

PENGATURAN MODIFIKASI KENDARAAN BERMOTOR DI INDONESIA

Samuel Yohenson Yoce Matthews, Fakultas Hukum Universitas Udayana, e-mail: yohenboy@gmail.com

I Nengah Suharta, Fakultas Hukum Universitas Udayana, e-mail: nengah_suharta@unud.ac.id

ABSTRAK

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis adanya indikasi kekaburan norma dalam pengaturan mengenai modifikasi kendaraan bermotor di Indonesia pada bagian bengkel yang berwenang untuk melakukan modifikasi kendaraan bermotor yang diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor serta mengemukakan gagasan konseptual untuk mengatasi kekaburan norma tersebut. Penelitian ini beranjak dari pandangan penulis sebagai salah satu pegiat modifikasi sepeda motor, yang melihat adanya indikasi kekaburan norma pada peraturan tersebut dimana hanya diatur bahwa modifikasi kendaraan bermotor wajib dilaksanakan oleh bengkel umum yang ditunjuk menteri yang bertanggungjawab di bidang industri, akan tetapi tidak terdapat penjelasan lanjutan mengenai penunjukan bengkel tersebut. Sementara dalam kenyataannya, banyak bengkel yang melakukan kegiatan modifikasi sepeda motor. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (statute approach) dan pendekatan konseptual (conceptual approach). Hasil dari penelitian ini mengemukakan bahwa terdapat kekaburan norma pada pasal 4 ayat (2) Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 33 Tahun 2018 pada bagian bengkel yang ditunjuk menteri dan untuk mengatasi hal tersebut penulis berpendapat bahwa perlu dibuat suatu peraturan baru yang secara spesifik mengatur mengenai modifikasi kendaraan.

Kata Kunci: *Kekaburan Norma, Bengkel Umum, Menteri, Modifikasi Kendaraan, Kendaraan.*

ABSTRACT

The goals of this research are to analyze the indication of vagueness of norm in the regulation about vehicle modification in Indonesia regarding the workshop that is allowed to do vehicle modification which was regulated in the Minister of Transportation Regulation No. PM 33 Year 2018 concerning the Testing of Motorized Vehicle Types and to propose conceptual ideas to overcome that vagueness of norm. This research started from the author's view as one of motorcycle modification activists, that saw the obscurity of norm on that regulation where it only regulated that vehicle modifications are allowed to be done by vehicle workshops that were chosen by the minister that was responsible in industrial matter, but there were no further explanations regarding the appointment of the vehicle workshop. While in reality, there are many workshops that do motorcycle vehicle modifications. The research method that is used in this research is the juridical normative method that used statute approach and conceptual approach. This research found that vagueness of norm does exist on Article 4 verse (2) Minister of Transportation Regulation No. PM 33 Year 2018 concerning the Testing of Motorized Vehicle Types regarding the workshop that is allowed to do vehicle modification and to overcome that problem author believes that new regulation that specifically regulates vehicle modification is need to be made.

Key Words: *Vagueness of Norm, General Workshop, Minister, Vehicle Modification, vehicle.*

1. Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Transportasi adalah salah satu unsur yang memiliki peran penting dalam mendukung kegiatan pembangunan nasional khususnya pada bidang perekonomian seperti industri serta perdagangan.¹ Pola pikir manusia yang semakin maju & kreatif seiring perkembangan zaman, membuat manusia memiliki ide serta gagasan yang dapat menghasilkan suatu produk atau jasa.²

Dewasa ini modifikasi sepeda motor kian marak dilakukan di Indonesia. Peminat modifikasi sepeda motor baik untuk penggunaan transportasi di jalan maupun untuk dilombakan dalam ajang kompetisi modifikasi sepeda motor semakin banyak. Beberapa festival dan kompetisi modifikasi sepeda motor seperti *Honda Modif Contest*, *Indonesian Kustom Kulture Festival "KUSTOMFEST"*, *Suryanation Motorland*, dan kompetisi-kompetisi lainnya semakin digiat oleh pegiat modifikasi sepeda motor.

Di akhir tahun 2017, Bapak Joko Widodo yang merupakan Presiden ketujuh Republik Indonesia pun membeli sebuah unit motor custom yang menggunakan mesin *Royal Enfield* yang berkapasitas 350cc, beraliran *Chopperland*, dan lama pengerjaannya 1,5 bulan. Motor tersebut merupakan hasil Garapan *Elders Garage* dan *Kick Ass Chopper*.³ Dalam keterangan resminya Presiden Joko Widodo mengatakan bahwa pembelian motor yang digarap secara lokal memiliki tujuan untuk meningkatkan *brand value* atau nilai merek.⁴ Pada tahun 2018 akhir, Presiden Joko Widodo kembali membeli satu unit sepeda motor. Motor tersebut berdasar Kawasaki W175 dan dimodifikasi dengan aliran chopper.⁵ Presiden Joko Widodo sempat membuat heboh, lantaran melaksanakan blusukan menggunakan sepeda motor kustom terbarunya ke Pasar Anyar, Tangerang, Banten.⁶

Akan tetapi, sebenarnya modifikasi kendaraan tidak dapat dilakukan secara sembarangan karena terdapat regulasi yang mengatur pelaksanaannya. Mulai dari bengkel umum yang memiliki kewenangan untuk melakukan modifikasi, penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan, kewajiban untuk dilaksanakannya pengujian tipe ulang yang dilakukan terhadap kendaraan, serta yang lainnya.

Penulis sendiri merupakan salah satu pegiat hobi modifikasi motor. Penulis memiliki satu unit Yamaha Byson 150cc yang dimodifikasi menjadi model *bratstyle*,

¹ Nazifah, Ainun dan Ernawati. "Kinerja Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informastika Kota Pekanbaru Dalam Melakukan Pemeriksaan Angkutan Kota (Uji Kir)." *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau Vol.1*, No. 1 (2014): 1.

² Mahasin, Afif Nurul. "Praktik Custom Motor Ditinjau dari Hukum Positif dan Hukum Islam (Studi Kasus di Bengkel Icus Custom Desa Ngasem Krajan Kecamatan Bandungan Kabupaten Semarang)." *Skripsi Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah Fakultas Syari'ah Institut Agama Islam Negeri (Iain) Salatiga* (2019): 2

³ Tempo, "Jokowi Beli Motor Custom Chopper, Berapa Harganya?", diakses 17 Februari, 2020. <https://otomotif.tempo.co/read/1052090/jokowi-beli-motor-custom-chopper-berapa-harganya/full&view=ok>

⁴ Tirto, "UU yang Dilanggar dalam Modifikasi Motor Chopper Jokowi", diakses 17 Februari, 2020. <https://tirto.id/uu-yang-dilanggar-dalam-modifikasi-motor-chopper-jokowi-cDAz>

⁵ Tempo, "Begini Proses Modif Motor Jokowi di Katros Garage, Simak Speknnya", diakses 17 Februari, 2020. <https://otomotif.tempo.co/read/1143240/begini-proses-modif-motor-jokowi-di-katros-garage-simak-speknnya/full&view=ok>

⁶ Liputan6, "Wujud Asli Motor Kustom Terbaru Jokowi, Kawasaki W175", diakses 17 Februari, 2020. <https://www.liputan6.com/otomotif/read/3684727/wujud-asli-motor-kustom-terbaru-jokowi-kawasaki-w175>

dan berdasarkan pengalaman pribadi penulis saat menggunakan jasa bengkel modifikasi, pengerjaan dilakukan oleh bengkel umum yang bukan ditunjuk Menteri perindustrian dan modifikasi dilakukan tanpa harus adanya proses permohonan izin modifikasi dan pengujian tipe oleh bengkel modifikasi. Dalam proses modifikasi tersebut, tidak ada pula keharusan kepada penulis dari pihak bengkel untuk mengajukan uji tipe dan uji kelaikan jalan.

Belakangan ini makin banyak bengkel-bengkel modifikasi yang melakukan modifikasi kendaraan khususnya sepeda motor baik bengkel-bengkel kecil maupun bengkel besar yang sudah cukup populer. Sesungguhnya Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor yang selanjutnya disebut Permenhub No. PM 33/2018 pada pasal 4 ayat (2) telah mengatur bahwa modifikasi kendaraan bermotor harus dilaksanakan oleh bengkel umum yang ditunjuk Menteri. Akan tetapi, tidak ada penjelasan lebih lanjut bengkel mana yang dimaksud bengkel umum yang ditunjuk Menteri tersebut serta apa saja persyaratan, klasifikasi bengkel, dan ketentuan lainnya mengenai bengkel tersebut. Hal ini mengindikasikan adanya kekaburan norma dalam pengaturan mengenai kejelasan bengkel umum yang ditunjuk menteri yang berwenang untuk melakukan modifikasi.

Permasalahan ini menggerakkan penulis untuk mengangkat topik tersebut serta menyarankan gagasan konseptual yang dapat diterapkan untuk mengatasi kekaburan norma tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang di atas dapat dirumuskan beberapa rumusan masalah yakni:

1. Bagaimana pengaturan modifikasi sepeda motor di Indonesia?
2. Bagaimana konsepsi bengkel umum dalam modifikasi kendaraan bermotor di Indonesia?

1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan dari penulisan artikel ini adalah untuk menganalisis adanya indikasi kekaburan norma pada pengaturan mengenai modifikasi kendaraan bermotor pada bagian bengkel yang berwenang untuk melakukan modifikasi kendaraan bermotor yang diatur dalam pasal 4 ayat (2) Permenhub No. PM 33/2018 serta mengemukakan gagasan konseptual untuk mengatasi kekaburan norma tersebut.

2. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam artikel ini adalah metode penelitian yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif merupakan metode penelitian yang dilakukan melalui penelitian terhadap bahan pustaka atau data sekunder.⁷ Metode pendekatan yang digunakan adalah metode pendekatan perundang-undangan atau yang dikenal dengan *statute approach* serta pendekatan konseptual atau *conceptual approach*. Dalam menganalisa instrumen yang relevan, digunakan pendekatan peraturan perundang-undangan, dan dalam melakukan identifikasi terhadap permasalahan digunakan pendekatan konseptual.

⁷ Soekanto, Surjono dan Mamudy, Sri. Soerjono Soekanto & Sri Mamudy. *Penelitian hukum normatif (suatu tinjauan singkat)* (Jakarta, Rajawali pers, 2001), 13-14.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Pengaturan Modifikasi Sepeda Motor

Kendaraan bermotor memiliki beberapa jenis, salah satunya adalah sepeda motor. Pasal 1 angka 7 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22/2009) mengatur mengenai pengertian kendaraan. Adapun isi dari pasal tersebut berbunyi, "kendaraan merupakan suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor".

Pasal 8 UU No. 22/2009 memberikan pengertian dengan menyebutkan bahwa, "Kendaraan bermotor merupakan setiap kendaraan yang digerakkan peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel". Kemudian, pengertian sepeda motor sendiri pada pasal 1 angka 20 disebutkan sebagai, "kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah". Melihat dari berbagai pengertian yang didefinisikan oleh peraturan di atas, dapat disimpulkan bahwa sepeda motor termasuk kendaraan bermotor.

Modifikasi kendaraan bermotor sesuai dengan UU No. 22/2009 dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut, sebagaimana diatur dalam pasal 52 ayat (1). Pada ayat (2) pasal yang sama diatur pula bahwa, "Modifikasi Kendaraan Bermotor tidak diperbolehkan membahayakan keselamatan lalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan atau daya dukung jalan yang dilalui".

Kemudian, Kendaraan Bermotor yang telah dimodifikasi sehingga mendapat perubahan persyaratan konstruksi dan material harus dilaksanakan uji tipe ulang sebagaimana diatur dalam ayat (3). Selanjutnya pada ayat (4) diatur pula bahwa, "Terhadap Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang tersebut harus pula dilakukan registrasi dan identifikasi ulang".

Pasal 51 ayat (6) UU No. 22/2009 menyebutkan bahwa, "ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah". Terhadap kendaraan bermotor yang telah dimodifikasi diatur lebih lanjut pada pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (PP No. 55/2012) bahwa modifikasi kendaraan bermotor merupakan perubahan pada spesifikasi teknis dari dimensi kendaraan, mesin kendaraan, dan/atau kemampuan dari daya angkut kendaraan bermotor. Pengertian yang sama juga disebutkan dalam pasal 1 angka 17 Permenhub No. PM 33/2018.

Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB) dalam situs resminya memberikan pengertian bahwa, "Modifikasi adalah perubahan yang dilakukan pembuat dan/atau perakitan dan/atau pemodifikasi kendaraan bermotor terhadap ciri-ciri utama kendaraan dasarnya".⁸

Modifikasi kendaraan bermotor sesungguhnya tidak dapat dilakukan tanpa izin dan oleh sembarang bengkel umum. Modifikasi kendaraan bermotor hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) dan wajib dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggungjawab di bidang industri sesuai pasal 4 ayat (1) dan (2) Permenhub No. PM 33/2018

⁸ Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB). *Uji Tipe*. Available from <http://bpljskb.hubdat.dephub.go.id/ujitipe>. (Diakses 27 Oktober 2019).

Dari peraturan-peraturan tersebut dapat dilihat bahwa modifikasi terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut yang dilakukan tanpa mendapat rekomendasi dari agen tunggal pemegang merek serta dilaksanakan oleh bengkel umum yang tidak ditunjuk oleh Menteri perindustrian merupakan suatu pelanggaran hukum karena tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di masyarakat.

Akan tetapi, dari peraturan-peraturan di atas tidak dijelaskan secara lebih rinci mengenai bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh Menteri tersebut. Tidak ada penjelasan lanjut mengenai bengkel mana yang ditunjuk oleh menteri, dan apakah bisa suatu bengkel umum mengajukan diri sebagai bengkel yang berwenang untuk melakukan modifikasi terhadap kendaraan bermotor.

3.1.1 Kewajiban bengkel modifikasi untuk memohon uji tipe

Pasal 48 ayat (1) UU No. 22/2009 mengatur kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan harus memenuhi syarat-syarat teknis serta laik jalan, kemudian pada pasal 49 diatur bahwa pengujian Kendaraan Bermotor dimana pada ayat (1) diatur bahwa kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib untuk dilakukan pengujian. Dalam ayat (2) ditambahkan bahwa Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi uji tipe dan uji berkala.

Sesuai pasal 50 ayat (1) UU No. 22/2009 yang berbunyi, "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" maka uji tipe perlu dilakukan terhadap kendaraan yang dimodifikasi dan mendapat perubahan tipe.

UU No. 22/2009 pada pasal 52 mengatur bahwa kendaraan bermotor yang sudah dimodifikasi hingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang. Kendaraan bermotor yang sudah diuji tipe ulang, harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang. Dalam hal ini, dapat diartikan bahwa apabila kendaraan bermotor yang dimodifikasi tidak mendapat perubahan pada persyaratan konstruksi dan material maka tidak diwajibkan untuk dilakukan uji tipe ulang. Hanya kendaraan yang mengalami perubahan tipe dari hasil modifikasi yang diwajibkan untuk melakukan uji tipe.

Uji tipe tersebut diatur dalam Pasal 50 ayat (2) huruf a & b yang antara lain terdiri atas:

- a. Pengujian fisik sebagai pemenuhan persyaratan teknis & laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap.
- b. Penelitian terhadap rancang bangun & rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang telah dimodifikasi tipenya.

Pasal 123 ayat (1) huruf b *juncto* Pasal 131 huruf (e) PP No. 55/2012 juga mengatur bahwa setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi sebagaimana yang dimaksud dalam UU No. 22/2009 akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor. Penelitian rancang bangun serta rekayasa kendaraan bermotor meliputi rancangan teknis kendaraan, susunan dari kendaraan, ukuran

kendaraan, material kendaraan, kaca kendaraan, pintu kendaraan, engsel kendaraan, bumper kendaraan, sistem lampu dan alat pemantul cahaya kendaraan, serta tempat pemasangan tanda nomor kendaraan bermotor pada kendaraan.

Dalam Permenhub No. PM 33/2018 pada pasal 1 angka 1 diatur bahwa uji tipe kendaraan bermotor merupakan 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.

Seringkali ada anggapan bahwa yang bertanggungjawab untuk memohonkan pengujian tipe ulang terhadap kendaraan yang dimodifikasi adalah pemilik kendaraan. Sesungguhnya yang bertanggung jawab untuk memohon pengujian terhadap kendaraan yang dimodifikasi adalah pemodifikasi itu sendiri yang dalam hal ini bengkel modifikasi, dan bukan pemilik kendaraan.

Dalam pasal 24 peraturan yang sama, diatur bahwa pengujian fisik kendaraan bermotor diajukan berdasarkan permohonan dari pembuat, perakit, pengimpor, atau pemodifikasi kendaraan bermotor kepada direktur jenderal.

Dari pengaturan pada pasal 24 Permenhub No. PM 33/2018 tersebut dapat diartikan bahwa pemodifikasi kendaraan bermotor termasuk dalam pihak yang berkewajiban untuk mengajukan permohonan untuk dilakukannya pengujian fisik terhadap kendaraan bermotor yang dimodifikasi kepada Direktur Jenderal.

3.1.2 Akibat hukum dari kekaburan norma pada pengaturan modifikasi kendaraan

Leemten in het recht atau yang dikenal dengan kekosongan hukum, kekaburan norma atau *vage normen* serta konflik antar norma hukum atau antinomi hukum merupakan beberapa pemasalahan hukum yang seringkali dijumpai dalam realitas penerapan hukum.⁹ Kekaburan norma yang terdapat pada pasal 4 ayat (2) Permenhub No. PM 33/2018 menimbulkan beberapa permasalahan di antaranya tidak adanya kejelasan mengenai bengkel mana yang sesungguhnya menjadi bengkel yang ditunjuk Menteri yang bertanggungjawab di bidang industri, serta ketidakjelasan pada bagian ini menjadikan peraturan pemerintah ini sendiri seakan membatasi kreativitas masyarakat untuk dapat berkreasi dan berinovasi dalam melakukan modifikasi kendaraan.

Penulis berpendapat bahwa sesungguhnya akan lebih baik apabila dijelaskan bengkel mana saja yang dapat memiliki izin atau rekomendasi dari pemerintah untuk menjadi bengkel yang berwenang untuk melakukan modifikasi sehingga dapat mendorong kemajuan industri kreatif khususnya di bidang otomotif. Adanya bengkel-bengkel yang melakukan modifikasi kendaraan bermotor tanpa mengikuti prosedur yang sudah diatur sesungguhnya menunjukkan bahwa peraturan tersebut seakan tidak memiliki *power* yang kuat untuk mengatur secara tegas kegiatan modifikasi kendaraan di Indonesia.

A. Hamid S. Attamimi mengemukakan bahwa dalam suatu negara hukum yang modern, peraturan perundang-undangan memiliki fungsi yang salah satunya adalah sebagai metode serta instrument ampuh yang ada untuk mengarahkan dan mengatur masyarakat menuju cita-cita masyarakat. yang diharapkan.¹⁰

⁹ Rifai, Ahmad. *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Perspektif Hukum Progresif* (Jakarta, Sinar Grafika, 2011), 90.

¹⁰ Marwan, Ali. "Kegentingan yang Memaksa dalam Pembentukan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang", *Jurnal Legislasi Indonesia Vol.14*, No.1 (2017): 111.

Untuk mengatur sistem bernegara dan menjaga ketertiban di dalam masyarakat merupakan tujuan dari diciptakannya hukum. Hukum juga di satu sisi dibuat untuk menanggulangi permasalahan yang muncul dalam kehidupan masyarakat. Akan tetapi, hukum yang diciptakan seringkali malah membuat masalah baru dalam pelaksanaannya.¹¹ Dalam kehidupan bermasyarakat, berbangsa serta bernegara, tatanan hukum mempunyai peran sebagai pemandu, pengendali, dan kontrol dari hidup masyarakat supaya tercipta sebuah bentuk susunan kehidupan berbangsa bernegara yang tertib, aman, adil, serta memberikan kepastian hukum yang terjamin serta perlindungan terhadap hak asasi manusia.¹²

Jika ditinjau dari aspek keperdataan, syarat sah atau tidaknya perjanjian ada 4 (empat). hal ini ditentukan Pasal 1320 KUHPerduta, yakni:¹³ Terdapat kata sepakat atau kesepakatan antara para pihak yang mengikatkan diri; Kecakapan para pihak yang mengikatkan diri untuk menciptakan suatu perikatan; Adanya suatu hal tertentu; dan yang terakhir, terdapat suatu sebab atau kausa yang halal. Persyaratan-persyaratan tersebut berkaitan baik mengenai subjek maupun objek perjanjian. Persyaratan pertama & yang kedua berkenaan dengan subjek perjanjian atau yang disebut dengan syarat subjektif. Syarat ketiga dan keempat berkaitan dengan objek perjanjian atau yang disebut dengan syarat objektif. Kedua persyaratan tersebut, pembedaannya dikaitkan dengan masalah batal demi hukumnya (*nieteg atau null and ab initio*) serta dapat dibatalkannya (*vernietigbaar atau voidable*) suatu perjanjian.

Jika syarat objektif yang terdapat pada suatu perjanjian tidak terpenuhi, maka perjanjian dinyatakan batal demi hukum atau perjanjian yang dari semula sudah batal, dianggap tidak pernah ada oleh hukum. Jika syarat subjektif yang terdapat pada suatu perjanjian tidak terpenuhi, maka perjanjian dapat dibatalkan atau sepanjang perjanjian belum atau tidak dibatalkan oleh pengadilan, perjanjian tersebut masih berlaku.¹⁴ Pasal 1335 KUHPerduta mengatur bahwa apabila suatu persetujuan dibuat berdasarkan suatu sebab yang terlarang, tidak mempunyai kekuatan. Lanjut dalam pasal 1337 KUHPerduta diatur pula bahwa suatu kausa dinyatakan sebagai kausa yang terlarang jika bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kesusilaan, dan ketertiban umum.

Dalam hal ini perbuatan modifikasi kendaraan bermotor yang dilakukan oleh bengkel yang tidak ditunjuk Menteri perindustrian merupakan suatu perbuatan yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, sesuai dengan pasal 4 ayat (2) Permenhub No. PM 33/2018 yang menyatakan bahwa modifikasi kendaraan bermotor wajib dilakukan oleh bengkel umum yang ditunjuk menteri yang bertanggung jawab di bidang industri.

Jadi jika ada konsumen yang membuat perjanjian jual beli jasa dengan suatu bengkel yang tidak ditunjuk oleh Menteri perindustrian untuk melakukan modifikasi terhadap kendaraannya, dapat dinyatakan bahwa perjanjian antara konsumen dengan

¹¹Yuliani, Andi. "DAYA IKAT PENGUNDANGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN". *Jurnal Legislasi Indonesia* Vol. 14, No. 04 (2012):430.

¹² Milchani, M. "Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Kereta Mini Di Wilayah Hukum Kabupaten Klaten Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan", *Skripsi Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta* (2017): 1.

¹³ Subekti dan Tjitrosudibio. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata* (Jakarta, Pradnya Paramita, 2003), 330.

¹⁴ Widjaja, Gunawan, Muljadi, Kartini. *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian* (Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2003), 68.

bengkel tersebut tidak sah. Perjanjian jual beli jasa antara konsumen dengan bengkel tersebut tersebut dinyatakan batal demi hukum karena tidak memenuhi syarat objektif. Dilain sisi, adanya peraturan mengenai modifikasi kendaraan yang wajib dilakukan oleh bengkel umum yang ditunjuk menteri seakan membatasi para pegiat modifikasi kendaraan untuk dapat berkreasi di bidang modifikasi kendaraan. Hal ini dikarenakan tidak semua bengkel umum diizinkan untuk melakukan kegiatan modifikasi kendaraan, melainkan hanya bengkel yang ditunjuk oleh menteri saja. Maraknya bengkel-bengkel modifikasi yang ada di Indonesia menunjukkan tingginya *demand* terhadap modifikasi kendaraan bermotor dan juga kreativitas para *builder* atau pemodifikasi yang menggiati bidang modifikasi kendaraan bermotor.

UU No. 22/2009 dalam bagian penjelasannya menjelaskan bahwa dalam rangka untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas & Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi & pengembangan ilmu pengetahuan & teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya. Dalam hal ini Kendaraan merupakan salah satu bagian dari satu kesatuan sistem Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi lalu lintas, angkutan jalan, Jaringan Lalu Lintas & Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas & Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.

Jika kita berbicara pada pengembangan potensi dan peran kendaraan dalam mendukung serta pembangunan dan peningkatan ekonomi, pengembangan ilmu pengetahuan serta peningkatan kualitas penerapan teknologi, maka kegiatan usaha yang dilakukan para *builder* atau pemodifikasi kendaraan baik di tingkat nasional, provinsi, kabupaten/kota, hingga ke desa-desa seharusnya mendapat perhatian ekstra dari pemerintah. Adanya pasal yang mengatur bahwa modifikasi kendaraan harus mendapat rekomendasi dari ATPM serta bahwa hanya bengkel umum yang ditunjuk menteri saja yang dapat melakukan modifikasi, menjadikan adanya penghalang bagi para pemodifikasi kendaraan untuk dapat mengekspresikan kreativitasnya.

Para pemilik kendaraan bermotor yang ingin memodifikasi kendaraannya juga akan kesulitan untuk mencari bengkel umum yang ditunjuk menteri sebagaimana diatur dalam peraturan pemerintah mengenai kendaraan, karena tidak adanya informasi tambahan atau kejelasan dimana dan bengkel apa saja yang dapat melakukan modifikasi tersebut. Keberadaan dan ketersediaan bengkel yang ditunjuk menteri tersebut di tiap daerah juga menjadi permasalahan karena tidak diatur pula bengkel apa saja yang terdapat dan di mana lokasinya. Ketidakjelasan dari peraturan tersebut mengakibatkan banyak bengkel yang tetap melakukan modifikasi kendaraan, tanpa memperhatikan adanya aturan yang mengatur mengenai bengkel yang berwenang serta prosedur untuk mendapatkan izin modifikasi tersebut. Peraturan yang sudah dibuat terkesan diabaikan dan timbul kesan adanya toleransi yang tinggi terhadap modifikasi kendaraan. Pengawasan dari pihak pemerintah pun juga terkesan kurang karena penindakan pada umumnya dilakukan pada pengendara sepeda motor yang ditilang di jalan.

Nonet dan Selznick berpendapat bahwa dalam pembentukan produk hukum pentingnya peran masyarakat perlu terlihat pada proses pembentukannya yang partisipatif melalui partisipasi semua elemen masyarakat yang diundang sebanyak-banyaknya, baik dari sisi individu ataupun kelompok masyarakat. Harus juga memiliki sifat aspiratif yang berasal dari kehendak dan atau kemauan dari masyarakat. Ini

berarti produk hukum yang dibentuk tidaklah merupakan kehendak dari penguasa untuk memberikan legitimasi terhadap kekuasaannya.¹⁵

Jika dalam Pasal 4 ayat (2) Permenhub No. PM 33/2018 diatur bahwa modifikasi kendaraan wajib dilakukan oleh bengkel yang ditunjuk Menteri tanpa menjelaskan klasifikasi dan keterangan lebih lanjut mengenai bengkel mana yang dimaksud, maka ada kesan bahwa modifikasi hanya boleh dilakukan dengan bergantung pada penunjukan yang diputuskan oleh Menteri. Hal ini seakan tidak mendukung kehendak dari masyarakat yang ingin bebas berkreasi dalam melakukan modifikasi kendaraan, serta membatasi para pelaku usaha bengkel modifikasi yang ingin melakukan kegiatan sesuai bidang keahlian usahanya. Kebebasan dalam berkreasi dan melakukan kegiatan usaha yang penulis maksud bukanlah kebebasan yang tidak terbatas, namun kebebasan untuk berkreasi dan berusaha dengan mengikuti standar-standar yang diatur dalam peraturan.

Akan tetapi, pengaturan terhadap modifikasi kendaraan sudah seharusnya memberikan kepastian hukum kepada para pelaku modifikasi kendaraan agar dapat melakukan kegiatan usahanya dengan nyaman dan bukannya membuat kegiatan modifikasi kendaraan menjadi tindakan yang dilakukan secara sembunyi-sembunyi karena dilakukan tanpa izin. Peraturan-peraturan yang dibuat seharusnya lebih difokuskan kepada tujuan dari kegiatan modifikasi yang dilakukan para pelaku usaha bengkel modifikasi yang sesungguhnya dapat memajukan ekonomi kreatif dan bukan hanya merupakan tata tertib mengenai persyaratan-persyaratan pelaksanaan modifikasi yang dapat dibilang terkesan menyulitkan para pelaku modifikasi di Indonesia dibanding memberikan kemudahan.

Di era industri kreatif sekarang ini, persaingan yang mengedepankan kreasi dan inovasi dalam aktivitas usaha semakin ketat. Industri kreatif bisa dideskripsikan sebagai suatu siklus kreasi, produksi, dan distribusi barang serta jasa dengan menggunakan kreativitas serta modal intelektual selaku input utama.¹⁶ Peningkatan daya beli yang masyarakat, bertambahnya jumlah masyarakat kelas menengah, perubahan pola konsumsi karya kreatif akibat konsumen menjadi *co-creator* dari karya kreatif, serta peningkatan jumlah penduduk membuat pasar karya kreatif dalam negeri berkembang.¹⁷

Dalam modifikasi kendaraan bermotor, konsumen dari bengkel modifikasi dapat dibilang menjadi *co-creator* dari hasil karya modifikasi kendaraannya karena sesuai dalam budaya kustom modifikasi memang dilakukan mengikuti keinginan hati dari sang pemilik kendaraan. Pemilik kendaraan dapat memberikan ide kepada pemodifikasi kendaraan, dan pemodifikasilah yang akan mengeksekusi ide tersebut menjadi karya nyata. Pemilik dan pemodifikasi dapat berkolaborasi dalam penentuan gaya, pemilihan suku cadang, serta aspek lainnya dalam modifikasi kendaraan ditentukan oleh pemilik kendaraan namun pemodifikasilah yang bertanggungjawab untuk memastikan semuanya sesuai dengan standar yang diatur pemerintah.

¹⁵ Nonet dan Selznick, "Law and Society in Transition: Toward Responsive Law", dalam Thohari, A. Ahsin. "Reorientasi fungsi legislasi Dewan Perwakilan: Upaya Menuju Undang-Undang Responsif". *Jurnal Legislasi Indonesia* Vol. 8, No.4 (2011): 569.

¹⁶ Rosmadi, Maskarto Lucky Nara. "INDUSTRI KREATIF DALAM MENGHADAPI PASAR BEBAS ASEAN TAHUN 2015". *Jurnal Wawasan Hukum* Vol. 30, No. 1 (2014): 98

¹⁷ Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia. *Naskah Akademik RUU Ekonomi Kreatif* (Jakarta, Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia, 2016), 21.

3.2 Konsepsi Bengkel Umum dalam hal Modifikasi Kendaraan Bermotor di Indonesia

Pasal 1 angka 1 Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia Nomor 191/MPP/KEP/6/2001 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perindustrian Perdagangan Nomor 551/MPP/Kep/10/1999 tentang Bengkel Umum Kendaraan Bermotor (KMPerindag No. 191/2001) memberikan pengertian bengkel umum kendaraan bermotor sebagai berikut, "Bengkel Umum Kendaraan bermotor adalah bengkel umum kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam KKI 38431.9900 dan KKI 38441.9900 yang berfungsi untuk membetulkan, memperbaiki, dan merawat kendaraan bermotor agar tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, yang selanjutnya dalam keputusan ini disebut bengkel."

KMPerindag No. 191/2001 pada pasal 2 ayat (1) mengklasifikasikan bengkel sebagai berikut:

- a. Bengkel kelas I tipe A; B; dan C.
- b. Bengkel kelas II tipe A; B; dan C.
- c. Bengkel kelas III tipe A; B; dan C.

Klasifikasi bengkel tersebut sesuai dengan pasal 2 ayat (2) KM Perindag No. 191/2001 dibuat berdasarkan tingkat pemenuhan terhadap persyaratan sistem mutu, mekanik, fasilitas dan peralatan, serta manajemen informasi sesuai dengan penilaian masing-masing kelas bengkel. Kemudian, tipe bengkel yang diatur pada pasal 2 ayat (1) KMPerindag No. 191/2001 di atas didasarkan atas jenis pekerjaan yang mampu dilakukan sebagaimana diatur pada pasal 2 ayat (4) KM Perindag No. 191/2001 yang antara lain:

- a. Bengkel tipe A merupakan bengkel yang mampu melakukan jenis pekerjaan perawatan berkala, perbaikan kecil, perbaikan besar, perbaikan *chassis* dan *body*.
- b. Bengkel tipe B merupakan bengkel yang mampu melakukan jenis pekerjaan perawatan berkala, perbaikan kecil dan perbaikan besar atau jenis pekerjaan perawatan berkala, perbaikan kecil serta perbaikan *chassis* dan *body*.
- c. Bengkel tipe C merupakan bengkel yang mampu melakukan jenis pekerjaan perawatan berkala, perbaikan kecil.

Dari klasifikasi serta pembagian tipe bengkel di atas dapat kita lihat bahwa modifikasi kendaraan tidak termasuk dalam jenis pekerjaan bengkel tipe A, B, maupun C sehingga dapat dikatakan bahwa pengaturan mengenai klasifikasi bengkel modifikasi sendiri masih belum jelas atau kabur. Dalam hal modifikasi kendaraan, Pasal 1 angka 18 Permenhub No. PM 33/2018 memberikan pengertian bengkel modifikasi adalah bengkel umum Kendaraan Bermotor yang melakukan kegiatan usaha di bidang modifikasi Kendaraan Bermotor, Kereta Gendengan, dan Kereta Tempelan.

Namun, pada pasal 4 ayat (2) Permenhub No. PM 33/2018 tidak diberikan penjelasan dan pengertian lebih lanjut mengenai bengkel mana yang dimaksud bengkel umum yang ditunjuk Menteri. Tidak ada pula peraturan lainnya yang mengatur mengenai bengkel umum yang ditunjuk Menteri tersebut. Melalui penelitian ini penulis ingin mengemukakan gagasan konseptual bahwa perlu dibuatnya suatu peraturan pelaksanaan yang mengatur mengenai teknis modifikasi kendaraan bermotor secara lebih spesifik selain Permenhub No. PM 33/2018. Pembuatan peraturan pelaksanaan yang lebih spesifik ini perlu dilakukan agar dapat mengatasi kekaburan

norma pada pasal 4 ayat (2) Permenhub No. PM 33/2018 terkait dengan ketidakjelasan dari pengertian bengkel umum yang ditunjuk Menteri, dan juga mengingat bahwa belum ada peraturan yang secara khusus mengatur mengenai modifikasi kendaraan.

Dalam peraturan tersebut harus diatur dengan jelas mengenai definisi modifikasi kendaraan, syarat untuk melakukan modifikasi, pihak yang berwenang untuk melakukan modifikasi, klasifikasi bengkel umum yang dapat melakukan modifikasi, syarat agar suatu bengkel umum dapat memiliki izin untuk melakukan modifikasi, standardisasi *safety aspects* atau aspek keamanan dari modifikasi, pengaturan mengenai sertifikasi dan registrasi kendaraan yang dimodifikasi, ekspor-impor kendaraan yang dimodifikasi, dan aspek-aspek lainnya yang berkaitan dengan modifikasi kendaraan.

Peraturan-peraturan tersebut harus dibuat secara seksama agar sifatnya tidak bertentangan dengan UU No. 22/2009, melainkan menguatkan dan menjelaskan lebih rinci mengenai pengaturan modifikasi kendaraan yang mungkin belum dijelaskan secara detil pada UU No. 22/2009. Dengan adanya peraturan tersebut, para *builder* atau pemodifikasi kendaraan melalui bengkel umumnya akan mendapat kesempatan yang sama untuk menjadi bengkel yang berwenang untuk menjadi pemodifikasi kendaraan yang legal. Mereka juga akan mendapat kejelasan yang lebih jelas terhadap pengaturan modifikasi kendaraan karena peraturan tersebut mengatur secara khusus mengenai modifikasi kendaraan. Pembuatan peraturan pemerintah mengenai modifikasi kendaraan akan membuat para pelaku usaha yang bergerak di bidang modifikasi kendaraan melalui bengkel umum akan mendapat keadilan, kepastian, dan kemanfaatan hukum sebagaimana tujuan dari penegakkan hukum.

4. Penutup

4.1 Kesimpulan

Terdapat kekaburan norma pada pasal 4 ayat (2) Permenhub No. PM 33/2018 dikarenakan tidak ada penjelasan lebih lanjut mengenai bengkel umum yang ditunjuk Menteri tersebut. Hal ini menimbulkan permasalahan seperti tidak adanya kejelasan mengenai bengkel mana yang sesungguhnya menjadi bengkel yang ditunjuk oleh Menteri yang bertanggungjawab di bidang industri. Ketidakjelasan pada bagian ini menyebabkan para pelaku modifikasi di Indonesia tidak mendapat kepastian hukum dalam melakukan kegiatan modifikasi kendaraan bermotor. Peraturan ini juga seakan membatasi kreativitas masyarakat untuk dapat berkreasi dan berinovasi dalam melakukan modifikasi kendaraan karena bengkel yang wajib melakukan modifikasi hanyalah bengkel umum yang ditunjuk Menteri yang bertanggungjawab di bidang industri saja sementara bengkel lain terkesan tidak dapat melakukan modifikasi kendaraan bermotor.

Pasal 1 angka 18 Permenhub No. PM 33/2018 telah memberikan pengertian bahwa bengkel modifikasi adalah bengkel umum Kendaraan Bermotor yang melakukan kegiatan usaha di bidang modifikasi Kendaraan Bermotor, Kereta Gendangan, dan Kereta Tempelan. Namun Klasifikasi dan pembagian tipe bengkel umum sesuai peraturan KMPerindag No. 191/2001 pada pasal 2 ayat (1) dan ayat (4) tidak mencakup pekerjaan modifikasi sebagai bagian dari pekerjaan bengkel umum, sehingga klasifikasi dan tipe dari bengkel modifikasi yang merupakan bengkel umum serta pekerjaan modifikasi yang dilakukannya masih belum jelas.

Apabila ditinjau dari aspek keperdataan, jika ada konsumen yang membuat perjanjian dengan suatu bengkel yang tidak ditunjuk oleh Menteri perindustrian untuk melakukan modifikasi terhadap kendaraannya, dapat dinyatakan bahwa perjanjian antara konsumen dengan bengkel tersebut tidak sah karena mengandung suatu

perbuatan yang dilarang atau bertentangan dengan undang-undang yang dalam hal ini modifikasi kendaraan yang dilakukan tidak sesuai dengan undang-undang. Perjanjian yang tidak memenuhi syarat objektif tersebut dapat dinyatakan batal demi hukum berdasarkan pasal 1320, 1335, dan 1337 KUHPerdata.

4.2 Saran

Melalui penelitian ini penulis ingin mengemukakan saran dalam bentuk gagasan konseptual bahwa perlu dibuatnya suatu peraturan pelaksana oleh pemerintah yang secara spesifik mengatur mengenai modifikasi kendaraan bermotor. Dalam peraturan tersebut harus diatur dengan jelas mengenai definisi modifikasi kendaraan, syarat untuk melakukan modifikasi, pihak yang berwenang untuk melakukan modifikasi, syarat agar suatu bengkel umum dapat memiliki izin untuk melakukan modifikasi, standardisasi *safety aspects* atau aspek keamanan dari modifikasi, pengaturan mengenai sertifikasi dan registrasi kendaraan yang dimodifikasi, ekspor-impor kendaraan yang dimodifikasi, dan aspek-aspek lainnya yang berkaitan dengan modifikasi kendaraan. Pembuatan peraturan pemerintah mengenai modifikasi kendaraan akan membuat para pelaku usaha yang bergerak di bidang modifikasi kendaraan melalui bengkel umum akan mendapat keadilan, kepastian, dan kemanfaatan hukum sebagaimana tujuan dari penegakkan hukum.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Rifai, Ahmad. *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Perspektif Hukum Progresif* (Jakarta, Sinar Grafika, 2011)
- Soekanto, Surjono dan Mamudy, Sri. *Soerjono Soekanto & Sri Mamudy. Penelitian hukum normatif (suatu tinjauan singkat)* (Jakarta, Rajawali pers, 2001)
- Subekti dan Tjitrosudibio. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata* (Jakarta, Pradnya Paramita, 2003)
- Widjaja, Gunawan, Muljadi, Kartini. *Perikatan Yang Lahir Dari Perjanjian* (Jakarta, PT. Raja Grafindo Persada, 2003)

Skripsi:

- Mahasin, Afif Nurul. "Praktik Custom Motor Ditinjau dari Hukum Positif dan Hukum Islam (Studi Kasus di Bengkel Icus Custom Desa Ngasem Krajan Kecamatan Bandungan Kabupaten Semarang)." Skripsi Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah Fakultas Syari'ah Institut Agama Islam Negeri (Iain) Salatiga (2019)
- Milchani, M. "Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Bermotor Kereta Mini Di Wilayah Hukum Kabupaten Klaten Dalam Perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan", Skripsi Fakultas Syari'ah Dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta (2017)

Jurnal:

- Marwan, Ali. "Kegentingan yang Memaksa dalam Pembentukan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang ". *Jurnal Legislasi Indonesia* Vol.14, No.1 (2017)
- Nazifah, Ainun dan Ernawati. "Kinerja Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru Dalam Melakukan Pemeriksaan Angkutan

- Kota (Uji Kir).” *Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Riau* Vol.1, No. 1 (2014)
- Nonet, P., Selznick, P., & Kagan, R. A., “Law and society in transition: Toward responsive law”. Routledge. (2017).
- Rosmadi, Maskarto Lucky Nara. “Industri Kreatif Dalam Menghadapi Pasar Bebas Asean Tahun 2015”. *Jurnal Wawasan Hukum* Vol. 30, No. 1 (2014)
- Thohari, A. Ahsin. “Reorientasi fungsi legislasi Dewan Perwakilan: Upaya Menuju Undang-Undang Responsif”. *Jurnal Legislasi Indonesia* Vol. 8, No.4 (2011)
- Yuliani, Andi. “Daya Ikat Pengundangan Peraturan Perundang-Undangan”. *Jurnal Legislasi Indonesia* Vol. 14, No. 04 (2012)

Website/Internet:

- Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB). “Uji Tipe”, diakses 27 Oktober, 2019. <http://bpljskb.hubdat.dephub.go.id/ujitipe>.
- Liputan6, “Wujud Asli Motor Kustom Terbaru Jokowi, Kawasaki W175”, diakses 17 Februari, 2020. <https://www.liputan6.com/otomotif/read/3684727/wujud-asli-motor-kustom-terbaru-jokowi-kawasaki-w175>
- Tempo, “Begini Proses Modif Motor Jokowi di Katros Garage, Simak Speknya”, diakses 17 Februari, 2020. <https://otomotif.tempo.co/read/1143240/begini-proses-modif-motor-jokowi-di-katros-garage-simak-speknya/full&view=ok>
- Tempo, “Jokowi Beli Motor Custom Chopper, Berapa Harganya?”, diakses 17 Februari, 2020. <https://otomotif.tempo.co/read/1052090/jokowi-beli-motor-custom-chopper-berapa-harganya/full&view=ok>
- Tirto, “UU yang Dilanggar dalam Modifikasi Motor Chopper Jokowi”, diakses 17 Februari, 2020. <https://tirto.id/uu-yang-dilanggar-dalam-modifikasi-motor-chopper-jokowi-cDAz>

Ketentuan Peraturan Perundang-Undangan:

- Indonesia, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
- Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor
- Indonesia, Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Republik Indonesia Nomor 191/MPP/KEP/6/2001 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perindustrian Perdagangan Nomor 551/MPP/Kep/10/1999 tentang Bengkel Umum Kendaraan Bermotor
- Indonesia, Naskah Akademik RUU Ekonomi Kreatif 2016 Dewan Perwakilan Daerah Republik Indonesia. Naskah