---

<sup>1</sup> Artidjo Alkostar, *Kesadaran Dan Tertib Hukum Masyarakat dalam Bidang Lalu Lintas Di Yogyakarta* (Bagian Riset dan Pengabdian Masyarakat Fakultas Hukum UII).

<sup>2</sup> Wawan Setiawan, *Teknis Praktis Merawat Dan Mereparasi Motor* (Pustaka Grafika 2012) 32-33.

berkendara dan/atau mengemudi yang direpresentasikan melalui perolehan SIM D maupun SIM D1 atau SIM C maupun SIM A.

Dalam melaksanakan hak berkendaranya para penyandang disabilitas ada yang menggunakan sepeda motor modifikasi untuk dapat menunjang kehidupannya. Untuk itu sepeda motor modifikasi ini harus memenuhi aturan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, baik terhadap modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe maupun tidak menyebabkan perubahan tipe. Para penyandang disabilitas dapat mengoperasikan kendaraan modifikasi di jalan raya, sepanjang modifikasi yang dilakukan telah mengikuti ketentuan persyaratan teknis dan laik jalan serta mengikuti prosedur uji tipe bagi kendaraan yang modifikasi menyebabkan perubahan tipe.

Persoalan yang sekarang ini banyak ditemukan di jalan raya terkait penyandang disabilitas yang mengoperasikan kendaraan sepeda motor roda dua yang kemudian dimodifikasi sedemikian rupa sehingga penyandang disabilitas tetap dapat mobile dari satu tempat ke tempat lainnya tanpa menyusahkan orang lain dengan kendaraan modifikasi tersebut. Namun dengan banyak bermunculan modifikasi sepeda motor yang dikendarai penyandang disabilitas di jalan raya apakah telah memenuhi ketentuan undang-undang dan apakah mereka juga memiliki Surat Ijin Mengemudi seperti orang normal lainnya, hal inilah yang akan dibahas dalam tulisan ini.

Tujuan dari penulisan ini adalah untuk menganalisa sepeda motor modifikasi yang dioperasikan oleh penyandang disabilitas tersebut di jalan raya apakah telah sesuai dengan UULAJ Nomor 22 Tahun 2009 Jo Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, serta menganalisa akibat hukumnya pengoperasian sepeda motor modifikasi yang dioperasikan oleh penyandang disabilitas.

### **Metode Penelitian**

Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan dengan melihat aturan yang mengatur tentang kendaraan bermotor yang bisa dioperasikan di jalan raya dalam UULAJ serta peraturan terkait. Pendekatan

konseptual dilakukan dengan mencari teori dan doktrin serta pandangan terkait dengan modifikasi kendaraan yang dioperasikan oleh penyandang disabilitas di jalan raya. Jenis data penelitian ini adalah penelitian normatif dengan menelaah bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti. Bahan hukum penelitian ini meliputi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

### **Modifikasi Kendaraan Bermotor**

Berdasarkan KBBI, Modifikasi merupakan perubahan atau perubahan yang dalam kata aktif dapat bermakna mengubah atau merubah.<sup>3</sup> Apabila ditinjau dari segi bahasa maka modifikasi berasal dari bahasa Inggris yaitu *modification* yang bermakna mengubah, membatasi, mengurangi.<sup>4</sup> Makna modifikasi sendiri dapat disimpulkan adalah merubah dari kondisi semula atau melakukan perubahan dari kondisi semula.

Makna modifikasi ini merupakan upaya untuk merubah atau melakukan penyesuaian terhadap sesuatu sehingga terhadap sesuatu tersebut telah berubah dari kondisi semulanya baik perubahan itu bersifat kecil maupun besar. Sedangkan definisi kendaraan bermotor dapat kita jumpai dalam Pasal 1 angka 8 UU LLAJ Jo. Pasal 1 angka 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan (selanjutnya disebut PP Kendaraan) yang menyatakan bahwa:

“Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel”.

Berdasarkan definisi yang diuraikan diatas, UU LLAJ mengelompokkan kendaraan bermotor dalam beberapa jenis, sebagaimana diatur dalam Pasal 47 ayat (2) UU LLAJ yaitu sebagai berikut:

- a. Sepeda motor;
- b. Mobil penumpang;
- c. Mobil bus;
- d. Mobil barang; dan
- e. Kendaraan khusus.

---

<sup>3</sup> <https://kbbi.web.id/modifikasi> diakses pada Tanggal 25 Oktober 2022

<sup>4</sup> John M Echols, *Kamus Inggris-Indonesia* (Gramedia 1989) 384.

Berdasarkan uraian diatas, dapat dikatakan bahwa modifikasi kendaraan bermotor merupakan pengubahan atau merubah kendaraan bermotor baik perubahan itu bersifat kecil atau berskala besar yang membuat kendaraan bermotor tidak sama dengan keadaan semula. Sedangkan pengertian modifikasi kendaraan berdasarkan UU LLAJ sebenarnya tidak menjabarkan secara rinci defnisi dan bentuk bentuk modifikasi pada kendaraan, hal ini dapat kita lihat dalam frasa yang terdapat pada Pasal 52 ayat (1) UU LLAJ yang berbunyi demikian :

“Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut”.

Berdasarkan frasa diatas, UU LLAJ sebenarnya tidak hanya mengenal modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut dalam modifikasi kendaraan bermotor, frasa “dapat berupa” dalam hal ini harus dimaknai sebagai perluasan makna modifikasi yang memang belum diatur dalam UU LLAJ.

### **Jenis dan Batas Modifikasi Kendaraan Bermotor**

Dalam modifikasi kendaraan bermotor, setidaknya secara umum terdapat beberapa kategori atau jenis modifikasi yang dilakukan terhadap kendaraan bermotor, antara lain:<sup>5</sup>

- 1) Modifikasi ringan  
Merupakan jenis modifikasi yang merubah bagian kendaraan bermotor secara sederhana, seperti missal pada sepeda motor hanya mengganti spion, menambahkan pedal, mengganti handel gas, dan sebagainya.
- 2) Modifikasi sedang  
Merupakan jenis modifikasi yang merubah bagian kendaraan bermotor secara sedang atau dapat dikatakan secara menengah. Seperti misal apabila pada sepeda motor adalah dengan cara meengganti atau mengubah bagian pokok pada sepeda motor seperti mengganti velg, stang, suspension, memasang fairing, serta melakukan pewarnaan pada bagaian ataupun keseluruhan motor.
- 3) Modifikasi besar  
Jenis modifikasi ini merupakan modifikasi yang merubah secara keseluruhan bagian kendaraan bermotor sehingga memiliki bentuk baru yang berbeda dari keadaan semula. Pada jenis modifikasi ini, hamper seluruh bagian penting sebuah kendaraan bermotor akan dilakukan perombakan misal sepeda motor adalah perombakan

---

<sup>5</sup> Teguh Imanto, ‘Proses Visualisasi Modifikasi Motor’ (2014) 9 Inosains 95-96.

suspense baik depan dan belakang, stang, velg, ban, tangki bensin bahkan rombakan pada dapur pacu atau mesin motor yang masuk dalam perubahan kerangka motor. Akibat dari modifikasi jenis ini adalah membuat sepeda motor berbentuk baru dari keadaan semula.

4) Modifikasi ekstrim

Modifikasi jenis ini sebenarnya hampir sama dengan modifikasi jenis besar, namun perbedaannya pada jenis modifikasi ini perubahan yang dilakukan terhadap kendaraan bermotor terlihat lebih ekstrim atau agak menyimpang bahkan tidak mengindahkan keselamatan berkendara. Modifikasi ini dilakukan dengan merubah secara menyeluruh pada kendaraan bermotor sehingga menjadi bentuk baru yang boleh penulis katakan adalah aneh, ganjil, atau unik dan padanan kata sejenis yang menggambarkan demikian. Pada modifikasi ini bagian bagian penting kendaraan akan mengalami perombakan, missal pada motor adalah pada suspense baik depan dan belakang, stang, velg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya termasuk pula perubaan kerangka motor.

Jenis-Jenis modifikasi diatas merupakan jenis modifikasi yang oleh Peraturan perundang-undangan sebenarnya tidak disebutkan, terutama dalam UU LLAJ dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. UU LLAJ dan PP No. 55 Tahun 2012 hanya menyebutkan bahwa modifikasi kendaraan bermotor dapat berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut. Pengaturan modifikasi pada UU LLAJ sebenarnya hanya memuat terhadap ketentuan kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe sebagaimana diatur dalam Pasal 50 ayat (1) UU LLAJ, sedangkan secara *a contrario*, bahwa terdapat jenis modifikasi yang tidak menyebabkan perubahan tipe. Jenis modifikasi yang tidak menyebabkan perubahan tipe tersebut masuk kepada jenis modifikasi ringan. Dengan uraian tersebut, setidaknya ada 2 (dua) jenis modifikasi yang diatur dalam peraturan perundang-undangan:

a. Modifikasi Kendaraan Bermotor Yang Menyebabkan Perubahan Tipe

Modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe ini dapat berupa modifikasi yang menyebabkan perubahan pada dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut. Modifikasi jenis ini mengharuskan kendaraan bermotor untuk melakukan uji tipe sebagaimana dimaksud dalam ketentuan Pasal 50 ayat (1) UU LLAJ.

b. Modifikasi Kendaraan Yang Tidak Menyebabkan Perubahan Tipe

Modifikasi jenis ini merupakan perubahan yang tidak menyebabkan perubahan tipe pada kendaraan bermotor, sehingga kendaraan bermotor tidak memerlukan uji tipe.

Sebagaimana dijelaskan diatas bahwa dalam UU LLAJ tidak mengatur batas modifikasi kendaraan bermotor, namun terdapat ketentuan terhadap modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe. Perubahan tipe sebagaimana dimaksud meliputi modifikasi kendaraan bermotor yang dapat berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut. Hal tersebut secara tegas dinyatakan dalam pasal 52 ayat (1) UU LLAJ yang menyatakan bahwa:

“Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut”.

Berdasarkan frasa diatas, maka terhadap kendaraan modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe harus dilakukan uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) yang berbunyi sebagai berikut:

“Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe”.

Pasal 1 angka 10 PP Kendaraan menjabarkan Uji Tipe sebagaimana dimaksud dalam UU LLAJ sebaagai berikut:

“Uji Tipe Kendaraan Bermotor adalah pengujian yang dilakukan terhadap fisik Kendaraan Bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan sebelum Kendaraan Bermotor dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor secara massal serta Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi”.

Setelah kesemua prosedur uji tipe dilakukan terhadap kendaraan modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe sebagaimana dimaksud diatas, maka terhadap kendaraan modifikasi tersebut akan diberikan setifikat uji tipe yang diterbitkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana daitur dalam Pasal 129 ayat (3) PP Kendaraan.<sup>6</sup>

Adapun maksud pengaturan modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe terhadap modifikasi kendaraan bermotor pada prinsipnya tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak

---

<sup>6</sup> Febrina Miarpita K and B Kristyanto, 'Perancangan Sepeda Motor Roda Tiga Untuk Kaum Difabel Daksa', *Seminar Nasional Multi Disiplin Ilmu Unisbank* (Unisbank Semarang 2016) 2 <<https://media.neliti.com/media/publications/173406-ID-none.pdf>>.



lapis perkerasan/ daya dukung jalan yang dilalui sebagaimana terantum dalam Pasal 50 ayat (2) UU LLAJ sebagaimana berikut:

“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”.

Lebih lanjut dalam Pasal 52 ayat (3) dan ayat (4) UU LLAJ menyatakan bahwa :

Ayat (3)

“Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang”.

Ayat (4)

“Bagi Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (3), harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang”.

Berdasarkan uraian diatas, UU LLAJ sendiri tidak menjabarkan mengenai syarat konstruksi dan material terhadap modifikasi pada kendaraan. Namun berdasarkan frasa pengaturan diatas maka terhadap kendaraan modifikasi yang merubah syarat konstruksi dan material harus dilakukan uji tipe ulang dan dilakukam registrasi beserta identifikasi ulang.

Apabila melihat ketentuan pada UU LLAJ dan PP Kendaraan maka terhadap kendaraan bermotor modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe harus dilakukan uji tipe. Kemudian bahwa terhadap modifikasi kendaraan yang tidak menyebabkan perubahan tipe, maka tidak perlu melakukan uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) UU LLAJ namun cukup memenuhi kualifikasi syarat teknis dan laik jalan.

### **Pengoperasian Kendaraan Bermotor Modifikasi Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

UU LLAJ mengatur setiap kendaraan bermotor yang hendak dioperasikan di jalan raya harus memenuhi syarat teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis dan laik jalan tersebut diatur dalam Pasal 48 UU LLAJ Jo. Pasal 6 dan Pasal 64 PP no 55 tahun 2012



tentang Kendaraan yang berbunyi demikian:<sup>7</sup>

Persyaratan teknis:

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis.
- (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.

Persyaratan laik jalan:

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan laik jalan.
- (2) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) 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.

Berdasarkan pengaturan diatas, UU LLAJ secara tegas menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor harus memenuhi syarat teknis dan laik jalan ketika hendak di operasikan di jalan raya. UU LLAJ sendiri menerapkan sanksi pidana bagi setiap kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 285 UU LLAJ yang menyatakan bahwa:

---

<sup>7</sup> Ade Julian Nugraha, 'Modifikasi Kendaraan Bermotor Dan Akibat Modifikasi Yang Tidak Lulus Uji Menurut Pasal 277 UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan' (Skripsi, Universitas Muhammadiyah Palembang 2016) 23.

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”.

Dengan aturan tersebut, maka baik kendaraan yang tidak dilakukan modifikasi maupun yang dimodifikasi harus memperhatikan ketentuan syarat teknis dan laik jalan dalam UU LLAJ ketika hendak beroperasi di jalan raya. Dalam penjelasan diatas disebutkan bahwa terhadap modifikasi kendaraan yang menyebabkan perubahan tipe harus dilakukan uji tipe untuk memenuhi kewajiban uji tipe dalam UU LLAJ dan PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, pengaturan tersebut tentunya akan mempengaruhi pengoperasian kendaraan modifikasi di jalan raya. Apabila terhadap kendaraan modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe tidak dilakukan uji tipe maka terdapat sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 277 UU LLAJ yang berbunyi demikian:

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

Berdasarkan frasa tersebut setiap orang yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe terhadap kendaraan yang akan dioperasikan di jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 277 UU LLAJ akan dikenakan sanksi pidana.

Berdasarkan uraian-uraian diatas, dapat menjawab mengenai keabsahan kendaraan modifikasi yang dioperasikan oleh penyandang disabilitas berdasarkan tetap harus mengacu pada UU LLAJ dan PP Kendaraan. Modifikasi kendaraan sebagaimana diatur dalam UU LLAJ dan PP Kendaraan adalah diperbolehkan sepanjang modifikasi itu tidak bertentangan dengan UU LLAJ dan PP Kendaraan, terutama mengenai syarat teknis dan laik jalan kepada setiap kendaraan bermotor dan pelaksanaan uji tipe bagi kendaraan modifikasi yang membuat perubahan tipe baik secara dimensi, mesin, dan kemampuan

daya angkut. Terhadap kendaraan modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe tidak dilakukan uji tipe maka secara jelas dan tegas dinyatakan dalam Pasal 277 UU LLAJ adalah bertentangan dan merupakan perbuatan yang melanggar undang-undang dan dapat dikenakan sanksi pidana. Sedangkan terhadap setiap kendaraan bermotor baik yang tidak dilakukan modifikasi, dilakukan modifikasi tapi tidak terjadi perbupahan tipe, maupun yang dilakukan modifikasi terjadi perubahan tipe yang tidak memenuhi syarat teknis dan laik jalan pada pengoperasian di jalan raya akan dikenakan sanksi berdasarkan Pasal 285 UU LLAJ.<sup>8</sup>

### **Akibat Hukum Pengoperasian Kendaraan Modifikasi oleh Penyandang Disabilitas di Jalan Raya Berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD NRI 1945) menegaskan bahwa terdapat pengakuan hak asasi manusia bagi setiap orang tidak terkecuali bagi penyandang disabilitas, artinya undang-undang dasar memberikan perlindungan dan jaminan hak asasi manusia bagi setiap individu tidak terkecuali bagi penyandang disabilitas. Selain penyandang disabilitas, istilah lain yang sering digunakan adalah difabel dan penyandang cacat. Secara istilah, difabel merupakan bentuk penerjemahan dari istilah difable atau yang biasa disebut *different abilities people* (orang dengan kemampuan yang berbeda).<sup>9</sup> Definisi mengenai disabilitas menurut WHO adalah:<sup>10</sup>

*Disability is a general term for impairments (Impairment is a loss or abnormality in body structure or physiological function (including mental functions). Abnormally here is used strictly to refer to a significant variation from established statistical norms (i.e. as a deviation from a population mean within measured standard norms) and should be used only in this sense), activity (Activity is the execution of a task or action by an individual. It represents the individual perspective of functioning), limitations (Activity limitations are difficulties an individual may have in executing activities. An activity limitation may*

---

<sup>8</sup> I Made Hadiyanta Purnama Sardi, Anak Agung Istri Agung and Ida Ayu Putu Widiati, 'Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Oleh Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar' (2021) 2 Jurnal Konstruksi Hukum 5.

<sup>9</sup> Setiasa and Ratna Eka Suminar, 'Identifikasi Kemudahan Penyandang Difabilitas Dalam Melakukan Pergerakan Dengan Menggunakan Moda Transportasi' (2015) 2 Inklusi 5.

<sup>10</sup> Nicole Bianquin and Daniela Bulgarelli, 'Conceptual Review of Disabilities', *Play Development in Children With Disabilities* (De Gruyter Open 2017) 71.

*range from a slight to a severe deviation in terms of quality or quantity in executing the activity in a manner or to the extent that is expected of people without the health condition, and participation (Participation is a person's involvement in a life situation. It represents the societal perspective of functioning), restrictions (Participation restrictions are problems an individual may experience in involvement in life situations. The presence of a participation restriction is determined by comparing an individual's participation to that which is expected of an individual without disability in that culture or society. It denotes the negative aspects of the interaction between an individual (with a health condition) and the individual's contextual factors (Contextual factors are the factors that together constitute the complete context of an individual's life, and, in particular, the background against which health states are classified in ICF. There are two components of contextual factors: Environmental Factors and Personal Factors).*

Melalui Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2016 tentang Penyandang Disabilitas (selanjutnya disebut UU Disabilitas) menegaskan bahwa Negara menjamin setiap kelangsungan hidup setiap warga Negara tidak terkecuali penyandang disabilitas yang memiliki kedudukan hukum dan memiliki hak asasi manusia yang sama sebagai Warga Negara Indonesia dan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari warga negara dan masyarakat Indonesia. Dengan diundangkannya UU Disabilitas adalah untuk mewujudkan kesamaan hak dan kesempatan bagi penyandang disabilitas menuju kehidupan yang sejahtera, mandiri, dan tanpa diskriminasi. Pada Pasal 1 angka 1 UU Disabilitas menyebutkan bahwa Penyandang disabilitas adalah setiap orang yang mengalami keterbatasan fisik, intelektual, mental, dan/atau sensorik dalam jangka waktu lama yang dalam berinteraksi dengan lingkungan dapat mengalami hambatan kesulitan untuk berpartisipasi secara penuh dan efektif dengan warga negara lainnya berdasarkan kesamaan hak. Dalam UU LLAJ belum mengakomodir tentang disabilitas namun disebutkan sebagai penyandang cacat, namun dapat dipersamakan dengan penyandang disabilitas, dikarenakan UU penyandang cacat yaitu Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1997 telah dicabut digantikan dengan UU Penyandang Disabilitas pada tahun 2016.

Pemerintah Indonesia memiliki komitmen terhadap jaminan hak-hak penyandang disabilitas dengan meratifikasi konvensi mengenai hak-hak penyandang disabilitas (*convention on the rights of person with disabilitis*) dengan melalui Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2011 tentang Pengesahan Konvensi Mengenai Hak-Hak

Penyandang Disabilitas.<sup>11</sup> Komitmen pemerintah ini juga dituangkan dalam UU LLAJ yang memberikan perlakuan khusus kepada penyandang disabilitas. Penyandang Disabilitas memiliki keterbatasan daripada orang pada umumnya sehingga UU LLAJ mengatur mengenai hak-hak para penyandang disabilitas dalam aspek lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>12</sup>

Penyandang Disabilitas memiliki keterbatasan daripada orang pada umumnya sehingga UU LLAJ mengatur mengenai hak-hak para penyandang disabilitas dalam aspek lalu lintas dan angkutan jalan. Hak-hak khusus pada penyandang disabilitas ini dapat kita jumpai dalam beberapa pasal pada UU LLAJ seperti pada Pasal 25 ayat (1) huruf g yang menyebutkan mengenai setiap jalan yang digunakan lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan untuk penyandang cacat, kemudian di Pasal 45 ayat (1) huruf e yang menyatakan bahwa fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus meliputi fasilitas khusus bagi penyandang cacat. Penyandang disabilitas juga memiliki hak mengemudi dengan dapat memiliki Surat Izin Mengemudi D (SIM D) yang berlaku untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang cacat sebagaimana tertuang dalam Pasal 80 huruf e UU LLAJ. Lebih lanjut perlakuan khusus bagi penyandang disabilitas secara eksplisit tertuang dalam BAB XV UU LLAJ tentang Perlakuan Khusus Bagi Penyandang Cacat, Manusia Lanjut, Anak-Anak, Wanita Hamil, dan Orang Sakit.<sup>13</sup>

Berdasarkan uraian diatas, selain mendapat perlakuan khusus dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan, penyandang disabilitas juga diberikan hak mengemudi di jalan raya namun hanya diperuntukkan untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas. Penyandang disabilitas memang memiliki hak mengemudi kendaraan dengan diterbitkannya SIMD bagi para penyandang disabilitas, yang memiliki dan memanfaatkan fungsi dari kendaraan bermotor di wilayah Negara Kesatuan

---

<sup>11</sup> Hotma Kristin Situmorang, 'Analisis Hukum Tentang Modifikasi Kendaraan Bermotor Bagi Pengguna Difabel Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan' (Universitas Islam Kalimantan 2020) 5.

<sup>12</sup> Sugi Rahayu and Utami Dewi, 'Pelayanan Publik Bagi Pemenuhan Hak-Hak Disabilitas Di Kota Yogyakarta' (2013) 1 Natapraja 10.

<sup>13</sup> Yosan Leo Sandra, 'Analisis Yuridis Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor' (Skripsi 2020) 50.

Republik Indonesia. Namun terhadap kendaraan modifikasi yang akan dikendari oleh penyandang disabilitas di jalan raya harus tetap berdasarkan UU LLAJ bahwa setiap kendaraan bermotor yang hendak dioperasikan di jalan raya harus memenuhi syarat teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis dan laik jalan tersebut diatur dalam Pasal 48 UU LLAJ Jo. Pasal 6 dan Pasal 64 PP Kendaraan. UU LLAJ sendiri menerapkan sanksi pidana bagi setiap kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana diatur dalam Pasal 285 UU LLAJ yang menyatakan bahwa:

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”.

Pengaturan diatas memiliki subyek “setiap orang” sehingga terhadap penyandang disabilitas pun juga harus memenuhi ketentuan diatas. Dengan aturan tersebut, baik kendaraan yang tidak dilakukan modifikasi maupun yang dimodifikasi harus memperhatikan ketentuan syarat teknis dan laik jalan dalam UU LLAJ ketika hendak beroperasi di jalan raya. Dalam penjelasan sebelumnya disebutkan bahwa terhadap modifikasi kendaraan yang menyebabkan perubahan tipe harus dilakukan uji tipe untuk memenuhi kewajiban uji tipe dalam UU LLAJ dan PP Kendaraan, pengaturan tersebut tentunya akan mempengaruhi pengoperasian kendaraan modifikasi di jalan raya. Apabila terhadap kendaraan modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe tidak dilakukan uji tipe maka terdapat sanksi pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 277 UU LLAJ yang berbunyi demikian: Dan apabila terhadap kendaraan modifikasi yang menyebabkan perubahan tipe namun tidak melakukan uji tipe ulang maka terdapat ketentuan dalam Pasal 277 UU LLAJ yang berbunyi demikian:

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

Berdasarkan frasa tersebut setiap orang yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe terhadap kendaraan yang akan dioperasikan di jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 277 UU LLAJ akan dikenakan sanksi pidana.<sup>14</sup>

Dari penjelasan diatas maka pemerintah mengakomodir aspek legalitas berkendara bagi penyandang disabilitas dan masih diperbolehkan mengemudikan kendaraan bermotor di jalan raya asalkan tetap sesuai ketentuan perundang-undangan. Pengakomodiran hak berkendara tersebut merupakan serangkaian dari aspek pelayanan public yang dilakukan pemerintah guna menunjang kebutuhan warga negara khususnya penyandang disabilitas.

### **Kesimpulan**

Sepeda motor modifikasi yang dioperasikan oleh penyandang disabilitas di jalan raya telah sesuai dengan UULAJ Nomor 22 Tahun 2009 Jo Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, asalkan modifikasinya tidak menyebabkan Perubahan tipe serta memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana Diatur dalam Pasal 48 UU LLAJ Jo pasal 6 dan pasal 64 PP Nomor 55 Tahun 2012.

Pengoperasian sepeda motor modifikasi yang dioperasikan oleh penyandang disabilitas di jalan raya diperbolehkan sepanjang modifikasi yang dilakukan pada kendaraan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta memperhatikan aturan yang terdapat dalam UU LLAJ dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012. Selain itu dalam berkendara di jalan raya penyandang disabilitas tetap harus memiliki Surat Ijin Mengemudi.

### **Acknowledgments**

-

### **Disclosure Statement**

Tidak ada potensi konflik kepentingan yang dilaporkan oleh penulis.

---

<sup>14</sup> Rachmad Yulianto, 'Eksistensi Kendaraan Bermotor Yang Dimodifikasi Berdasarkan Hukum Di Indonesia' (Skripsi, Wijaya Kusuma Surabaya University 2020) 26.



## Funding

-

## Daftar Bacaan

Alkostar A, *Kesadaran Dan Tertib Hukum Masyarakat dalam Bidang Lalu Lintas Di Yogyakarta* (Bagian Riset dan Pengabdian Masyarakat Fakultas Hukum UII).

Bianquin N and Bulgarelli D, 'Conceptual Review of Disabilities', *Play Development in Children With Disabilities* (De Gruyter Open 2017).

Echols JM, *Kamus Inggris-Indonesia* (Gramedia 1989).

'<https://kbbi.web.id/modifikasi>' <<https://kbbi.web.id/modifikasi>>.

Imanto T, 'Proses Visualisasi Modifikasi Motor' (2014) 9 *Inosains*.

K FM and Kristyanto B, 'Perancangan Sepeda Motor Roda Tiga Untuk Kaum Difabel Daksa', *Seminar Nasional Multi Disiplin Ilmu Unisbank* (Unisbank Semarang 2016) <<https://media.neliti.com/media/publications/173406-ID-none.pdf>>.

Nugraha AJ, 'Modifikasi Kendaraan Bermotor Dan Akibat Modifikasi Yang Tidak Lulus Uji Menurut Pasal 277 UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan' (Skripsi, Universitas Muhammadiyah Palembang 2016).

Rahayu S and Dewi U, 'Pelayanan Publik Bagi Pemenuhan Hak-Hak Disabilitas Di Kota Yogyakarta' (2013) 1 *Natapraja*.

Sandra YL, 'Analisis Yuridis Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor' (2020).

Sardi IMHP, Agung AAI and Widiati IAP, 'Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Oleh Satuan Lalu Lintas Polres Gianyar' (2021) 2 *Jurnal Konstruksi Hukum*.

Setiasa and Suminar RE, 'Identifikasi Kemudahan Penyandang Difabilitas Dalam Melakukan Pergerakan Dengan Menggunakan Moda Transportasi' (2015) 2 *Inklusi* 155.

Setiawan W, *Teknis Praktis Merawat Dan Mereparasi Motor* (Pustaka Grafika 2012).

Situmorang HK, 'Analisis Hukum Tentang Modifikasi Kendaraan Bermotor Bagi Pengguna Difabel Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan' (Universitas Islam Kalimantan 2020).

Yulianto R, 'Eksistensi Kendaraan Bermotor Yang Dimodifikasi Berdasarkan Hukum Di Indonesia' (Skripsi, Wijaya Kusuma Surabaya University 2020).

**--This page is intentionally left blank--**