

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENGGUNA *VESPA*  
*EXTREME* PERSPEKTIF HUKUM POSITIF DAN HUKUM  
PIDANA ISLAM**

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada

Fakultas Syariah

Universitas Islam Negeri Raden Mas Said Surakarta

Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Guna Memperoleh

Gelar Sarjana Hukum



Oleh :

**KARTIKA RAHMADANI**

**NIM. 192131106**

**PROGRAM STUDI HUKUM PIDANA ISLAM (JINAYAH)**

**FAKULTAS SYARIAH**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI RADEN MAS SAID**

**SURAKARTA**

**2023**

## SURAT PERNYATAAN BUKAN PLAGIASI

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama: Kartika Rahmadani

NIM: 19.21.3.1.106

Jurusan: HUKUM PIDANA ISLAM (*JINAYAH*)

Menyatakan bahwa penelitian skripsi berjudul **“TINJAUAN YURIDIS TERHADAP VESPA *EXTREME* PERSPEKTIF HUKUM POSITIF DAN HUKUM PIDANA ISLAM”**

Benar-benar bukan merupakan plagiasi dan belum pernah ditelitisebelumnya. Apabila dikemudian hari diketahui bahwa skripsi ini merupakan plagiasi, saya bersedia menerima sanksi sesuai peraturan yang berlaku.

Demikian surat ini saya buat dengan sesungguhnya untuk dipergunakansebagaimana mestinya.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

Surakarta, 19 Maret 2023

Penyusun

Penyusun



KARTIKA RAHMADANI

Dr. Farkhan, M. Ag

Dosen Fakultas Syariah

Universitas Islam Negeri Raden Mas Said Surakarta

**NOTA DINAS**

Hal : Skripsi

Sdr : Kartika Rahmadani

Kepada Yang Terhormat

Dekan Fakultas Syari'ah

Universitas Islam Negeri

Raden Mas Said

Di Surakarta

*Assalamu'alaikum Wr. Wb.*

Dengan hormat, bersama ini kami sampaikan bahwa setelah menelaah dan mengadakan perbaikan seperlunya, kami memutuskan bahwa skripsi saudara Kartika Rahmadani NIM : 19.21.3.1.106 yang berjudul :

**“TINJAUAN YURIDIS TERHADAP VESPA *EXTREME* PERSPEKTIF HUKUM POSITIF DAN HUKUM PIDANA ISLAM”**

Sudah dapat dimunaqosahkan sebagai salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H) dalam bidang Hukum Pidana Islam (*Jinayah*).

Oleh karena itu kami mohon agar skripsi tersebut segera dimunaqosahkan dalam waktu dekat.

Demikian, atas dikabulkannya permohonan ini disampaikan terimakasih,

*Wassalamu'alaikumWr. Wb*

Surakarta, 19 Desember 2022

Dosen Pembimbing



Dr. Farkhan, M. Ag

NIP. 19640312 200012 1 001

**PENGESAHAN**  
**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP VESPA *EXTREME* PERSPEKTIF**  
**HUKUM POSITIF DAN HUKUM PIDANA ISLAM**

Disusun Oleh:

**KARTIKA RAHMADANI**

**NIM. 19.21.3.1.106**

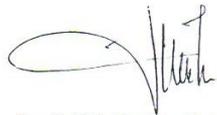
Telah dinyatakan lulus dalam ujian munaqosah

Pada hari :

Dan dinyatakan telah memenuhi persyaratan guna memperoleh gelar

Sarjana Hukum (Di bidang Hukum Pidana Islam)

Penguji I



Dr. Zaidah Nur Rosidah, S.H., M.H.

NIP: 19740627 199903 2 001

Penguji II



Junaidi, S.H., M.H.

NIP: 19850421 201801 1 001

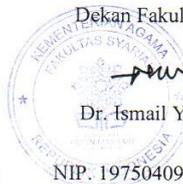
Penguji III



Arkin Haris, M. Hum

NIP: 198910222020121004

Dekan Fakultas Syariah



Dr. Ismail Yahya, MA

NIP. 19750409 199903 1 001

## **MOTTO**

*“Aku berada dalam sangkaan hamba-Ku kepada-Ku, dan Aku bersamanya bila ia berdoa kepada-Ku. Tidaklah hambaKu mendekat kepada Ku sejengkal melainkan Aku akan mendekat kepadanya sehasta. Tidaklah hambaKu mendekat kepadaKu sehasta melainkan Aku akan mendekat kepadanya sedepa. Tidaklah hambaKu mendekat kepadaKu dengan berjalan melainkan Aku akan mendekat kepadanya dengan berlari”.*

Hadits Abu Hurairah r.a

## **PERSEMBAHAN**

Alhamdulillah, dengan mengucap syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan kekuatan, serta membekali ilmu melalui dosen-dosen UIN Raden Mas Said Surakarta. Atas karunia dan kemudahan yang engkau berikan, akhirnya skripsi ini dapat terselesaikan, shalawat serta salam selalu tercurahkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW.

Saya persembahkan kepada mereka yang telah mendidik, mendukung, memberi perhatian, memberikan arti hidup, teman-teman, serta orang-orang yang mengisi perjalanan hidup, dengan segala ketulusan dan kebaikan selama ini. Kupersembahkan bagi mereka yang setia berada di ruang dan waktu kehidupanku khususnya teruntuk :

1. Orang yang paling berjasa dalam hidup saya kedua orang tuaku tercinta Bapak Samiyono dan Ibu Siti Khotimah yang selalu mendoakan, memberikan semangat dan motivasi serta memberikan fasilitas dalam kegiatan perkuliahan. Terimakasih untuk segalanya.
2. Kakakku Annisa Nofita Ahsriyani, Om Arif Sutomo dan keponakanku Ibrahim Zehan Al-Ghifari yang selalu ada membantu berlangsungnya penelitian ini dan telah menyemangatiku.
3. Teman-teman seperjuangan angkatan (2019) jurusan Hukum Pidana Islam, khususnya kelas C yang selalu menjadi penyemangat saya dalam mengerjakan skripsi ini.
4. Teman-teman organisasi Radio Dista FM yang telah menjadi keluarga dan rumah kedua saya saat berada di kampus, terimakasih untuk ilu dan pengalamannya selama tiga tahun serta selalu memberikan arahan agar saya cepat menyelesaikan skripsi.
5. Kerabat-kerabat dekat ku yang telah menemani dan membuat penulis bersemangat untuk melanjutkan skripsi.
6. Terimakasih kepada almamater ku UIN Raden Mas Said Surakarta yang telah mendidik, mengajar dan mendewasakan dalam berfikir dan bertindak secara baik.

7. Tak lupa penulis ucapkan terimakasih sedalam-dalamnya untuk diri sendiri yang telah kuat dan tak patah semangat untuk menyelesaikan skripsi ini sampai akhir, terimakasih sudah bertahan sampai sejauh ini.

## PEDOMAN TRANSLITERASI

Pedoman transliterasi yang digunakan dalam penulisan skripsi di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Raden Mas Said Surakarta didasarkan pada Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan RI Nomor 158/1987 dan 0543 b/U/1987 tanggal 22 Januari 1988. Pedoman transliterasi tersebut adalah :

### 1. Konsonan

Fonem konsonan Bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, sedangkan dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan tanda dan sebagian lagi dilambangkan dengan huruf serta tanda sekaligus. Daftar huruf Arab dan transliterasinya dengan huruf latin adalah sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidakdilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	ša	š	Es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	ħa	ħ	Ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	Ka dan ha
د	Dal	D	De
ذ	Žal	Ž	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Es dan ye
ص	šad	š	Es (dengan titik di bawah)
ض	ḍad	ḍ	De (dengan titik di bawah)
ط	ṭa	ṭ	Te (dengan titik di bawah)
ظ	ẓa	ẓ	Zet (dengan titik di bawah)

ع	' ain	... ' ...	Koma terbalik di atas
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qaf	Q	Ki
ك	Kaf	Kh	Ka
ل	Lam	L	El
م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
ه	Ha	H	Ha (dengan titik di bawah)
ء	hamzah	... ' ...	Apostrop
ي	Ya	Y	Ye

## 2. Vokal

Vokal bahasa Arab seperti vocal bahasa Indonesia terdiri dari vocal tunggal atau monoftong dan vocal rangkap atau diftong.

### a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
◌َ	Fatah	A	A
◌ِ	Kasrah	I	I
◌ُ	Dammah	U	U

Contoh:

No	Kata Bahasa Arab	Transiterasi
1.	كتب	Kataba

2.	ذکر	Žukira
3.	يذهب	Yazhabu

### b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf maka transliterasinya gabungan huruf, yaitu :

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf	Nama
أ...ى	Fathah dan ya	Ai	a dan i
أ...و	Fathah dan wau	Au	a dan u

Contoh :

No	Kata Bahasa Arab	Transliterasi
1.	كيف	Kaifa
2.	حول	Ḥaula

### 3. Vokal Panjang (Maddah)

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tandasebagai berikut :

Harakat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
أ...ى	Fathah dan alif atauya	Ā	a dan garis di atas
أ...ى	Kasrah dan ya	Ī	I dan garis di atas
أ...و	Dammah dan wau	Ū	u dan garis di atas

Contoh :

No	Kata Bahasa Arab	Transliterasi
1.	قال	Qāla

2.	قيل	Qīla
3.	يقول	Yaqūlu
4.	رمي	Ramā

#### 4. Ta Marbutah

Transliterasi untuk Ta Marbutah ada dua (2), yaitu :

- Ta Marbutah hidup atau yang mendapatkan harakat fathah, kasrah atau dammah transliterasinya adalah /t/.
- Ta Marbutah mati atau mendapat harakat sukun transliterasinya adalah /h/.
- Apabila pada suatu kata yang di akhir katanya Ta Marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang /al/ serta bacaan kedua kata itu terpisah maka Ta Marbutah itu ditransliterasikan dengan /h/.

Contoh :

No	Kata Bahasa Arab	Transliterasi
1.	روضة الأطفال	Rauḍah al-aṭfāl / rauḍatul aṭfāl
2.	طلحة	Ṭalhah

#### 5. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau Tasydid yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda yaitu tanda Syaddah atau Tasydid. Dalam transliterasi ini tanda Syaddah tersebut dilambangkan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda Syaddah itu.

Contoh :

No	Kata Bahasa Arab	Transliterasi
1.	رَبَّنَا	Rabbana
2.	نَزَّلَ	Nazzala

## 6. Kata Sandang

Kata sandang dalam bahasa Arab dilambangkan dengan huruf yaitu ال . Namun dalam transliterasinya kata sandang itu dibedakan antara kata sandang yang diikuti oleh huruf Syamsiyyah dengan kata sandang yang diikuti oleh huruf Qamariyyah.

Kata sandang yang diikuti oleh huruf Syamsiyyah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya yaitu huruf /l/ diganti dengan huruf yang sama dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu. Sedangkan kata sandang yang diikuti oleh huruf Qamariyyah ditransliterasikan sesuai dengan aturan yang digariskan di depan dan sesuai dengan bunyinya. Baik diikuti dengan huruf Syamsiyyah atau Qamariyyah, kata sandang ditulis dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan kata sambung.

Contoh :

No	Kata Bahasa Arab	Transliterasi
1.	الرَّجُلِ	Ar-rajulu
2.	الْجَلَالِ	Al-Jalālu

## 7. Hamzah

Sebagaimana yang telah disebutkan di depan bahwa Hamzah ditransliterasikan dengan apostrof, namun itu hanya terletak di tengah dan di akhir kata. Apabila terletak diawal kata maka tidak dilambangkan karena dalam tulisan Arab berupa huruf alif. Perhatikan contoh berikut ini:

No	Kata Bahasa Arab	Transiterasi
----	------------------	--------------

1.	أكل	Akala
2.	تأخذون	Ta'khuzuna
3.	النؤ	An-Nau'u

## 8. Huruf Kapital

Walaupun dalam system bahasa Arab tidak mengenal huruf kapital, tetapi dalam transliterasinya huruf capital itu digunakan seperti yang berlaku dalam EYD yaitu digunakan untuk menuliskan huruf awal, nama diri dan permulaan kalimat. Bila nama diri itu didahului oleh kata sandangan maka yang ditulis dengan huruf capital adalah nama diri tersebut, bukan huruf awal atau kata sandangnya.

Penggunaan huruf awal capital untuk Allah hanya berlaku bila dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan tersebut disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, maka huruf capital tidak digunakan.

Contoh :

No	Kata Bahasa Arab	Transliterasi
1.	ومامحمد إالرسول	Wa mā Muhammadun illā rasūl
2.	الحممد لله رب العالمين	Al-ḥamdu lillahi rabbil 'ālamīna

## 9. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata baik fi'il, isim, maupun huruf ditulis terpisah. Bagi kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab yang sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harakat yang dihilangkan maka penulisan kata tersebut dalam transliterasinya bias dilakukan dengan dua cara yaitu bias dipisahkan pada setiap kata atau bias dirangkai.

Contoh :

No	Kata Bahasa Arab	Transliterasi
1.	وإن الله لهو خير الرازقين	Wainnallāha lahuwa khairar-rāziqīn / Wainnallāha lahuwa khairur-rāziqīn
2.	فأوفوا الكيل والميزان	Fa aufū al-Kaila wa al-mīzāna / Fa auful- kaila wal mīzāna

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alikum Wr. Wb*

Dengan mengucapkan alhamdulillah, puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, hidayah serta inayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“TINJAUAN YURIDIS TERHADAP VESPA EXTREME PERSPEKTIF HUKUM POSITIF DAN HUKUM PIDANA ISLAM”**

Skripsi ini disusun untuk menyelesaikan Studi Jenjang Sarjana 1 (S1) Program Studi Hukum Pidana Islam (Jinayah), Fakultas Syariah UIN Surakarta.

Dalam penyusunan tugas akhir ini, penyusun telah banyak mendapatkan dukungan dan bantuan dari berbagai pihak yang telah menyumbangkan pikiran, waktu, dan tenaga. Oleh karena itu, penulis sampaikan terimakasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Mudhofir, S. Ag., M.pd. selaku Rektor UIN Raden Mas Sais Surakarta.
2. Bapak Dr. Ismail Yahya, S. Ag., M.A. selaku Dekan Fakultas Syariah Uin Raden Mas Said Surakarta beserta jajarannya.
3. H. Masrukhin, S. H., M.H selaku Ketua Jurusan Hukum Islam.
4. Muh. Zumar Aminuddin, S. Ag., M.h., selaku Sekretaris Program Studi Hukum Islam.
5. Bapak Jaka Susila, S.H., M.H. selaku Koordinator Program Studi Hukum Pidana Islam.
6. Ibu Lila Pangestu Hadiningrum, M. Pd. Selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan pengarahan kedisiplinan dan nasehatnya kepada penulis selama menempuh studi di UIN Raden Mas Said Surakarta.
7. Bapak Dr. Farkhan, M.Ag. sebagai dosen pembimbing skripsi saya yang selalu memberikan masukan dan saran agar skripsi ini menjadi skripsi yang baik.
8. Dewan penguji, yang telah meluangkan waktu dan pikirannya untuk menguji skripsi ini guna membawa kualitas penulisan ke arah yang lebih baik.
9. Seluruh staff pengajar (dosen) dan staff pegawai/ administrasi Fakultas Syariah, UIN Raden Mas Said Surakarta yang telah memberikan ilmunya, semoga segala ilmu yang telah diberikan dapat bermanfaat di kehidupan saya.

10. Teman-teman seperjuangan Prodi Hukum Pidana Islam angkatan 2019 serta teman-teman dekat yang telah berjuang bersama dan memberikan motivasi kepada penulis.
11. Semua pihak yang telah membantu terselesaikannya skripsi ini yang tidak dapat disebutkan satu persatu, terima kasih.

Sebelum semua yang telah disebutkan diatas terima kasih yang paling tulus penulis haturkan kepada kedua orang tua atas semua do`a cinta dan kasih sayang mereka yang terus menerus tiada henti.

Semoga semua bantuan yang telah diberikan kepada penulis dicatat sebagai amal kebaikan di sisi Allah dan mendapatkan balasan selayaknya dari Allah SWT. Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat kekurangan dan jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu penyusun mengharap kritik dan saran yang membangun untuk tercapainya kesempurnaan skripsi ini. Demikian penulis berharap semoga skripsi ini bermanfaat dalam menambah wawasan dan pengetahuan, khususnya dalam bidang Hukum Pidana Islam.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb*

Surakarta, 19 Maret  
2022

Kartika Rahmadani

NIM. 19.21.3.1.105

## ABSTRAK

KARTIKA RAHMADANI, NIM : 192131106 “**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP VESPA *EXTREME* PERSPEKTIF HUKUM POSITIF DAN HUKUM PIDANA ISLAM**”. Dalam setiap kendaraan lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peranan strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional. Faktor yang banyak mempengaruhi kecelakaan yaitu kendaraan yang tidak berstandarisasi dan tidak melakukan uji kelayakan tipe. Salah satu contoh bentuk kendaraan yang tidak berstandarisasi yaitu vespa *extreme*.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaplikasian vespa *extreme* di jalan raya, sekaligus pandangan dan upaya dari pihak Kepolisian terhadap fenomena vespa *extreme* yang masih berkeliaran di jalan raya serta mengkaji dari perspektif hukum positif dan hukum pidana Islam. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah kualitatif literer. Sumber pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan data primer yang didapatkan dari wawancara, data hukum sekunder, dan juga data tersier untuk penjelasan tentang definisi konsep dari penelitian ini.

Hasil dari penelitian ini yaitu perbuatan mengubah mesin dengan merobaknya secara keseluruhan seperti yang dilakukan para pengguna vespa *extreme* yaitu merupakan dalam bentuk pelanggaran, yang mengacu pada Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sanksi pidana berdasarkan pasal 227 UU No. 22 Tahun 2009 pihak yang melanggar dapat dikenakan sanksi pidana berupa pidana penjara selama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 24. 000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Dalam hukum pidana Islam modifikasi vespa *extreme* sudah jelas melanggar aturan dalam syariat Islam yang dapat dikenai pertanggung jawaban pidana karena telah memenuhi tiga hal yaitu adanya perbuatan yang dilarang, perbuatan itu dikerjakan dengan kemauan sendiri dan pelaku mengetahui akibat perbuatannya tersebut. Dengan meninjau hukum Pidana Islam terhadap modifikasi vespa *extreme*, hal itu dapat disebut dengan Ta`zir. Sanksi tersebut diberlakukan kepada jarimah yang melakukan pelanggaran, baim pelanggaran yang berkaitan dengan hak Allah maupun hak manusia dan tidak termasuk hudud. Ketentuan Ta`zir tidak ditentukan dalam Al-Qur`an dan Hadi>st sehingga ketentuannya menjadi kompetensi penguasa setempat. Pemberian hak penentuan Ta`zir kepada penguasa dimaksudkan agar mereka dapat mengatur kehidupan masyarakat secara tertib dan mampu mengantisipasi berbagai kemungkinan yang terjadi secara tiba-tiba.

**Kata Kunci:** *Vespa extreme, Kepolisian, Hukum Positif, Hukum Pidana Islam*

## ABSTRACT

KARTIKA RAHMADANI, NIM : 192131106 “**JUDICIAL REVIEW OF VESPA EXTREME POSITIVE LEGAL PERSPECTIVE AND ISLAMIC CRIMINAL LAW**”. Each traffic vehicle and road transport have a strategic role in supporting national development and integration. Factors that affect many accidents are vehicles that are not standardized and do not carry out type feasibility tests. One example of a non-standard form of vehicle is the Extreme Vespa.

The purpose of this research is to find out the application of the extreme Vespa on the highway, as well as the views and efforts of the Police regarding the phenomenon of the extreme Vespa that still roams the highway and examine it from the perspective of positive law and Islamic criminal law. The method used in this research is qualitative literature. The source of data collection in this study uses premier data obtained from interviews, secondary legal data, and also tertiary data for an explanation of the definition of the concept of this study.

The results of this study are the act of changing the engine by completely tearing it down as was done by extreme Vespa users, which is in the form of a crime, which refers to Law no. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. Criminal sanctions based on article 227 of Law no. 22 of 2009 parties who violate may be subject to criminal sanctions in the form of imprisonment for 1 (one) year and a maximum fine of Rp. 24. 000,000.00 (twenty four million rupiah). In Islamic criminal law, the extreme vespa modification clearly violates the rules in Islamic law, which can be subject to criminal liability because it has fulfilled three things, namely the existence of a prohibited act, the act was done voluntarily and the perpetrator knew the consequences of his actions. By reviewing the Islamic Criminal Law on modification of the extreme vespa, it can be called *Ta`zir*. The sanction is imposed on the finger who commits a violation, both violations related to Allah's rights and human rights and do not include hudud. *Ta`zir* provisions are not specified in the Al-Qur`an and Hadith so that their provisions become the competence of the local authorities. The granting of the right to determine *ta`zir* to the authorities is intended so that they can regulate people's lives in an orderly manner and are able to anticipate various possibilities that may occur suddenly.

**Keywords:** Vespa extreme, Police, Positive Law, Islamic Criminal Law

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>SURAT PERNYATAAN BUKAN PLAGIASI .....</b>	<b>ii</b>
<b>NOTA DINAS.....</b>	<b>iii</b>
<b>PENGESAHAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>v</b>
<b>PERSEMBAHAN.....</b>	<b>vi</b>
<b>PEDOMAN TRANSLITERASI .....</b>	<b>viii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>xv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>xvii</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>xviii</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan Penelitian.....	4
D. Manfaat Penelitian.....	5
E. Kerangka Teori .....	5
F. Tinjauan Pustaka.....	16
G. Metode Penelitian.....	23
H. Sistematika Penulisan.....	28
<b>BAB II LANDASAN TEORI .....</b>	<b>30</b>
A. Penggunaan vespa <i>extreme</i> .....	30
B. Penggunaan kendaraan menurut hukum positif.....	37
C. Penggunaan kendaraan menurut hukum pidana islam.....	53
<b>BAB III DESKRIPSI DATA PENELITIAN .....</b>	<b>57</b>
A. Gambaran umum vespa <i>extreme</i> .....	57
1. Sejarah berdirinya vespa <i>extreme</i> .....	57
2. Motivasi para pengguna vespa <i>extreme</i> bergabung dalam komunitas vespa <i>extreme</i> .....	60

3. Gambaran mengenai gaya hidup komunitas vespa <i>extreme</i> .....	62
B. Jenis – jenis modifikasi vespa.....	65
C. Pengaplikasian vespa <i>extreme</i> di jalan raya.....	67
<b>BAB IV TINJAUAN HUKUM POSITIF DAN HUKUM PIDANA ISLAM TENTANG VESPA <i>EXTREME</i> DI JALAN RAYA DAN PENDAPAT KEPOLISIAN DAERAH KLATEN TERHADAP MODIFIKASI VESPA <i>EXTREME</i> .....</b>	<b>71</b>
A. Pendapat Kepolisian Daerah terhadap modifikasi vespa <i>extreme</i> .....	71
B. Tinjauan hukum positif terhadap modifikasi vespa <i>extreme</i> .....	77
C. Tinjauan hukum pidana Islam terhadap vespa <i>extreme</i> .....	84
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>91</b>
A. Kesimpulan.....	91
B. Saran-saran .....	92
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>93</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>95</b>

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Dalam setiap kendaraan lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peranan strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional. Tentunya, berkaitan dengan lalu lintas pasti ada sebuah fenomena yaitu kecelakaan berlalu lintas. Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh banyak faktor, karena kelalaian dalam berkendara atau bisa juga dikarenakan motor yang tidak berstandarisasi.

Menurut laporan Korps Lalu Lintas (KORLANTAS) sendiri jumlah korban kecelakaan lalu lintas sepanjang periode 2022 jumlah kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia mencapai 94,6 ribu kasus. Jumlah tersebut melonjak 34,6% dari periode yang sama tahun sebelumnya, yang jumlah sekitar 70, 2 ribu kasus. Yang mengakibatkan 19.054 orang tewas. Korban meninggal akibat kecelakaan tersebut bertambah 683 orang atau naik 3,7% dibanding dengan periode yang satu tahun lalu.<sup>1</sup>

Faktor yang banyak mempengaruhi kecelakaan yaitu kendaraan yang tidak berstandarisasi dan tidak melakukan uji kelayakan tipe. Salah satu contoh bentuk kendaraan yang jauh dari kata standarisasi yaitu vespa *extreme*. Sebagaimana yang nantinya dibahas dalam tulisan ini, penulis mengangkat topik tentang fenomena vespa *extreme*. Vespa *extreme* atau yang biasa disebut masyarakat vespa gembel adalah aliran vespa yang menonjolkan unsur kreatifitas seperti barang yang sudah tidak terpakai (besi rongsokan, ban bekas, botol bekas, dan

---

<sup>1</sup> Viva Kusdi Kusnandar, "Jumlah Kasus Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia" dikutip dari <https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2022/> diakses 17 Februari 2023.

lainnya) yang dapat berguna bagi para penggunanya bahan modifikasi vespanya. Potensi terjadinya kecelakaan pada vespa *extreme* ini tergolong tinggi dan sangat berbahaya. Dilihat dari kondisi vespanya, kerangka yang dibuat pun bukan bawaan dari pabrik, biasanya menggunakan bambu sebagai kerangka. Dan tidak adanya lampu kendaraan pada vespa *extreme* juga dapat menimbulkan kecelakaan pada malam hari. Menurut hukum positif pengaturan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) secara nasional di atur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) bahwa memodifikasi kendaraan bermotor bisa dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah), serta dalam pasal 316 ayat (2) memodifikasi kendaraan bermotor dikategorikan sebagai kejahatan.<sup>2</sup>

Lalu menurut hukum pidana Islam memodifikasi kendaraan bermotor yang berlebihan dikatakan sebagai tindakan yang dilarang oleh syara` (agama). Karena hal-hal yang berlebihan dapat menimbulkan kerugian dan mencelakakan bagi diri sendiri. Hal ini biasa disebut sebagai jinayah, atau suatu tindakan yang dilarang oleh syara` (Al-Qur`an dan Hadist) karena dapat menimbulkan bahaya bagi jiwa, harta, keturunan dan akal. Seperti dalam QS. Al-Maidah : 77 tentang firman yang menganjurkan kita bersikap sewajarnya dan tidak berlebihan yang berbunyi:

قُلْ يَا أَهْلَ الْكِتَابِ لَا تَغْلُوا فِي دِينِكُمْ غَيْرَ الْحَقِّ وَلَا تَتَّبِعُوا أَهْوَاءَ قَوْمٍ قَدْ ضَلُّوا مِنْ قَبْلُ وَأَضَلُّوا كَثِيرًا  
وَضَلُّوا عَنْ سَوَاءِ السَّبِيلِ

---

<sup>2</sup> Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 tahun 2009

Katakanlah: "Hai Ahli Kitab, janganlah kamu berlebih-lebihan (melampaui batas) dengan cara tidak benar dalam agamamu. Dan janganlah kamu mengikuti hawa nafsu orang-orang yang telah sesat dahulunya (sebelum kedatangan Muhammad) dan mereka telah menyesatkan kebanyakan (manusia), dan mereka tersesat dari jalan yang lurus."

Dalam penelitian ini penulis membandingkan antara hukum positif dan hukum islam sehingga dapat ditarik kesimpulan yang bersifat umum mengenai tema yang penulis angkat. Dan nantinya akan dituangkan bagaimana pendapat dari hukum positif terhadap fenomena vespa *extreme* yang masih berkeliaran di jalan raya, dan juga tidak melakukan uji kelayakan tipe kendaraan. Lalu juga pendapat dari hukum pidana Islam, apakah modifikasi vespa *extreme* ini tergolong sebagai kejahatan dan dapat dikenakan sanksi apa dalam hukum pidana Islam.

Berdasarkan uraian diatas penulis tertarik untuk meneliti masalah yang diangkat, dikarenakan dari penelitian-penelitian terdahulu belum ada yang mengangkat terkait fenomena vespa *extreme* ini. Dilihat dari penelitian terdahulu belum ada yang membandingkan anantara hukum pidana positif dan hukum pidana Islam terkait modifikasi vespa *extreme* itu sendiri, dan juga bentuk pelanggarannya yang dilakukan di jalan raya. Oleh karena itu, nantinya penulis menggunakan hukum positif dan hukum pidana Islam untuk mengkaji dan menemukan jalan pintas untuk mengatasi masalah fenomena vespa *extreme* ini. Maka dari itu penulis akan mengadakan penelitian dalam bentuk tulisan ilmiah (skripsi) dengan judul : **“TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENGGUNA VESPA**

## ***EXTREME* PERSPEKTIF HUKUM POSITIF DAN HUKUM PIDANA ISLAM.”**

### **B. Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini sesuai dengan permasalahan yang telah dipaparkan sekilas dalam latar belakang diatas, maka penulis merumuskannya dalam bentuk pertanyaan sebagai berikut:

1. Bagaimana cara pengguna vespa *extreme* mengaplikasikan vespa *extreme* di jalan raya?
2. Bagaimana perspektif hukum positif dan hukum pidana Islam terhadap penggunaan vespa *extreme* ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Setiap penelitian memerlukan suatu penelitian yang dapat memberikan arah pada penelitian yang dilakukan. Berdasarkan uraian latar belakang dan permasalahan diatas, maka disusun tujuan penelitian sebagai berikut:

1. Untuk menguraikan pengaplikasian vespa *extreme* di jalan raya.
2. Untuk menganalisis tinjauan hukum pidana positif dan hukum pidana islam terhadap penggunaan vespa *extreme*.
3. Untuk mengetahui jumlah kasus kecelakaan akibat modifikasi khususnya modifikasi vespa *extreme*.
4. Untuk mengidentifikasi mengapa vespa *extreme* tidak boleh melintas di jalan raya.

## **D. Manfaat Penelitian**

### **1. Kegunaan Teoritis**

- a. Secara teoritis, penelitian ini bisa dijadikan masukan atau saran dalam rangka pengembangan ilmu pengetahuan dan menambah perbendaharaan kepustakaan dibidang hukum positif maupun hukum pidana islam.
- b. Bisa menambah ilmu pengetahuan dan membentuk pola pikir kritis penulis sendiri pada khususnya, serta untuk melakukan pemenuhan persyaratan dalam menyelesaikan studi di jurusan hukum pidana islam, fakultas syari`ah universitas islam negeri Raden Mas Said Surakarta.

### **2. Kegunaan Praktis**

- a. Secara praktis, hasil penelitian ini bisa jadikan sebagai bahan untuk mewujudkan kesadaran masyarakat berdasarkan ketentuan hukum, khususnya yang berkaitan dengan masalah lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>3</sup>
- b. Dapat dijadikan sebagai bahan atau pedoman bagi masyarakat, pada khususnya yang berkenaan dengan permasalahan modifikasi *vespa extreme* dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## **E. Kerangka Teori**

Kerangka teori merupakan landasan dari sebuah penelitian, karena dibuat berdasarkan penyusunan konsep pikir yang telah dirumuskan dalam beberapa

---

<sup>3</sup> Feriansyach, "Sejarah Singkat Regulasi Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Indonesia" dikutip dari <http://Feriansyach.Wordpress.com> diakses 27 September 2022, hlm. 8.

fakta, tinjauan pustaka, dan riset yang telah dilakukan.<sup>4</sup> Dalam kerangka ini berarti merupakan kerangka yang menjadi landasan dari tinjauan yuridis terhadap pengguna *vespa extreme* perspektif hukum positif dan hukum pidana islam.

### **1. Penggunaan *vespa extreme***

Penggunaan *vespa extreme* sebagai bentuk gaya hidup menjadi sebuah patokan umum untuk mencari sensasi tersendiri saat melintas di jalanan. Komunitas *vespa extreme* ini juga telah memberikan status sosial untuk dirinya. Mereka mengartikan komunitas mereka sebagai gaya hidup yang patut orang lain untuk mengetahuinya. Gaya hidup komunitas *vespa extreme* lebih berorientasi pada kebebasan. Baik kebebasan dalam modifikasi vespanya atau kebebasan dalam tampilan penggunanya. Ekspresi gaya hidup komunitas *vespa extreme* ditampilkan melalui penampilan para penggunanya, seperti cara berbusana, gaya rambut, gaya bicara, dan kebiasaan yang tampak dari para penggunanya, serta model *vespa* yang mereka naiki. Disini orang-orang bebas dalam artian mereka tidak mau dikekang oleh aturan-aturan yang bagi mereka mungkin menyesatkan.

Mereka menganggap bahwa kondisi motor mereka adalah sebuah karya seni unik yang tidak semua orang dapat menggunakannya. Mereka mengartikan komunitas mereka sebagai gaya hidupnya menjadi *konsumerisme* yang mereka anggap sebagai *trend*. Dari desain motor yang berantakan tidak karuan, menggunakan sampah-sampah sebagai hiasannya, kepala hewan yang sudah diawetkan sampai gaya berpakaianya pun lusuh.

---

<sup>4</sup> Munawaroh, "Panduan Memahami Metodologi Penelitian" Cet. 2, (Malang), 2013, hlm. 25.

Meski begitu mereka tidak memandang asal-usul para anggotanya, yang jelas mereka mempunyai rasa empati antar anggota dan rasa kekeluargaan yang tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa mereka tidak hanya sebagai anak jalanan yang kotor, rusuh tetapi mereka adalah sebuah kesatuan yang utuh, dimana jika salah satu dari mereka ada yang kesusahan, mereka tidak tinggal diam, mereka dengan sigap menolongnya.<sup>5</sup>

menegakkan hukum pidana tersebut.<sup>6</sup>

Modifikasi kendaraan bermotor khususnya sepeda motor ada beberapa klasifikasi atau jenis modifikasi motor, diantaranya adalah :

1. Modifikasi Ringan
2. Modifikasi Sedang
3. Modifikasi Besar
4. Modifikasi Ekstrim

Pada kategori modifikasi ekstrim, hampir bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perombakan, seperti suspensi depan-belakang, stang, veleg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya termasuk kerangka motor. Akibatnya dari perubahan ini membuat bentuk motor menjadi bentuk yang baru dan berkesan sangar, antik, unik, ganjil serta yang lainnya.

Contoh kecil seperti pengendara mau berbelok, tanpa adanya kaca spion maupun pertunjuk arah (lampu sen), ini dapat membahayakan pengendara lain

---

<sup>5</sup> Fikri Muhamad Ridho dan Heri Hendrawan, "Makna Keberadaan Vespa Extreme Bagi Scooterist," *Jurnal Komunikasi dan Media*, Vol. 2 Nomor 1, 2017, hlm. 37.

<sup>6</sup> Chazawi Admi, "Pelajaran Hukum Pidana Bagian I : Stesel Pidana, Teori-Teori Pidana & Batas-Batas Hukum Pidana," *Jurnal Hukum Pidana* (Jakarta) Vol. 5, 2002, hlm. 2.

sehingga dapat menyebabkan kecelakaan, hal ini pun sering terjadi, *vespa extreme* maupun jenis motor modifikasi lainnya yang tidak memenuhi persyaratan teknik dan laik jalan kendaraan bermotor, yang terkadang mereka juga menggunakan knalpot yang suaranya bising serta memakai lampu utama yang terlalu terang sehingga dapat membahayakan pengendara lain.

## **2. Penggunaan kendaraan menurut hukum positif**

Merumuskan hukum pidana ke dalam rangkaian kata untuk dapat memberikan sebuah pengertian yang komprehensif tentang apa yang dimaksud dengan hukum pidana adalah sangat sukar. Namun setidaknya dengan merumuskan hukum pidana menjadi sebuah pengertian dapat membantu memberikan gambaran/ deskripsi awal tentang hukum pidana. Pidana artinya hukuman, sanksi, rasa sakit, penderitaan. Hukum pidana berarti hukuman atau peraturan-peraturan tentang hukuman/ pidana.

Dalam hukum pidana, kata tindak pidana merupakan terjemah dari istilah bahasa Belanda (*staafbaarfeit*). Namun pembentukan undang-undang di Indonesia tidak menjelaskan secara rinci mengenai (*staafbaarfeit*). Perkataan *feit* itu sendiri di dalam bahasa Belanda berarti sebagian suatu kenyataan, atau (*een gedeelte van de werkelijkheid*) sedang *strafbaar* itu dapat diterjemahkan sebagian dari suatu kenyataan yang dapat dihukum, yang sudah barang tentu tidak tepat, oleh karena kelak akan diketahui bahwa yang dapat dihukum itu sebenarnya adalah manusia sebagian pribadi dan bukan kenyataan, perbuatan ataupun tindakan.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> "Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia" P.A.F. *Laminating Sinar Baru* (Bandung) Selasa, 4 Oktober 1990, No 210, Tahun ke-172, hlm.5.

Adapun tentang definisi hukum pidana ini terdapat beberapa pandangan yang beraeka ragam, antara lain: Menurut Mr. PW. PJ. Pompe, Hukum pidana adalah “keseluruhan aturan atau keseluruhan hukum mengenai perbuatan-perbuatan yang dapat dihukum dan aturan pidananya”. Menurut Van Apeldoorn, hukum pidana adalah “peristiwa-peristiwa pidana (yakni peristiwa-peristiwa yang dinak hukum), beserta hukumannya”. Definisi yang disampaikan oleh Pompe sedikit terdapat perbedaan istilah dengan definisi yang disampaikan oleh Van Apeldoorn, yaitu pada istilah perbuatan dan peristiwa pidana. Dari dua pendapat tersebut penulis lebih cenderung pada istilah perbuatan pidana, sebab kata tersebut mempunyai pengertian yang abstrak yaitu menunjukkan kepada dua keadaan yang kongkret pertama adanya kejadian tertentu dan kedua, adanya orang berbuat yang menimbulkan kejadian itu.

Menurut Moelyanto, hukum pidana adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku disuatu negara yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan untuk: pertama, menentukan perbuatan-perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, kedua, menentukan kapan dan dalam hal-hal apa mereka yang telah melanggar larangan-larangan itu dapat dikenakan atau dijatuhi pidana. Ketiga, menentukan dan cara bagaimana pengenaan pidana itu dapat dilaksanakan. Kemudian dengan adanya peraturan-peraturan yang telah dibuat oleh negara tersebut, maka siapa saja tidak segan-segan melakukan tindak pidana akan dapat segera diambil tindakan.

Definisi yang diberikan Moelyanto tidak ada perbedaan dengan definisi yang diberikan Van Apeeldoorn . ini tampak terutama dalam menentukan

kerangka hukum yang dicakup oleh pengertian pidana. Pendapat umum telah menentukan istilah hukum pidana diartikan sebagai hukum materiil saja. Sedangkan hukum pidana menurut CST. Kansil adalah hukum “Hukum yang mengatur tentang pelanggaran-pelanggaran dan kejahatan-kejahatan terhadap kepentingan umum, perbuatan mana diancam dengan hukuman yang merupakan suatu penderitaan atau siksaan.<sup>8</sup> Hukum pidana adalah bagian dari politik yang memuat ketentuan-ketentuan tentang:

- a. Aturan umum hukum pidana dan larangan melakukan perbuatan-perbuatan tertentu yang disertai dengan ancaman sanksi berupa pidana bagi yang melanggar.
- b. Syarat-syarat tertentu yang dipenuhi / harus ada bagi si pelanggar untuk dapat dijatuhkan sanksi pidana diancamkan pada larangan perbuatan dilanggarnya.
- c. Tindakan dan upaya-upaya yang boleh atau harus dilakukan negara melalui alat-alat perlengkapannya, terdapat yang disangka dan didakwa sebagai pelanggar hukum pidana dalam rangka usaha negara menentukan, menjatuhkan, dan melaksanakan sanksi pidana terhadap dirinya serta tindakan negara dalam upaya negara menegakkan hukum pidana tersebut.<sup>9</sup>

Di Indonesia pengaturan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) secara nasional di atur dalam Undang-Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Memodifikasi kendaraan

---

<sup>8</sup> Agus Muhammad Ali Mahfud, “Eutanasia” dikutip dari [Journalfh.Blogspot.Com/Eutanasia.Html-Sjsssyariah.Wordpress.Com](http://Journalfh.Blogspot.Com/Eutanasia.Html-Sjsssyariah.Wordpress.Com) diakses 29 September 2022, hlm. 10.

<sup>9</sup> Chazawi Admi, “Pelajaran Hukum Pidana Bagian I : Stesel Pidana, Teori-Teori Pemidanaan & Batas-Batas Hukum Pidana,” *Jurnal Hukum Pidana* (Jakarta) Vol. 5, 2002, hlm. 2.

bermotor bisa dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh juta rupiah), serta dalam pasal 316 Ayat (2) modifikasi kendaraan bermotor dikategorikan sebagai kejahatan. Adanya aturan ini pun dirasakan terlalu berat, perbedaan tingkat pengetahuan dan pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antar pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakan hukum di jalan raya Undang-Undang ini menjadi dasar dan pedoman dalam penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas atau sebagai sebuah patokan dan batasan bagi masyarakat untuk melakukan kegiatan yang mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Ketentuan mengenai pidana terhadap pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas secara jelas telah di atur dalam undang - undang tersebut.<sup>10</sup>

Hukum disini telah berfungsi sebagai social engineering atau social control. Antara KUHP dengan delik-delik tersebar di luar KUHP ada titik pertalian, 2 titik pertalian itu terletak pada aturan umum buku I KUHP pada Pasal 103. Dalam aturan undang-undang republic Indonesia tentang lalu lintas angkutan jalan telah mengatur mengenai modif kendaraan, yaitu:

Pasal 48 ayat 1, 2 dan 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa :

1. Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

---

<sup>10</sup> Ramdani Wahyu, "*Ilmu Sosial Dasar*," (Bandung: Pustaka Setia), 2007, hlm. 109.

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.<sup>11</sup>

Dengan diberlakukannya Undang-Undang tersebut di harapkan masyarakat dapat mematuhi serta mentaati keseluruhan aturan hukum mengenai berkendara atau berlalu lintas di Indonesia sehingga dapat terciptanya keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi.<sup>12</sup> Sebagaimana di atur dalam pasal 105 Undang - Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) adalah setiap orang yang menggunakan jalan wajib :

- a. Berperilaku tertib dan/atau
- b. Mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan serta keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) atau yang menimbulkan kerusakan jalan.

### **3. Penggunaan kendaraan menurut hukum pidana Islam**

Hukum pidana Islam dalam pengertian Fiqh dapat disamakan dengan istilah “jarimah” yang diartikan sebagai larangan syara` yang dijatuhi sanksi oleh pembuat syaria`t dengan hukuman had atau Ta`zi>r. Para fuqaha menggunakan kata jinayah untuk istilah jarimah yang diartikan sebagai perbuatan yang dilarang.

---

<sup>11</sup> Achmad Roesandi, “*Etika Dan Kesadaran Hukum,*” (Tangerang, Jelajag Nusantara), 2012, hlm. 4.

<sup>12</sup> Feriansyach, ”Sejarah Singkat Regulasi Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Indonesia” dikutip dari <http://Feriansyach.Wordpress.com> diakses 4 November 2020, hlm 3.

Pengertian jinayah atau jarimah tidak berbeda dengan pengertian tindak pidana (peristiwa pidana) delik dalam hukum positif (pidana). Sebagian para ahli hukum Islam sering menggunakan kata kata jinayah atau jarimah yang diartikan sebagai perbuatan seseorang yang dilarang saja. Sedangkan yang dimaksud dengan kata jinayah ialah perbuatan yang dilarang oleh syara`, apakah perbuatan mengenai jiwa atau benda dan lainnya.<sup>13</sup>

Kata jinayah merupakan bentuk *verbal noun* (masdar) dari kata “jana”. Secara etimologi “jana” berarti berbuat dosa atau salah, sedangkan jinayah diartikan perbuatan dosa atau perbuatan salah.<sup>14</sup> Seperti dalam kalimat jana ‘ala qaumihi jinayatan artinya ia telah melakukan kesalahan terhadap kaumnya. Kata jana juga berarti “memetik”, seperti dalam kalimat jana as samarat, artinya “memetik buah dari pohonnya”. Orang yang berbuat jahat disebut jani dan orang dikenai perbuatan disebut mujna alaih. Kata jinayah dalam istilah hukum sering disebut engan delik atau tindak pidana. Secara terminologi kata jinayah mempunyai beberapa pengertian, seperti yang diungkapkan Imam Al-Mawardi bahwa jinayah adalah perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh agama (syara`) yang diancam dengan hukuman had atau Ta`zir.<sup>15</sup>

Adapun pengertian jinayah, para fuqaha menyatakan bahwa lafal jinayah yang dimaksud disini adalah setiap perbuatan yang dilarang oleh syara`. Baik perbuatan itu mengenai jiwa, harta benda, atau lain-lainnya. Sayyid Sabiq

---

<sup>13</sup> Rahmad Rosyadi Dan Rais Ahmad, “*Formulasi Syariat Islam Dalam Perspektif Tata Hukum Indonesia*,” (Bogor: Ghalia Indonesia) 2006, hlm. 123.

<sup>14</sup> Makhrus Munajat, “*Demokrasi Hukum Pidana Islam*,” (Yogyakarta: Logung Pustaka) 2011, hlm. 1.

<sup>15</sup> Ahmad Wardi Muslich, “*Hukum Pidana Islam*,” (Jakarta: Sinar Grafika) 2005, hlm. 9.

memberikan definisi jinayah, bahwa istilah jinayah menurut syara` adalah setiap perbuatan yang dilarang. Dan perbuatan yang dilarang itu menurut syara` adalah dilarang untuk melakukannya, karena adanya bahaya mengenai agama, jiwa, akal, kehormatan, atau harta benda.

Menurut A. Jazuli, pada dasarnya pengertian dari istilah jinayah mengacu pada hasil perbuatan seseorang. Biasanya pengertian tersebut terbatas pada perbuatan yang dilarang. Abd Al-Qodir Awdah berpendapat bahwa jinayat adalah perbuatan yang dilarang oleh Syara` baik perbuatan itu mengenai jiwa, harta benda, atau lainnya. Secara umum, pengertian jinayat sama dengan hukum pidana pada hukum positif, yaitu hukum yang mengatur perbuatan yang berkaitan dengan jiwa atau anggota badan, seperti membunuh, melukai, dan lain sebagainya.

Dari beberapa pendapat dapat, maka dapat disimpulkan bahwa tindak pidana dalam hukum Islam disebut dengan jinayat yakni suatu tindakan yang dilarang oleh Syara` (Al-Qur'an dan Hadi>ts) karena dapat menimbulkan bahaya bagi jiwa, harta, keturunan, dan akal. Umumnya para Fuqaha menggunakan istilah tersebut hanya untuk perbuatan-perbuatan yang mengancam keselamatan jiwa seperti pemukulan, pembunuhan, dan sebagainya. Selain itu ada fuqaha yang membatasi istilah jinayah kepada perbuatan-perbuatan yang diancam dengan hukuman Ta`zi>r. Istilah lain yang sepadan dengan istilah jinayah adalah jarimah,

yaitu larangan-larangan Syara' yang diancam Allah dengan hukuman had atau Ta'zir.<sup>16</sup>

Dalam hukum islam kita sebagai umat yang beriman senantiasa diperintahkan untuk menaati Ulil Amri (pemimpin), sebagaimana firman Allah dalam Surah An-Nisa 59:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأَطِيعُوا أُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ ۚ فَإِنْ تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِن كُنتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ۚ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

Artinya: *“Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (nya), dan Ulil Amri di antara kamu, kemudian jika kamu berbeda pendapat tentang sesuatu, maka kembali lah kepada Allah (Al-Qur`an) dan Rasul (Sunnahnya), jika kamu beriman kepada Allah dan hari kemudian yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik baginya.”*<sup>17</sup>

Mari kita perhatikan secara seksama semua dalil di atas, memerintahkan kita untuk tunduk dan taat kepada ulil amri (yakni pemerintah yang sah). dan selama mereka tidak memerintahkan umat manusia untuk maksiat. serta semua bentuk kegiatan yang mengikuti perintah Allah dan Rasul-nya termasuk ibadah.<sup>18</sup>

## F. Tinjauan Pustaka

Kajian pustaka adalah uraian singkat berdasarkan hasil penelitian terdahulu, yang dilakukan oleh mahasiswa yang berhubungan dengan penelitian

<sup>16</sup> Djazuli, A, *“Fiqh Jinayah Upaya Menanggulangi Kejahatan Dalam Islam,”* (Jakarta: Raja Grafindo) 2000, hlm. 1.

<sup>17</sup> Sumber : Al-Qur`an Surah An-Nisa` ayat 59

<sup>18</sup> Deri Ibrahim, “Pemaknaan Vespa Extreme Bagi Pengguna Vespa Extreme Dikota Pekanbaru Dalam Prespektif Fenomenologi” *Jurnal Fisip*, 2019, Vol. 5, Nomor. 1

yang akan diteliti oleh si penulis. Kajian pustaka juga berisikan tentang hasil penelitian terdahulu yang bersangkutan paut dengan penelitian yang direncanakan. Tinjauan pustaka ini ditujukan untuk memastikan posisi dan arti penting dari penelitian secara luas, dengan kata lain bahwa belum ada yang membahas skripsi yang peneliti buat.

Dalam melakukan penelitian ini, penulis menemukan beberapa penelitian yang berhubungan dengan permasalahan yang diangkat dalam pembahasan atau topik penelitian ini. Oleh karena itu untuk menghindari plagiasi. Plagiasi atau plagiat didefinisikan sebagai pengambilan dari pendapat orang lain dan menjadikan hasil karya nya seolah olah milik nya sendiri, dan menurut Peraturan Menteri Pendidikan RI No.17 Tahun 2010, plagiat merupakan perbuatan sengaja atau tidak sengaja dalam memperoleh atau mencoba memperoleh nilai untuk karya ilmiah (penelitian), dengan cara mengutip sebagian atau seluruh karya seseorang yang diakui sebagai karya miliknya sendiri. Maka dari itu peneliti menegaskan titik perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya makan disini dipaparkan skripsi yang terkait dengan penelitian ini.

Dalam skripsi yang ditulis oleh M Hidayat program studi Jinayah yang berjudul "*Tinjauan Hukum Pidana Islam Terhadap Modifikasi Vespa Extreme (Studi Analisis Pendapat Kepolisian Daerah Sumatera Selatan).*" Dalam penelitian ini penulis lebih menitikberatkan tentang pendapat Kepolisian Daerah

Sumatera Selatan terhadap modifikasi *Vespa Extreme*.<sup>19</sup> Menurut penulis bahwasanya menjadi pengaruh besar terjadinya pelanggaran lalu lintas yaitu kurangnya kesadaran dan pengetahuan masyarakat atas hukum tersebut, untuk meminimalisir hal tersebut ada baiknya pihak yang berwenang yaitu pihak mengadakan penyuluhan dalam berlalu lintas agar masyarakat dapat memahami apa saja yang perlu dihindari ketika berlalu lintas. Perbedaan dengan penelitian ini yaitu pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat, karena seperti yang kita ketahui bahwa *vespa extreme* sangat jauh dari kata standar berkendara sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan (LLAJ). Berdasarkan Pasal 1 Angka 20 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan “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”. Berdasarkan Pasal 1 angka 4 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang kendaraan, “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.”

Dalam skripsi yang ditulis oleh Mochamad Debi Galih Surya Program studi ilmu hukum yang berjudul *”penegakan Hukum Terhadap Pengendara Bermotor Roda Dua Yang Tidak Dilengkapi Surat-surat Kaitannya Dengan Pasal 288 Ayat(1) Dan (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas*

---

<sup>19</sup> M. Hidayat, “Tinjauan Hukum Pidana Islam Terhadap Modifikasi Vespa Extreme (Studi Analisis Pendapat Kepolisian Daerah Sumatera Selatan)”, UIN Raden Fatah Palembang, Sumatera Selatan, 2018, hlm. 45.

*Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Polrestabes Bandung*” Dalam penelitian ini penulis lebih menitikberatkan tentang lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah hukum polrestabes bandung. Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mnaa implementasi Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang standar keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diterapkan oleh jasa angkutan umum. Persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum di Wilayah Hukum Polrestabes Bandung terkait supir dan penumpang yang ditinjau berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berjalan kurang maksimal, hal ini disebabkan ada dua hal yang ditinjau dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Bandung antara lain karena belum memiliki alat uji kendaraan yang lengkap, kurangnya tahapan-tahapan pengujian dan kurangnya pemahaman petugas tentang persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor. Seperti yang kita ketahui bahwa dalam berkendara tidak hanya kelayakan motor saja yang diperhatikan. Tetapi surat-surat yang ada pun harus lengkap. Penggunaan kendaraan bermotor diatur di dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ ini diatur mengenai subjek atau pengemudi dari kendaraan bermotor. Pasal 77 ayat 1 berbunyi: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraaan Bermotor yang dikemudikan.” Perbedaan dari penelitian ini dapat dilihat dari topik, subjek dan obejak kajian yang akan diteliti yang hanya difokuskan pada pengguna *vespa extreme*.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Mochamad Debi Galih Surya, “Penegakan Hukum Terhadap Pengendara Bermotor Roda

Dalam skripsi yang ditulis oleh Waliyul Ahdi Program Studi Hukum Tata Negara yang berjudul “*Implementasi Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ( Studi Tentang Penertiban Lalu Lintas di Wilayah Hukum Kepolisian Kota Besar Bandar Aceh)*” Dalam penelitian ini penulis lebih memfokuskan pembahasan tentang penertiban lalu lintas di wilayah hukum kepolisian kota besar Bandar Aceh.<sup>21</sup> Jumlah pelanggaran lalu lintas di jalan raya sudah tidak terhitung, para pelanggar tersebut sebagian besar tidak ditindak oleh polisi. Faktor kurangnya kesadaran hukum masyarakat menjadi sebuah kendala lain yang dihadapi pihak kepolisian, sulitnya memberi pemahaman terhadap masyarakat untuk sadar dan taat hukum, terutama dalam hal berlalu lintas, karena jalan raya tidak digunakan secara pribadi, melainkan digunakan secara bersama, sehingga perlu bagi semua pengguna jalan raya untuk menghormati hak-hak orang lain dan memenuhi setiap kewajiban yang dibebankan terhadap pemilik kendaraan bermotor. Perbedaan di penelitian ini yaitu di tindak pidana yang dilakukan, karena tidak menaati Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ yangmana pengimplementasian yang ada di Bandar Aceh belum cukup maksimal, tetapi di penelitian ini penulis akan meneliti tentang pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna *vespa extreme* dari pandangan hukum positif dan hukum pidana islam.

---

Dua yang tidak dilengkapi Surat-Surat Kaitannya dengan Pasal 288 Ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah POLRESTABES Bandung”, UIN Sunan Gunung Djati, Bandung, 2017, hlm. 27.

<sup>21</sup> Waliyul Ahdi, “Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tntang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (Studi Tentang Penertiban Lalu Lintas Di Wilayah Hukum Kepolisian Kota Besar Bandar Aceh)”, Unirversitas Islam Negeri Ar-Raniry Darussalam, Bandar Aceh,2019, hlm. 76.

Dalam jurnal penelitian terdahulu oleh Eriska Desianti Dewi dan Adi Hermansyah yang berjudul “*Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Roda Tiga (Suatu Penelitian Di Wilayah Kota Banda Aceh)*.” Dalam penelitian ini penulis memfokuskan bentuk pelanggaran modifikasi roda tiga di wilayah hukum Kota Banda Aceh, dan upaya penegakan hukum yang dilakukan oleh penegak hukum khususnya kepolisian terhadap becak motor yang melakukan modifikasi tanpa melakukan uji kelayakan tipe dan standarisasi.<sup>22</sup> Bentuk pelanggaran modifikasi roda tiga (becak motor) di wilayah hukum kota Banda Aceh meliputi dari bentuk spesifikasi yang tidak sesuai dan kerap kali mengganggu pengendara jalan lainnya karena bentuk rumah-rumahan yang terlampau besar yang dibuat dari kerangka besi, tidak menjunjuang asas keselamatan karena selain mengganggu uji kelayakan tempelan yang dimodifikasi haruslah dilakukan uji tipe dan uji kelayakan sertifikat uji tipe, jaminan kesesuaian dan dilakukan uji sample oleh unit pelaksana. Perbedaan yang bisa dilihat yakni perlindungan hukum terhadap hak cipta motor modifikasi di Indonesia merupakan suatu hal yang melindungi subyek hukum melalui peraturan perundang-undangan termasuk yang berkaitan dengan hak cipta.

Dalam jurnal Fikri Muhamad Ridho dan Heri Hendrawan yang berjudul “*Makna Keberadaan Vespa Extreme Bagi Scooterist*.” Dalam penelitian ini penulis lebih memfokuskan pada sudut pandang dari pengguna *vespa extreme* dan melakukan beberapa wawancara pada pengguna *vespa extreme* tersebut yang ada

---

<sup>22</sup> Eriska Desianti Dewi dan Adi Hermansyah, “Penegakan Hukum Terhadap Modifikasi Kendaraan Roda Tiga,” *Jurnal Penelitian terdahulu*, (Banda Aceh) Vol. 9. 2009, hlm. 34.

di daerah Garut Bandung.<sup>23</sup> Motif “karena” (*because motives*) muncul akibat dari anggota tersebut melihat ke “belakang” atau pengalaman dan pengetahuannya menjadi penyebab bergabung dalam komunitas *vespa extreme* tersebut. seperti salah satu dari mereka mengatakan bermula dari hobi, karena tertarik, karena dapat eksis, lebih menantang, penuh kebebasan, hal tersebut merupakan kesadaran yang telah dialami oleh anggota komunitas *vespa extreme* dapat memberikan pernyataan seperti itu atas motifnya bergabung dalam komunitas *vespa extreme*. Para anggota komunitas *vespa extreme* memiliki makna tersendiri mengenai keberadaan *vespa extreme* di Kabupaten Garut adalah sebuah media kreatifitas tinggi yang tidak dapat bisa dilakukan oleh orang lain, karya seni yang dapat menarik perhatian semua orang untuk melihat ketika sedang di jalan, penuh dengan kebebasan dalam memodifikasi *vespa extreme* dan penuh kreasi dalam berinovasi, banyak rintangan harus dihadapi ketika menggunakan *vespa extreme* yang beda dari kendaraan lain. Perbedaan dari penelitian ini dapat dilihat dari pendapat tentang *vespa extreme* yang memaknai sebagai modifikasi yang penuh kreatifitas. Tentu modifikasi motor extreme yang dapat dikatakan modifikasi yang tidak memperhatikan faktor keselamatan dan dapat membahayakan lingkungan sekitar. Kepada pemerintah, Instansi Dinas Perhubungan, dan pihak berwenang agar dapat menerapkan peraturan secara tegas, yaitu berwujud razia terhadap modifikasi kendaraan bermotor. Selain itu, juga dapat memberikan peringatan dampak bahaya nya apabila kendaraan bermotor yang tidak layak jalan digunakan di jalan raya.

---

<sup>23</sup> Mohamad Ridho dan Heri Hendrawan, “Makna Keberadaan *Vespa Extreme* bagi Scooterist,” *Jurnal Scholar*, (Jakarta) Vol. 7 Nomor 3, 2021, hlm. 70.

## **G. Metode Penelitian**

### **1. Jenis Penelitian**

Jenis yang digunakan dalam penelitian ini adalah kualitatif. Metode kualitatif adalah suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang, yang bertujuan membuat pendekatannya apakah normatif, filosofis, historis, komparatif atau perpaduannya. Disertai dengan deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, factual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.<sup>24</sup> Data kualitatif juga merupakan data yang terkumpul berbentuk kata-kata atau gambar, sehingga tidak menekankan pada angka, dan data kualitatif juga bersifat deskriptif kualitatif berupa dokumen pribadi, catatan lapangan, ucapan dan tindakan responden dokumen dan lainnya. Pokok kajiannya adalah pelaksanaan atau implementasi ketentuan hukum positif dan hukum pidana Islam secara faktual pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat guna mencapai tujuan yang telah ditentukan. Dan dideskripsikan penulis untuk mengetahui tinjauan yuridis terhadap *vespa extreme* yang masih berkeliaran di jalan raya perspektif hukum positif dan hukum pidana islam.

### **2. Sumber Data**

Sumber data adalah dari mana data penelitian tersebut diperoleh. Sumber data, agar bisa memperoleh data yang akurat, penulis menggunakan teknik

---

<sup>24</sup> Moh. Nazir, "Metode Penelitian," cet. 3., (Jakarta: Ghalia Indonesia) 1988, hlm. 63.

kepustakaan (*librabry reseacrh*) sebagai salah satu upaya mencari data yang konkrit. Dalam penelitian ini ada dua jenis sumber data yaitu sumber data primer dan sekunder.<sup>25</sup>

**a. Data Primer**

Data primer yaitu data yang didapatkan dari hasil individu-individu yang diselidiki atau sumber pertama yang berasal dari lapangan. Teknik pengumpulan data primer di penelitian ini dilakukan dengan melalui cara interview atau wawancara langsung di Kepolisian daerah Klaten. Bahan data primer, data yang bukan diusahakan sendiri pengumpulannya oleh peneliti, melainkan dari pihak lain, yaitu data tindak pidana pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna *vespa extreme* dan sanksi hukum yang diberikan atas tindak pidana pelanggaran lalu lintas.

**b. Data Sekunder**

Data sekunder, yaitu data yang dihasilkan dari kepustakaan yang terkait (yang terdapat di dalam pustaka-pustaka). Teknik pengumpulan data sekunder di penelitian ini dilakukan dengan melalui cara buku-buku, jurnal, artikel yang ada di perpustakaan, data-data dari internet serta referensi dari penelitian terdahulu yang berhubungan dengan penelitian ini. Bahan utama dari data sekunder yang ada di skripsi ini adalah Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

---

<sup>25</sup> Amirudin dan Zainal Asikin, "Pengantar Metode dan Penelitian Hukum," (Jakarta : PT Raja Grafindo Persada) 2003, hlm. 30.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data adalah prosedur atau tata cara yang tersusun secara sistematis dan berstandar untuk memperoleh data yang diperlukan untuk penelitian. Karena jenis penelitian ini adalah dokumentasi dan wawancara, maka pada tahap pengumpulan data menggunakan bahan-bahan dokumentasi dan wawancara tentang peraturan standar kendaraan bermotor yang harus ditaati pengguna jalan raya. Hukum Pidana Positif dan Hukum Pidana Islam yang relevan dan *representatif*, berikut beberapa hal penting yang perlu dipertimbangkan dalam pengumpulan data, yaitu:

1. Alat pengumpulan data (instrumen) yang harus sesuai dan mampu menghasikan data yang diinginkan
2. Kualifikasi dan pengalaman pengumpulan data
3. Situasi lapangan yang sangat mempengaruhi kelancaran proses pengumpulan data

Pengumpulan data dalam suatu penelitian yang telah tersusun secara sistematis dan berstandar selalu ada hubungan antara metode pengumpulan data dengan masalah penelitian yang tidak terpecahkan, karena metode pengumpulan data yang digunakan tidak sesuai dengan permasalahan penelitian yang ada. Berdasarkan pendekatan dan data dalam penelitian ini, maka metode pengumpulan data yang digunakan, yaitu:

#### a. Wawancara

Wawancara merupakan proses memperoleh keterangan atau fakta yang ada dengan tujuan peneliian dengan cara membuka sesi tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara (guide), dimana pewawancara dan informan bisa terlibat dalam kehidupan sosial yang berlangsung lebih lama.<sup>26</sup>wawancara akan berlangsung dengan para pengguna dari vespa *extreme* dan juga pendapat dari Kepolisian Resort Klaten. Wawancara pun biasanya berhadapan dengan partisipan dengan cara mewawancarai mereka melalui telepon, atau membentuk fokus group interview yang tentunya bisa memerlukan pertanyaan yang secara umum tidak sistematis, terbuka yang dirancang untuk memunculkan pandangan dan opini dari partisipan.<sup>27</sup>

#### b. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan catatan-catatan berupa peristiwa yang telah lama berlalu, dokumentasi bisa berbentuk tulisan, gambar ataupun karya-karya monumental seseorang, biasanya juga dokumentasi yang berbentuk tulisan misalnya catatan harian, sejarah kehidupan, cerita, biografi, peraturan dan kebijakan sedangkan dokumen yang berbentuk gambar, misalnya foto, gambar hidup, sketsa, dan lain-lain, dan dokumen yang berbentuk karya misalnya, karya seni, yang berupa gambar, patung, film dan lainnya. Dalam penelitian ini

---

<sup>26</sup> Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Fajar Interpratama Offset, 2007), 111

<sup>27</sup> Helen Sabera Adib, *Metodolgi Penelitian*, (Palembang, Noerfikri Offset, 2016), 46.

dokumentasi nya berbentuk gambar dan catatan seperti foto dan wawancara dari beberapa polisi lalu lintas di Kepolisian Daerah Klaten.

#### **4. Teknik Analisis Data**

Teknik analisis data yang digunakan di penelitian ini yaitu analisis komparatif (*comparative analysis*). Setelah bahan dokumentasi dan wawancara telah terkumpul secara lengkap, kemudian dianalisa dengan menggunakan cara berpikir induksi agar memperoleh pengertian yang utuh tentang konsep tema yang akan diteliti, sehingga dapat ditarik kesimpulan yang bersifat umum sebagai solusi dan pemahaman umum terhadap jawaban dari pernyataan seputar permasalahan yang diangkat dalam penelitian penyusunan ini.<sup>28</sup>

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberi gambaran penyajian laporan tersebut. Analisis data adalah mengatur urutan data, mengorganisasikan kedalam satu pola, kategori dan satuan uraian dasar, sehingga dapat ditemukan tema dan ide kerja seperti yang disarankan data.

Untuk memperjelas penulisan ini maka peneliti menggunakan metode analisis komparatif, yaitu membandingkan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek yang diteliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu. Pada penelitian ini variabelnya masih mandiri tetapi untuk sampel yang lebih dari satu atau dalam waktu yang berbeda. Penelitian komparatif

---

<sup>28</sup> Dalihan Natolo, "Analisis Komparatif" dikutip dari <https://www.academia.edu.com> diakses 5 Oktober 2022, hlm. 1.

adalah sejenis penelitian deskriptif yang ingin mencari jawaban secara mendasar tentang sebab-akibat, dengan menganalisis faktor-faktor penyebab terjadinya ataupun munculnya suatu fenomena tertentu.

#### **H. Sistematika Penulisan**

Untuk memudahkan penulis dalam pembahasan proposal skripsi ini, penulis membagi lagi pembahasan dengan beberapa bagian yang telah diuraikan secara tepat dan memberikan kesimpulan yang benar dan utuh. Adapun bagian yang dimaksud antara lain sebagai berikut:

**Bab I :** Merupakan bab pendahuluan yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kajian pustaka, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

**Bab II :** Merupakan bab yang diuraikan tentang beberapa sub judul penunjang penelitian diantaranya tinjauan umum yang berisi tentang beberapa sub judul seperti pengertian lalu lintas, pengertian angkutan jalan, dan peraturan dalam lalu lintas dan angkutan jalan dan juga membahas tentang pengertian hukum pidana islam, unsur-unsur dalam hukum pidana islam, dan, dan macam-macam hukum pidana islam.

**Bab III :** Merupakan bab yang mendeskripsikan gambaran umum tempat penelitian yang dilakukan peneliti yakni para pengguna *vespa extreme* dan Kepolisian daerah Klaten.

**Bab IV** : Merupakan bab dari inti pembahasan yang telah diteliti yaitu membahas analisis dari interview oleh pengguna *vespa extreme* dan pendapat Kepolisian daerah Klaten.

**Bab V** : Merupakan bagian penutup yang merupakan bagian terakhir yang terdiri dari kesimpulan dan saran.

**BAB II**  
**LANDASAN TEORI**  
**PENGAPLIKASIAN VESPA *EXTREME* DI JALAN RAYA DI TINJAU**  
**DARI HUKUM POSITIF DAN HUKUM PIDANA ISLAM**

**A. Peaplikasian vespa *extreme* di jalan raya**

Secara Bahasa, kata modifikasi berasal dari Bahasa Inggris yaitu *modification* yang memiliki arti merubah atau perubahan atau merubah. Sehingga dapat dipahami bahwa modifikasi merupakan suatu usaha yang dilakukan untuk melakukan perubahan suatu benda dari kondisi aslinya. Modifikasi kendaraan bermotor merupakan proses yang secara sengaja dilakukan untuk menghasilkan kendaraan bermotor yang memiliki bentuk berbeda dari kondisi awalnya.<sup>1</sup>

Teguh Imanto berpendapat bahwa modifikasi motor berasal dari penggabungan dua kata yaitu modifikasi yang berarti ubah atau pengubahan, serta kata motor yang berarti mesin yang dapat dijadikan sebagai tenaga penggerak. Sehingga berdasarkan pengertian tersebut dapat diketahui bahwa modifikasi motor adalah suatu kegiatan yang dilakukan untuk merubah kendaraan bermotor menjadi bentuk baru sesuai dengan keinginan orang yang melakukan modifikasi (modifikator), sehingga terlihat berbeda dari kondisi aslinya.<sup>2</sup>

Vespa *extreme* sendiri merupakan tipe atau aliran modifikasi vespa *extreme* menonjolkan unsur asah ide dan kreativitas. Dengan mengalami

---

<sup>1</sup>Siti Munawaroh, Adelina Hasyim, dan Hermi Yanzi, "Hubungan Pemahaman Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Dengan Sikap Terhadap Pelanggaran Modifikasi," *Jurnal Lampung University*, (Lampung), 2018, hlm. 3.

<sup>2</sup>Teguh Imanto, "Proses Visualisasi Modifikasi Motor," *Jurnal Inosains*, Vol. 9 Nomor 2, 2014, hlm 95

modifikasi secara ekstrem, tampang asli vespa sudah tidak terlihat lagi. Bentuk bulat khas vespa tak jarang berganti dengan bentuk mobil, atv, bahkan hingga gokart. Bentuknya yang terlalu menyimpang kendaraan jenis ini seharusnya dilarang melintas di jalan raya, adapun yang masih melanggar peraturan hukum yang sudah ditetapkan di jalan raya, yaitu dengan cara berkendara di malam hari banyak beredar di jalan raya. Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pada Pasal 49 ayat (1) dijelaskan mengenai diwajibkan nya dilakukan pengujian uji tipe dan uji berkala pada kendaraan bermotor.

Pemaknaan vespa extreme pada awalnya merupakan penerapan beberapa barang yang memiliki cerita sepanjang perjalanan seperti kalung rantai, sampah botol plastik, bendera, tabung gas, tengkorak hewan, ban bekas, atau benda-benda lainnya yang dianggap memiliki suatu cerita penting bagi si pengguna vespa extreme tersebut, namun seiring berkembangnya modifikasi vespa extreme banyak yang menjadikan vespa mereka sesuai dengan ide bahkan kesukaan mereka seperti modifikasi yang menyerupai bentuk teng dan modifikasi lainnya.<sup>3</sup>

Seiring berkembangnya teknologi banyak jenis modifikasi vespa yang bermunculan seperti modifikasi longride, yaitu modifikasi seperti penambahan panjang ke belakang ataupun melebar kesamping, vespa tank, chopper, vespa yang di modifikasi dengan bentuk stang yang dibuat setinggi mungkin bahkan vespa yang dibuat serendah mungkin, trikel, modifikasi vespa yang di modif

---

<sup>3</sup> Deri Ibrahim, "Pemaknaan Vespa Extreme Bagi Pengguna Vespa Extreme Dikota Pekanbaru Dalam Perspektif Fenomenologi," *Jurnal Fisip*, (Pekanbaru) Vol. 5 Nomor 1, 2019.

dengan penambahan ban atau kemudi di bagian belakang, atau jenis gasruk, vespa standar yang di modifikasi serendah mungkin.

Adapun sanksi pidana yang mengatur tentang uji tipe pada Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang tidak memenuhi kapasitas sebagai kendaraan bermotor seperti layaknya kendaraan bermotor, seperti merubah keaslian dari kerangka atau sparepart, dan juga merakit kerangka sendiri yang bisa menyebabkan perubahan tipe, bentuk ataupun yang tidak memenuhi standarisasi kelayakan pada becak bermotor yang bisa mengganggu pengguna jalan lainnya, adapun ancaman pidana penjara paling lama 1 tahun ataupun denda paling banyak Rp24,000,000.00-.

Proses modifikasi yang dilakukan tentu saja tidak melalui proses perencanaan transportasi, yang bertujuan untuk mengembangkan alat angkutan secara efektif dan efisien sehingga kualitas kendaraan jauh dari kata layak dan juga mengabaikan standar keselamatan pengendara bahkan membahayakan pengendara lainnya. Seharusnya semua kendaraan yang dimodifikasi harus melakukan uji tipe dalam keadaan lengkap dan sesuai prosedur yang ada, sehingga dapat lulus uji kompetensi dan nantinya akan diterbitkan surat keputusan kelayakan lulus uji serta pengesahan rancang bangun dan rekayasa kendaraan.

Kurangnya sosialisasi dan perhatian dari aparat yang berwenang membuat para modifikator seakan “menutup mata” akan pentingnya mentaati aturan dalam

proses modifikasi kendaraan bermotor mereka, padahal dampak dari perbuatan mereka tersebut sangat berbahaya bagi keselamatan berlalu lintas di jalan raya.<sup>4</sup>

Kasus pelanggaran mengenai modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan berlalu lintas bukanlah merupakan kasus baru, akan tetapi hingga saat ini pelaku pelanggaran modifikasi yang tidak sesuai dengan norma atau aturan hukum yang berlaku ini masih sangat banyak di jumpai. Pihak kepolisian sudah sering melakukan razia atau pemeriksaan dan pidana denda dikenakan pada pelanggar – pelanggar hukum yang melakukan modifikasi kendaraan bermotor yang tidak sesuai dengan hukum atau aturan yang berlaku, namun hal tersebut seolah tidak membuat jera para pelaku modifikasi “ilegal” ini.

Modifikasi berarti ubah, pengubahan, perubahan dan kata motor yang berarti:

- 1) mesin yang menjadi tenaga penggerak

- 2) sepeda yang digerakan oleh mesin hingga dapat berjalan dengan pengendalian orang. Apabila ke kata modifikasi dan motor digabung menjadi satu kata modifikasi motor maka menimbulkan makna baru yaitu perubahan kendaraan bermotor. Perubahan ini mempunyai arti khusus diantaranya perubahan kendaraan bermotor yaitu sepeda motor standar pabrikan menjadi bentuk baru dengan melakukan inovasi pada bagian tertentu sesuai dengan desain atau konsep perancangannya atau pemodifikannya.

---

<sup>4</sup>M. liputan6. com/otomotif/read/tren-modifikasi-elegan-di-motor diakses 29 Januari 2023 pukul 02.42 wib.

Modifikasi kendaraan bermotor khususnya sepeda motor ada beberapa klasifikasi atau jenis modifikasi motor, diantaranya adalah :<sup>5</sup>

#### 1. Modifikasi Ringan

Modifikasi motor yang dilakukam dengan merubah bagian motor secara sederhana yaitu dengan cara mengganti beberapa bagian seperti mengganti spion, memasang pedal, mengganti handel gas dll.

#### 2. Modifikasi Sedang

Modifikasi motor yang dilakukan dengan merubah beberapa bagian motor secara sedang atau menengah yaitu dengan cara mengganti beberapa bagian pokok motor seperti mengganti velg, ban, stang, suspensi, memasang *fairing*, serta pengecatan beberapa bagian atau keseluruhan.

#### 3. Modifikasi Besar

Modifikasi motor yang dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru. Pada kategori modifikasi besar, hampir bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perombakan, seperti suspensi depan-belakang, stang, veleg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya termasuk perubahan kerangka motor. Akibat dari perubahan ini membuat bentuk motor menjadi bentuk baru.

#### 4. Modifikasi Ekstrim

Modifikasi motor untuk kategori ini hampir sama dengan kategori besar, namun perubahan yang dilakukan terlihat ekstrim atau agak menyimpang bahkan

---

<sup>5</sup>Aries Budiono dan Winarno Budyatmojo, “Penanganan modifikasi kendaraan bermotor sebagai bentuk tindak pidana oleh satuan lalu lintas kepolisian resort madiun”, Vol. 5 Nomor 1, April 2016, hlm. 12.

tidak mengindahkan keselamatan berkendara. Modifikasi seperti ini dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru yang aneh, ganjil, unik dan sejenisnya. Pada kategori modifikasi ekstrim, hampir bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perombakan, seperti suspensi depan-belakang, stang, veleg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya termasuk kerangka motor. Akibatnya dari perubahan ini membuat bentuk motor menjadi bentuk yang baru dan berkesan sangar, antik, unik, ganjil serta yang lainnya. Pasal 277 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa memodifikasi kendaraan bermotor bisa dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh juta rupiah), serta dalam pasal 316 Ayat (2) modifikasi kendaraan bermotor dikategorikan sebagai kejahatan. Adanya aturan ini pun dirasakan terlalu berat, perbedaan tingkat pengetahuan dan pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antar pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakan hukum di jalan raya.

Pemerintah telah membuat aturan khusus dalam mengatur modifikasi kendaraan agar hak pengguna jalan dapat terlindungi, dan juga untuk mencegah adanya penyimpangan akibat modifikasi tersebut. Peraturan ini ditungkan dalam dalam Pasal 1 angka 12 PP No 55 Tahun 2012 Tentang Kendaran. Dalam pasal tersebut telah dijelaskan mengenai “Modifikasi Kendaraan Bermotor merupakan

perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor.”<sup>6</sup>

Perubahan atau modifikasi terhadap kendaraan, yang diperbolehkan untuk dilakukan ialah: a. Modifikasi dimensi kendaraan, yang dilakukan hanya pada perpanjangan atau pemendekan landasan (chassis) tanpa melakukan perubahan terhadap jarak sumbu dan konstruksi Kendaraan Bermotor tersebut. b. Modifikasi pada mesin kendaraan hanya boleh dilakukan dengan mengganti mesin dengan mesin yang memiliki merk dan tipe yang sama c. Modifikasi daya angkut Kendaraan Bermotor hanya boleh dilakukan dengan menambah sumbu bagian belakang tanpa melakukan perubahan terhadap jarak sumbu aslinya dan sumbu yang ditambahkan ini harus terbuat dari material yang sama dengan sumbu aslinya. Dan dalam melakukannya harus melakukan perhitungan yang tepat dan sesuai dengan daya dukung jalan yang dilalui.<sup>7</sup>

Syarat teknis dalam melakukan modifikasi motor, diatur dalam pasal 132 ayat 6 dan 7 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 55 Tahun 2012 tentang kendaraan, yang menyebutkan bahwa <sup>8</sup> : ”Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 5 hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari agen tunggal pemegang merek, dan Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat 6 wajib dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab dibidang industri.”

---

<sup>6</sup>Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012. Tentang Kendaraan Bermotor.

<sup>7</sup>*Ibid*

<sup>8</sup>Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 55 Tahun 2012 tentang kendaraan, Pasal 132 ayat 6 dan 7

Dari segi pelanggaran perubahan vespa *exteme* yang dimodifikasi memang belum adanya sanksi tegas dari pihak kepolisian, apalagi para penggunanya menggunakan jalan malam hari untuk melintasi jalan raya, yang notabene jarang ada razia kendaraan saat malam hari. Hambatan yang ditemukan dalam melakukan penerapan hukum, bagi pengemudi vespa *extreme* bahwa dari hasil pengamatan polisi lalu lintas jumlah angka untuk kecelakaan yang berada diruang lingkup vespa *extreme* masih sangat rendah dibandingkan dengan jenis angkutan kendaraan lainnya yang selalu meningkat tiap tahunnya.

Pihak kepolisian lalu lintas selalu mengamati dan menjaga serta menertibkan keadaan jalan lalu lintas agar selalu kondusif dan aman serta berkurangnya angka kecelakaan kendaraan di jalan raya meskipun kecelakaan itu terjadi tidak dalam pengawasan pihak polisi lalu lintas.

## **B. Penggunaan kendaraan menurut hukum positif**

Merumuskan hukum pidana ke dalam rangkaian kata untuk dapat memberikan sebuah pengertian yang komprehensif tentang apa yang dimaksud dengan hukum pidana adalah sangat sukar. Namun setidaknya dengan merumuskan hukum pidana menjadi sebuah pengertian dapat membantu memberikan gambaran/ deskripsi awal tentang hukum pidana. Pidana artinya hukuman, sanksi, rasa sakit, penderitaan. Hukum pidana berarti hukuman atau peraturan-peraturan tentang hukuman/ pidana.

Efektivitas hukum merupakan keefektifan (effectiveness), pengaruh atau sutau efek yang menghasilkan suatu keberhasilan atas sesuatu. Menurut Soerjono Soekanto, derajat efektivitas hukum tergantung pada tingkat kepatuhan

masyarakat terhadap hukum, termasuk aparat penegak hukumnya. Dengan begitu dikenal asumsi “taraf kepatuhan yang tinggi adalah indikator berfungsinya suatu sistem hukum. Dan berfungsinya hukum itu sendiri merupakan pertanda hukum tersebut mencapai tujuan hukum yaitu berusaha agar dapat mempertahankan dan melindungi masyarakat dalam pergaulan hidup”.<sup>9</sup>

Menurut teori efektivitas hukum Soerjono Soekanto, menyebutkan bahwa terdapat lima faktor yang berpengaruh terhadap efektif tidaknya suatu hukum, yaitu:<sup>10</sup>

1) Faktor hukumnya sendiri atau (UU)

Di dalam suatu hukum terkandung unsur keadilan, kepastian dan kemanfaatan. Namun, dalam pelaksanaannya sering kali terjadi pertentangan antara kepastian hukum dan keadilan. Hal ini karena kepastian hukum bersifat konkret atau berwujud nyata, sedangkan keadilan bersifat abstrak. Sehingga saat dilakukan penetapan suatu perkara secara penerapan undang-undang saja oleh seorang hakim, maka kadang nilai tersebut tidak tercapai. Oleh karena itu, saat menghadapi suatu permasalahan hukum yang menjadi prioritas utama ialah keadilan karena hukum tidak semata-mata dilihat dari sudut hukum tertulis saja, namun faktor lain yang berkembang di masyarakat juga perlu menjadi pertimbangan. Selain itu, keadilan juga masih menjadi perdebatan karena keadilan

---

<sup>9</sup>Soerjono Soekanto, *Efektivitas Hukum Dan Peranan Sanks*,( Penerbit: Remaja Karya Bandung, 1985), hlm. 7.

<sup>10</sup> Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, (Penerbit: Rajawali Pers, 2004), hlm. 10.

mengandung unsur subyektif yang mana akan tergantung pada nilai-nilai instrinsik subyektif dari masing-masing orang.

2) Penegak hukum memiliki faktor berupa pihak yang membentuk dan juga menerapkan hukum

Penegakan hukum sendiri dalam pelaksanaannya berkaitan erat dengan pihak yang membentuk hukum dan menerapkan hukum (law enforcement). Law enforcement ini terdiri dari: aparat penegak hukum yang bisa memberikan kepastian, keadilan, maupun kemanfaatan hukum untuk masyarakat luas. Aparat penegak hukum memiliki arti sempit yang terdiri dari kepolisian, kejaksaan, kehakiman, penasehat hukum, dan juga petugas sipir lembaga pemasyarakatan. Aparatur tersebut memiliki kewenangan guna untuk menjalankan tugas meliputi kegiatan penerimaan laporan, penyelidikan, pembuktian, penjatuhan vonis, dan pemberian saksi dan juga pemberian pembinaan kembali oleh terpidana.

3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum

Faktor sarana atau fasilitas juga berpengaruh dalam keefektifan penegakan hukum. Hal ini karena fasilitas tersebut dijadikan sarana untuk mencapai tujuan, terutama sarana fisik yang berfungsi sebagai faktor pendukung. Yang dimaksud dengan fasilitas pendukung yaitu tenaga manusia yang terampil, berpendidikan, bisa berorganisasi, serta didukung oleh peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan sebagainya. Selain ketersediaan fasilitas-fasilitas tersebut, hal lain yang juga penting yaitu pemeliharaan atau perawatan karena hal ini berpengaruh terhadap keberlangsungan fasilitas tersebut. Faktanya dilapangan masih banyak

peraturan yang telah difungsikan namun tidak disukung oleh fasilitas yang memadai sehingga terjadi kontra-produktif, yang mulanya bertujuan memperlancar proses namun ternyata mengakibatkan terjadinya hambatan.<sup>11</sup>

4) Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan

Dengan adanya penegakan hukum bertujuan agar bisa menciptakan kehidupan yang ada pada masyarakat yang tertib dan damai. Perbedaan pendapat masyarakat mengenai hukum mengakibatkan efektivitas suatu hukum akan tergantung pada kemauan dan kesadaran masyarakat tersebut terhadap hukum itu sendiri. Semakin rendah kesadaran hukum masyarakat akan semakin sulit tercapainya tujuan hukum. Untuk meningkatkan kesadaran hukum ini salah satu yang dapat dilakukan ialah dengan melakukan sosialisasi hukum yang melibatkan berbagai pihak seperti berbagai lapisan masyarakat, pemerintah dan penegak hukum. Dalam merumuskan suatu hukum hal yang perlu diperhatikan ialah hubungan perubahan sosial terhadap hukum. Dengan demikian akan tercipta keefektifan hukum yang menjadi sarana untuk mengatur tingkah laku masyarakat.

5) Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup

Faktor kebudayaan awalnya bergabung dengan faktor masyarakat, namun dalam hal ini dipisah karena di sini akan dibahas mengenai masalah sistem nilai yang menjadi inti kebudayaan spiritual (nonmaterial). Faktor kebudayaan

---

<sup>11</sup>*Ibid*

dibedakan karena menjadi subsistem dari sistem masyarakat, maka hukum akan mencakup struktur, substansi, dan kebudayaan. Struktur merupakan wadah atau bentuk dari sistem itu sendiri, misalnya meliputi tatanan lembaga hukum formal, hukum antara lembaga hukum tersebut, hak dan kewajiban dan seterusnya.<sup>12</sup>

Kaitan antara teori efektivitas hukum dengan penelitian ini ialah membicarakan daya kerja hukum itu dalam mengatur dan atau memaksa masyarakat untuk taat terhadap hukum. Suatu hukum akan berjalan efektif apabila faktor yang berpengaruh terhadap hukum tersebut dapat berjalan dengan baik. Ukuran efektivitas suatu hukum dapat dilihat melalui perilaku masyarakat terhadap hukum tersebut. Suatu hukum atau perundang-undangan tersebut mencapai tujuan yang dikehendaki, maka efektivitas undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap modifikasi kendaraan bermotor yang dapat menyebabkan kecelakaan berlalu lintas tersebut telah tercapai.

Dalam hukum pidana, kata tindak pidana merupakan terjemah dari istilah bahasa Belanda (*Staatbaarfeit*). Namun pembentukan undang-undang di Indonesia tidak menjelaskan secara rinci mengenai (*Staatbaarfeit*). Perkataan *feit* itu sendiri di dalam bahasa Belanda berarti sebagian suatu kenyataan, atau (*een gedeelte van de werkelijkheid*) sedang *staatbaar* itu dapat diterjemahkan sebagian dari suatu kenyataan yang dapat dihukum, yang sudah barang tentu tidak tepat, oleh karena kelak akan diketahui bahwa yang dapat dihukum itu sebenarnya

---

<sup>12</sup>*Ibid*

adalah manusia sebagian pribadi dan bukan kenyataan, perbuatan ataupun tindakan.<sup>13</sup>

Tak luput juga berhubungan dengan hukum pidana tidak dapat dipisahkan dengan aturan lalu lintas tentang kendaraan bermotor. Seiring dengan perkembangan zaman, sarana transportasi menjadi bagian yang tidak dapat lagi dipisahkan lagi bagi kehidupan dan sudah menjadi kebutuhan yang mendasar bagi manusia dalam melakukan aktivitasnya. Semakin banyak pengguna kendaraan motor tentu juga akan berdampak negatif bagi pengguna transportasi jika tidak menerapkan standar keselamatan dalam berkendara.

Pemerintah Republik Indonesia telah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang salah satu bertujuan meminimalisir terjadinya kecelakaan di jalan raya. Hal tersebut diperkuat dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adanya peraturan dari Menteri Perhubungan tersebut tentu dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan apabila implementasinya diterapkan dengan baik oleh para pengguna kendaraan khususnya pengguna vespa *extreme*.

Aturan Undang-Undang terkait modifikasi kendaraan ini tidak diatur secara tegas bagaimana bentuk modifikasi yang diperbolehkan kendaraan bermotor ataupun vespa *extreme* ini sudah ada dari zaman dahulu dan berubah bentuk dari masa ke masa, perubahan bentuk ini dilakukan guna menjadi daya tarik tersendiri.

---

<sup>13</sup>P.A.F. Laminating, *Dasar-Dasar Hukum Pidana Indonesia*, (Bandung: Sinar Baru, 1990), hlm. 172.

Jika tidak ada upaya yang dilakukan oleh aparat penegak hukum maka angka pelanggaran tersebut akan terus meningkat maka dari itu aparat penegak hukum khususnya kepolisian dapat melakukan upaya upaya setidaknya dapat meminimalisir angka pelanggaran, yaitu dengan dilakukannya berbagai upaya sebagai berikut:<sup>14</sup>

a. Upaya Pre-emptif

Upaya yang pertama yang harus dilakukan memberikan pemahaman serta pengetahuan yang ditekankan pada pelanggaran modifikasi bentuk spesifikasi kendaraan bermotor serta keutamaan keselamatan berkendara oleh para pengendara kendaraan bermotor ataupun pengendara vespa *extreme*. Sosialisasi yang dilakukan polisi lalu lintas dapat berupa sosialisasi-sosialisasi berbagai peraturan yang terkait lalu lintas dan angkutan jalan yang tertera pada Undang-Undang nomor 22 tahun 2009, sosialisasi berupa penyuluhan pada pentingnya keselamatan berkendara.

b. Upaya Preventif

Upaya preventif yang digunakan guna untuk pencegahan terjadinya pelanggaran modifikasi vespa *extreme* yang dapat dilakukan penaganannya, yaitu dengan cara langsung memberhentikan vespa *extreme* lalu memberikan teguran kepada pengemudi vespa *extreme* yang melanggar peraturan sehingga akan timbul rasa bersalah pada pengemudi dan mereka menyadari kesalahannya adapun tujuannya untuk dapat mencegah serta mengurangi kemungkinan terjadinya hal yang tidak diinginkan, maka umumnya tindakan preventif biayanya lebih murah dan

---

<sup>14</sup>*Ibid*

ketimbang biaya penanggulangan atau mengurangi dampak buruk dari peristiwa yang sudah terjadi sehingga dapat terminimalisir.

### c. Upaya Represif

Upaya represif yaitu upaya terakhir yang dilakukan jika upaya sebelumnya tidak berjalan dengan baik atau diabaikan maka dilakukan penegakan hukum dengan cara koersif yaitu berbentuk pengendalian sosial yang bersifat keras dan tegas dengan kata lain dilakukan untuk mengendalikan sosial yaitu dengan memberikan sanksi yang tegas menertibkan para pelanggar dan memberikan sanksi tilang guna agar timbul efek jera atau memberikan sanksi lainnya yang sesuai dengan perbuatannya. Dengan tujuan sama yaitu pengendalian sosial berikut ini ada beberapa tujuan pengendalian sosial untuk mencegah atau mengurangi kemungkinan yang terjadi terhadap pelanggaran modifikasi serta mengembangkan budaya rasa malu jika dilakukannya peneguran, menegakkan hukum di masyarakat agar pelaku pelanggaran kembali mematuhi aturan yang berlaku dan supaya terciptanya kenyamanan keselamatan penumpang dan pengendara jalan lainnya.

Hambatan yang ditemukan dalam melakukan penerapan hukum, bagi pengendara vespa *extreme* yang melakukan modifikasi dana uji kelayakan yang melanggar lalu lintas. Bahwa dari hasil pengamatan polisi lalu lintas jumlah angka untuk kecelakaan yang berada diruang lingkup vespa *extreme* masih sangat rendah dibandingkan dengan jenis angkutan kendaraan lainnya yang selalu meningkat tiap tahunnya.

Keberadaan vespa *extreme* ini memang belum menjadi prioritas utama, setiap kegiatan pihak polisi lalu lintas maupun tindakan yang menyangkut dengan aktivitas disetiap jalan harus adanya surat perintah dari atasan yang memberikan izin operasi. Anggota yang diperintahkan untuk melakukan razia tertib bagi kendaraan hanya dapat menjalankan sesuai perintah saja tidak boleh lebih. Tindakan lanjut harus ada dasar perintah untuk penertiban terhadap vespa *extreme*. Dalam hal ini petugas polisi lalu lintas tidak dapat melakukan penangkapan terhadap modifikasi vespa *extreme* yang tidak mematuhi Undang-Undang lalu lintas.<sup>15</sup>

Modifikasi merupakan tindak pidana penipuan. Rumusan dalam Pasal 378 KUHP menjelaskan bahwa penipuan berarti perbuatan yang dilakukan dengan maksud menguntungkan diri sendiri atau orang lain secara melawan hukum dengan nama palsu, martabat palsu, tipu muslihat, atau kebohongan, menggerakkan orang lain untuk meyerahkan barang sesuatu kepadanya, atau supaya memberi utang maupun menghapus piutang. Penipuan dalam modifikasi kendaraan bermotor dapat dijelaskan bahwa setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan diwajibkan untuk dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).<sup>16</sup> Disebutkan dalam Pasal 65 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bahwa Surat Tanda Nomor kendaraan Bermotor merupakan bukti bahwa kendaraan bermotor telah diregistrasi. Pasal 68 ayat (2) menjelaskan STNK

---

<sup>15</sup> Soedibyo Widodo, *Peranan Polisi Lalu Lintas Dalam penegakan Hukum Lalulintas*, (Jakarta; Info Lintas, 2012), hlm. 26.

<sup>16</sup> Aries Budiono dan Winarno Budyatmojo, "Penanganan modifikasi kendaraan bermotor sebagai bentuk tindak pidana oleh satuan lalu lintas kepolisian resort madiun", Vol. 5 Nomor 1, April 2016, hlm. 13.

tersebut memuat data kendaraan bermotor, identitas pemilik, nomor registrasi kendaraan bermotor, dan masa berlaku. Data kendaraan yang ada di dalam STNK antara lain adalah nomor registrasi kendaraan, merk, type, jenis, tahun pembuatan, warna kendaraan serta nomor rangka dan nomor mesin. Data registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor merupakan bagian dari sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan digunakan untuk forensik kepolisian.

Mengenai penjelasan modifikasi kendaraan bermotor diatur dalam UU No 22 Tahun 2009 yang tercantuk dalam beberapa pasal, yaitu

a. Pada Pasal 48, yang menyebutkan bahwa:<sup>17</sup> Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi teknis dan layak jalan, Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri dari: Susunan, Perlengkapan, Ukuran, Karoseri, Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, Pemuatan, Penggunaan, Penggandengan kendaraan bermotor, Penempelan kendaraan bermotor.

1) Berdasarkan pada ayat 1 persyaratan layak jalan ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang ukuran sekurang kurangnya terdiri atas: Emisi gas buang, Kebisingan suara, Efisiensi sistem rem utama, Efisiensi sistem rem parker, Kincup roda depan, Suara klakson.<sup>18</sup>

b. Selanjutnya pada Pasal 50, yang menyebutkan bahwa: 42 Uji tipe sebagaimana dimaksud pada pasal 49 ayat 2 huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandeng, kereta temple yang di impor, di buat atau

---

<sup>17</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 48

<sup>18</sup> *Ibid*

dirakit dalam negeri serta dimodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, serta uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 sendiri terdiri atas:

a) Melakukan pengujian fisik kendaraan untuk memnuhi syarat teknis kendaraan dan kelayakan jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap, b) Melakukan penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, pengujian ini dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan bermotor yang tipenya telah dimodifikasi Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe pemerintah.<sup>19</sup>

c. Pada Pasal 52 juga menyebutkan bahwa:<sup>20</sup>

1) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana bermaksud 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 lalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapisan pekerasan daya dukung jalan yang dilalui. 3) Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi sehingga 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.

---

<sup>19</sup> *Ibid*

<sup>20</sup> Undang-Undang Nomor Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 52

d. UU No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ Pasal 58 menyebutkan bahwa:<sup>21</sup>

Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas.

e. UU No 22 Tahun 2009 tentang LLAJ Pasal 285 yang menyebutkan bahwa:<sup>22</sup>

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.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang di atas, penulis dapat menyimpulkan bahwa dalam melakukan modifikasi kendaraan bermotor terdapat aturan-aturan khusus yang telah dibuat oleh pemerintah dan harus dipatuhi oleh setiap orang yang hendak melakukan modifikasi kendaraan. Apabila ada hal yang menyimpang atau tidak sesuai dengan peraturan di atas, maka hal tersebut dikatakan telah melanggar peraturan perundang-undangan dan dapat dikenai sanksi akan hal tersebut.

Modifikasi dikatakan sebagai tindak pidana penipuan dimana modifikasi yang dilakukan telah menyebabkan perubahan identitas atau data kendaraan yang ada di STNK. Misalnya seperti ketika ada sebuah sepeda motor dengan type X

---

<sup>21</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 58

<sup>22</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 285

dimana didalam STNK nya tertulis buatan tahun 1990 dengan kapasitas mesin 100cc, namun pada fisik kendaraan telah dilakukan modifikasi dengan mengganti mesin motor tersebut dengan mesin motor type Z buatan tahun 2016 dengan kapasitas mesin 150 cc, dengan dilakukanya penggantian tersebut bisa dipastikan nomor mesin yang ada di fisik kendaraan dan yang tertera di STNK menjadi tidak sesuai.<sup>23</sup>

Modifikasi juga termasuk dalam tindak pidana penadahan, pelaku modifikasi biasanya memilih menggunakan suku cadang bekas karena harganya memang lebih terjangkau. Seperti yang dilakukan para pengguna vespa *extreme*, mereka menggunakan barang bekas seperti besi rongsokan, botol bekas, kaleng bekas, ban bekas, dan lain-lain untuk memodifikasi lalu ditempelkan pada kerangka yang sudah mereka buat sendiri. Hal seperti itu dapat dikenadan aturan hukum mengenai pengadahan karena suku cadang asli dari kendaraan motor mereka jual dengan diambil satu persatu bagian asli dari suku cadang kendaraan motor tersebut. Aturan hukum mengenai penadahan ada di pasal 480 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang ancamannya adalah hukum penjara selamanya empat tahun atau denda sebanyak-banyaknya enam puluh rupiah.<sup>24</sup>

Ke-1: Karena melakukan “penadahan” (*heling*) barang siapa membeli, menyewa, menukari, menerima gadai, menerima sebagai hadiah, atau, dengan

---

<sup>23</sup>Koenarto, “Peranan Polisi Lalu Lintas Sebagai Penegak Hukum,” ( Jakarta) PTIK, 2007, hlm. 49.

<sup>24</sup> Aries Budiono dan Winarno Budyatmojo, “Penanganan modifikasi kendaraan bermotor sebagai bentuk tindak pidana oleh satuan lalu lintas kepolisian resort madiun”, Vol. 5 Nomor 1, April 2016, hlm. 15.

maksud mendapat suatu barang , yang diketahuinya atau pantas harus disangkanya, bahwa barang itu diperoleh dengan jalan kejahatan,

Ke-2: barang siapa mengambil untung dari hasil suatu barang yang diketahuinya atau pantas harus disangkanya bahwa barang itu diperoleh dengan jalan kejahatan.

Sebutan penadah sebenarnya hanya disebutkan pada sub 1 dari pasal diatas.

Perbuatan yang tersebut pada sub 1 dibagi atas dua bagian:

1. Membeli, menyewa, dsb (tidak perlu dengan maksud hendak mendapat untung) barang yang diketahuinya atau patut disangkanya diperoleh karena kejahatan;

2. Menjual, menukarkan, menggadaikan, dsb dengan maksud mendapat untung barang yang diketahuinya atau patut disangkanya diperoleh karena kejahatan.

Kesimpulan yang dapat ditarik dari penjelasan diatas adalah pembeli barang dalam hal ini membeli suku cadang kendaraan tersebut mengetahui atau dapat menyangka barang itu.

Penanganan modifikasi kendaraan bermotor hasil kejahatan namun tetap membelinya maka dapat dikatakan sebagai penadah. Pembuktian mengenai hal tersebut memang sulit, namun dalam prakteknya biasanya dapat dilihat dari keadaan atau cara dibelinya barang itu, misalnya dibeli dengan dibawah harga, dibeli pada waktu malam secara sembunyi.

KUHP mengatur tindak pidana penadahan sebagai berikut:

a. Penadahan ringan

Diancam hukuman lebih ringan daripada penadahan biasa, dan penadahan sebagai kebiasaan, karena dalam penadahan ringan yang ditahan adalah barang yang diperoleh dari hasil kejahatan ringan. Jika kejahatan yang dilakukan untuk

memperoleh barang tersebut adalah kejahatan yang diatur dalam Pasal 364, 373, dan 379 KUHP karena bersalah telah melakukan penadahan ringan dengan ancaman hukuman penjara selama lamanya tiga bulan atau denda sebanyak-banyaknya enam puluh rupiah, sesuai dalam ketentuan Pasal 482.

#### b. Penadahan Biasa

Penadahan biasa yaitu tidak ada hal yang istimewa atau hal-hal yang memberatkan dalam ancaman pidana. Perbuatan penadahan biasa itu hanya perbuatan penadahan biasa itu hanya perbuatan yang diterapkan dalam Pasal 480 KUHP.

#### c. Penadahan Sebagai Kebiasaan

Penadahan sebagai kebiasaan diancam dengan pidana yang lebih berat daripada penadahan biasa dan penadahan ringan karena dalam penadahan ini tidak hanya dilakukan sekali saja tetapi berulang-ulang atau telah merupakan mata pencaharianya walaupun dia sudah mengetahui bahwa perbuatannya telah dilarang dan diancam dengan pidana yang diatur dalam Pasal 481 KUHP.

Sifat tidak legal pada barang yang diperoleh karena kejahatan itu tidak selamanya tetap. Apabila itu berpindah tangan kepada seseorang dengan itikad baik maka sifat tidak legal itu hilang dengan sendirinya. Dalam praktek, yang biasanya dapat dianggap terbukti ialah unsur culpa, yaitu bahwa si pelaku penadahan dapat dianggap patut harus patut menyangka asalnya barang dari kejahatan, jarang dapat dibuktikan bahwa si penadahan tahu benar tentang hal ini.<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Megawati Barthos, "Oposit", hlm. 746.

Modifikasi kendaraan pada vespa *extreme* merupakan tindak pidana karena dalam melakukan modifikasi itu sendiri pemilik kendaraan atau pelaku modifikasi vespa *extreme* telah melakukan tindak pidana penipuan dan juga ikut terlibat dalam penadahan. Pelaku modifikasi dianggap telah melakukan penipuan jika modifikasi yang mereka lakukan telah menyebabkan ketidaksesuaian data yang ada di Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dengan yang ada pada fisik kendaraan motor. Penggunaan suku cadang bekas atau menggunakan barang-barang bekas untuk ditempel pada kerangka motor juga merupakan tindak pidana penadahan, karena barang tersebut berasal dari kendaraan yang telah dilepas bagian-bagiannya untuk kemudian dijual sebagai suku cadang bekas.

Para modifikator bisa dikenai tuduhan penadahan ringan, biasa, ataupun kebiasaan tergantung bagaimana penggunaan barang yang diduga hasil kejahatan tersebut. Modifikasi dapat dituduh sebagai penadah apabila ia memang mengetahui atau paling tidak mempunyai prasangka bahwa barang yang ia beli merupakan barang hasil kejahatan. Barang yang dibeli patut dicurigai sebagai barang hasil kejahatan apabila dijual secara sembunyi-sembunyi, dijual pada malam hari, atau penjual menentukan tempat transaksi ditempat sepi. Namun, para modifikator bisa lepas dari tuduhan sebagai penadah apabila membeli barang tersebut dengan itikad baik, misalnya membeli dipasar loak disiang hari dengan harga sesuai harga pasaran.<sup>26</sup>

Kelonggaran yang diberikan adalah membolehkan alat tersebut tetap beroperasi mesti tidak memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan dengan catatan

---

<sup>26</sup> *Ibid*

setiap penumpangnya harus menggunakan helm, tidak dioperasikan di jalan raya melebihi jarak 1 km, serta dilengkapi dengan surat keterangan dari pemerintah desa tempat pemilik alat tersebut tinggal bahwa alat tersebut hanya dioperasikan di jalan-jalan desa.

### **C. Penggunaan kendaraan menurut hukum pidana Islam**

Hukum pidana Islam dalam pengertian Fiqh dapat disamakan dengan istilah “jarimah” yang diartikan sebagai larangan syara` yang dijatuhi sanksi oleh pembuat syaria` dengan hukuman had atau taz`i>r. Para fuqaha menggunakan kata jinayah untuk istilah jarimah yang diartikan sebagai perbuatan yang dilarang. Pengertian jinayah atau jarimah tidak berbeda dengan pengertian tindak pidana (peristiwa pidana) delik dalam hukum positif (pidana). Sebagian para ahli hukum Islam sering menggunakan kata kata jinayah atau jarimah yang diartikan sebagai perbuatan seseorang yang dilarang saja. Sedangkan yang dimaksud dengan kata jinayah ialah perbuatan yang dilarang oleh syara`, apakah perbuatan mengenai jiwa atau benda dan lainnya.<sup>27</sup>

Secara terminologis, jarimah yaitu larangan-larangan syara` yang diancam oleh Allah dengan hukuman hudud dan taz`i>r. Menurut Qanun Nomor 6 Tahun 2014 tentang hukum jinayat, bahwa yang dimaksud dengan jarimah adalah perbuatan yang dilarang oleh Syara` dalam Qanun ini diancam dengan uqubah hudud atau taz`i>r. Maka sederhananya tindak pidana adalah suatu perbuatan yang melanggar norma hukum.

---

<sup>27</sup> Rahmad Rosyadi Dan Rais Ahmad, “*Formulasi Syariat Islam Dalam Perspektif Tata Hukum Indonesia*,” (Bogor: Ghalia Indonesia) 2006, hlm. 123.

Kata jinayah merupakan bentuk verbal noun (masdar) dari kata “jana”. Secara etimologi “jana” berarti berbuat dosa atau salah, sedangkan jinayah diartikan perbuatan dosa atau perbuatan salah.<sup>28</sup> Seperti dalam kalimat jana ‘ala qaumihi jinayatan artinya ia telah melakukan kesalahan terhadap kaumnya. Kata jana juga berarti “memetik”, seperti dalam kalimat jana as samarat, artinya “memetik buah dari pohonnya”. Orang yang berbuat jahat disebut jani dan orang dikenai perbuatan disebut mujna alaih. Kata jinayah dalam istilah hukum sering disebut engan delik atau tindak pidana. Secara terminologi kata jinayah mempunyai beberapa pengertian, seperti yang diungkapkan Imam Al-Mawardi bahwa jinayah adalah perbuatan-perbuatan yang dilarang oleh agama (syara`) yang diancam dengan hukuman had atau Taz`i>r.<sup>29</sup>

Taz`i>r secara etimologis berarti yaitu menolak dan mencegah, kata ini juga memiliki arti menolong atau menguatkan. Menurut Al – Fayyumi dalam Al – Misbah Al – Munir mengatakan bahwa taz`i>r adalah pengajaran dan tidak termasuk ke dalam kelompok had. Penjelasan Al – Fayumi mengarah pada defeni taz`i>r secara syari`at sebab ia sudah menyebut istilah had. Taz`i>r juga berarti (menolak, kebesaran, pengajaran) yang bersifat pengajaran terhadap kesalahan-kesalahan yang tidak diancam hukuman had.<sup>30</sup> Sanksi jarimah taz`i>r maksudnya yaitu hukuman yang sanksinya ditentukan oleh penguasa atau Ulul Amri untuk kemaslahatan umum.

---

<sup>28</sup> Makhrus Munajat, “*Demokrasi Hukum Pidana Islam,*” (Yogyakarta: Logung Pustaka, 2011), hlm 1.

<sup>29</sup> Ahmad Wardi Muslich, “*Hukum Pidana Islam,*” (Jakarta: Sinar Grafika, 2005), hlm. 9.

<sup>30</sup> PT. Ichtiar Baru van Hoeve, “*Ensiklopedi Islam,*” ( Jakarta, 1994), hlm. 52.

Selain Imam (penguasa) atau Hakim, orang yang berhak memberikan sanksi taz`i>r kepada pelanggar hukum syari` adalah ayah atau ibu untuk mendidik anaknya, suami untuk mendidik istrinya, atau guru untuk mendidik muridnya. Para pemberi sanksi itu tidak boleh mengabaikan keselamatan jiwa si pelanggar hukum kecuali imam atau hakim.<sup>31</sup>

Persyaratan kemaslahatan umum secara rinci diuraikan dalam bidang studi ushul fiqh. Misalnya pelanggaran atas peraturan lalu lintas.<sup>32</sup> Secara umum maslahat dapat dibagi menjadi tiga yaitu maslahat mu'tabarah, maslahat mulghah adalah suatu perbuatan yang di dalamnya terkandung manfaat tetapi dalam syara` tidak ditetapkan secara pasti seperti sanksi yang harus ditempuh bagi seorang amir Andalusia yang berjimak dengan seorang istrinya pada siang hari bulan ramadhan yaitu puasa dua bulan berturut-turut, sedangkan maslahat mursalah adalah sesuatu yang bermanfaat tetapi tidak diperintahkan oleh Allah dan rasul. Seperti memerangi umat islam yang enggan membayar zakat.<sup>33</sup>

Pengertian pertanggung Jawaban atau sanksi pidana islam dalam syariat islam adalah pembebanan seseorang dengan akibat perbuatan atau tidak adanya perbuatan yang dikerjakannya dengan kemauan sendiri. Pertanggung jawaban pidana dalam syariat islam di dasarkan 3 hal yaitu.<sup>34</sup>:

- a. Adanya perbuatan yang dilarang
- b. Perbuatan itu dikerjakan dengan kemauan sendiri

---

<sup>31</sup> *Ibid.*, 146

<sup>32</sup> Djazuli, A, "Fiqh Jinayah Upaya Menanggulangi Kejahatan Dalam Islam," (Jakarta: Raja Grafindo, 2000), hlm. 14.

<sup>33</sup> Jail Mubarak, "Sejarah Dan Perkembangan Hukum Islam," (Bandung: PT.Remaja Rosdakarya, 2000), hlm. 8.

<sup>34</sup> Ahmad dan Wardi Muslich, "Pengantar Dan Asas Hukum Pidana Islam Fikih Jinayah," (Jakarta: Sinar Grafika, 2004), hlm. 102.

c. Pelaku mengetahui akibat dari perbuatannya.

Sanksi modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan dalam hukum pidana islam menurut peneliti disebut dengan sanksi taz`i>r sanksi tersebut di berlakukan kepada pelaku jarimah yang melakukan pelanggaran, baik pelanggaran yang berkaitan dengan hak Allah maupun hak Manusia dan tidak termasuk hudud. Ketentuan taz`i>r tidak ditentukan dalam al-Qur.an sehingga ketentuannya menjadi kompetensi penguasa setempat. Pemberian hak penentuan hak taz`i>r kepada penguasa maksudnya agar mereka dapat mengatur kehidupan masyarakat secara tertib dan mampu mengantisipasi sebagai kemungkinan yang terjadi secara tiba-tiba. Dalam peraturan pidana islam sanksi dalam tindak pidana pelanggaran lalu lintas khususnya memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan kecelakaan menurut hukum pidana islam dikenai sanksi taz`i>r yang hukuman taz`i>r nya menjadi hukuman pokok termasuk kedalam jarimah taz`i>r penguasa karena telah melanggar peraturan lalu lintas dan berkaitan dengan kemaslahatan.

**BAB III**  
**DESKRIPSI DATA PENELITIAN**  
**PENDAPAT PENGGUNA VESPA *EXTREME* TENTANG CARA**  
**PENGAPLIKASIAN DI JALAN RAYA**

**A. Gambaran umum vespa *extreme***

**1. Sejarah berdirinya vespa *extreme***

Aliran vespa *extreme* atau yang biasa disebut masyarakat sebagai vespa gembel ini hadir di Indonesia sekitar awal tahun 2000`an. Di tahun-tahun tersebut vespa *extreme* belum di modifikasi. Misalnya : chooper, trikel, ataupun jenis vespa gasruk, melainkan hanya penerapan beberapa barang yang memiliki cerita sepanjang perjalanan seperti pemasangan sticker pada bodi kendaraan, kalung rantai, bendera, atau souvenir lainnya, jadi cukup susah untuk dikatakan vespa *extreme/* gembel.<sup>1</sup>

Penamaan vespa *extreme* sendiri secara sudut pandang sejarah dikarenakan mereka terlalu lusuh dan kumal secara penampilan kendaraan dan pengendaranya. Pengendaraan vespa *extreme* lebih menonjolkan unsur yang apa adanya, dan tidak terlihat dibuat-buat. Karena yang mereka pakai maupun peerangkat yang dipasang di vespa nya memiliki keunikan tersendiri untuk kendaraan mereka. Banyak dari pengguna vespa *extreme* menghancurkan bodi nya dengan berbagai cara agar terlihat rusak dan lusuh, selain itu penerapan barang-barang pada kendaraan

---

<sup>1</sup> Pann, “Asal Muasal Vespa Extreme dari Zaman Dulu hingga Sekarang” dikutip dari <http://vespaklasik-nusantara.blogspot.com> diakses pada 19 Februari 2023, hlm. 5.

apapun kurang memiliki makna, mereka sekarang cenderung mengambil apapun di jalan yang bisa ditempelkan pada bodi kendaraanya.<sup>2</sup>

Tampilan motor yang bagai teronggak sia-sia, diselubungi dan sebagainya itu, justru sengaja. Karena itulah disebut vespa *extreme*/ gembel, hasil modifikasi para penggemarnya. Tampilan luar sengaja dibuat seperti rongsokan, tetapi hanya mesin yang memiliki performa bagus. Dari mulai besi rongsokan, dudukan toilet, angkrongan sapi, biasa digunakan untuk menghiasi, singkatnya tak ada batasan untuk mereka mewujudkan imajinasi vespa nya. Termasuk pada modifikasi ukuran dan lebar vespa yang akan mereka buat kerangkanya.

Aksesoris yang mereka bawa seperti barang bekas dan rongsokan ini, ternyata sebagian barang yang seperti sampah itu adalah kenangan-kenangan saat mereka melakukan tur, mereka akan mengambil barang apa saja yang ditemui di tempat berhenti sebagai kenang-kenangan. Komunitas vespa *extreme* ini komunitas paling solid di Indonesia, karena jika salah satu dari kendaraan mereka mogok teman-teman mereka senantiasa membantu untuk memperbaiki kendaraanya. Dan apabila ada yang kesusahan, para sesama komunitas nya tak heran untuk membantu teman antar satu komunitas mereka karena menjunjung solidaritas yang tinggi.

Di sisi lain masyarakat kadang punya pandangan negatif terhadap anak-anak vespa *extreme*, mereka menganggap anak-anak vespa *extreme* kurang kerjaan, tidak sopan dalam berpakaian dan *image* negatif lainnya di alamatkan ke

---

<sup>2</sup>Eka Zulkarnain H, "Komunitas 'Vespa Gembel' Indonesia Jadi Sorotan Media Amerika" dikutip dari <http://zigwheels.co.id> diakses 19 Februari 2023, hlm. 3.

komunitas vespa *extreme*, padahal mereka yang berpandangan negatif itu belum mengetahui secara mendalam tentang komunitas tersebut. Namun, itu yang menjadi ciri khas dari pengendara vespa *extreme* tersebut. Mungkin karena kesan yang dimunculkan terlihat *extreme*, masyarakat melihat komunitas dan modifikasi pada vespa *extreme* tersebut adalah sekumpulan orang-orang yang kurang kerjaan sehingga sering terdapat opini miring mengenai komunitas tersebut. Akan tetapi, pandangan masyarakat tidak menjadi halangan atau bebas terhadap keinginan mereka untuk melakukan modifikasi vespa *extreme*, malah semakin banyak komunitas anggota vespa *extreme* menjamur dan berkembang sampai ke daerah-daerah dan kota di seluruh Indonesia dengan jumlah ribuan pecinta vespa *extreme* yang tersebar di penjuru Nusantara. Selain itu, kesetiakawanan anggota komunitas vespa *extreme* pun menjadi sesuatu yang patut di contoh dalam kehidupan masyarakat.<sup>3</sup>

Motor dengan banyak gempuran karat itu terlihat unik karena tidak ada jok yang menyertainya. Motoroids menulis jika vespa ini jauh dari kesan glamour dan mahal. Apalagi, motor ini ditumpangi tiga orang dewasa berambut gimbal yang terlihat berbaris dan berjongkok. Meskipun demikian, mereka sepenuhnya mengapresiasi gaya memodifikasi vespa yang marak mengadopsi gaya *Rat Bikers* dan *Ekstrem* di Indonesia. Setidaknya meskipun jauh dari keselamatan berkendara, mereka memiliki kreativitas dalam hal selera modifikasi. Memodifikasi vespa *extreme* ternyata tidak bisa sembarangan dilakukan, butuh keahlian khusus dalam memodifikasi karena banyak sekali yang harus diubah

---

<sup>3</sup> Fikri Muhamad Ridho & Heri Hendrawan, "Makna Keberadaan *Vespa Extreme* Bagi Scooterist", *Jurnal Komunikasi dan Media*, 2017, Vol. 2 No. 1, hlm. 22.

sehingga berbeda dengan motor aslinya. Selain itu, sebagian biaya yang dikeluarkan juga ternyata tidak sedikit untuk memodifikasi vespa *extreme*.<sup>4</sup>

## **2. Motivasi para pengguna vespa extreme bergabung dalam komunitas vespa extreme**

Penulis melakukan wawancara lapangan pada 17 Januari 2023 dengan pengguna vespa *extreme* yang berada di Jogjakarta, yaitu Ginting. Menurut Ginting, pemilik salah satu bengkel modifikasi vespa *extreme* mengatakan, mulai bergabung pada 2008 karena ajakan teman dan termotivasi menggunakan vespa *extreme* dikarenakan hobi yang sudah ditekuni dari lama dan solidaritas dari sesama anggota komunitas vespa *extreme* yang kuat. Menurut pengakuan dari Ginting, ia pernah melakukan touring sampai luar Jawa, dengan menggunakan vespa *extreme* dan melakukan perjalanan malam hari untuk menghindari razia kendaraan.<sup>5</sup>

Kecintaannya dengan vespa *extreme* ditambah dengan ia memiliki bengkel sendiri. Awal berdiri bengkel tersebut hanya melayani kendaraan jenis vespa yang akan di modifikasi menjadi vespa *extreme*, dengan bentuk berbagai macam. Tetapi seiring berjalannya waktu, Ginting sudah menerima service motor dan tentunya tetap modifikasi vespa.

Dari ulasan tersebut bisa disimpulkan bahwa Ginting yang menjadi alasan utamanya yaitu karena adanya solidaritas yang tinggi dan hobi. Sekaligus, solidaritasnya bagus seperti kalau ada yang mogok di jalan selalu berhenti dulu

---

<sup>4</sup> Ibid, hlm. 23.

<sup>5</sup> Aditya Ginting, Pengguna Vespa *Extreme*, Wawancara Pribadi, 17 Januari 2023, jam 14.45 – 17.30 WIB

meskipun tidak kenal juga suka dibantu dengan berkenalan dulu sehingga memiliki banyak teman.

Vespa *extreme* sebagai media solidaritas yang tinggi, solidaritas sesama pengguna vespa memang sudah berlangsung lama dan menjadi sebuah budaya tersendiri. Pengguna vespa memiliki slogan yang sudah mendarah daging di setiap scooterist (pengguna vespa), yaitu “semua vespa itu bersaudara”. Maksudnya, semua pengguna vespa di mana pun berada adalah saudara. Entah berasal dari keluarga kaya, atau miskin. Berasal dari Daerah mana pun, dari Sabang sampai Merauke, tanpa memandang perbedaan usia, jenis kelamin, warna kulit, penampilan, pendidikan, bahasa, ras, suku, dan sebagainya. Asalkan vespa, maka dianggap sebagai saudara.<sup>6</sup>

Dengan dianggapnya sebagai saudara, maka sudah sepatutnya memberikan bantuan kepada saudaranya yang tengah mengalami kesulitan seperti mogok dan kebutuhan lainnya di jalan. Landasan itulah yang berlaku pada semua scooterist sejati, agar semua pengguna vespa merasa aman dan nyaman di jalan, terlebih vespa merupakan motor tua.

Kesolidaritan merupakan perangkat penting dalam sebuah komunitas, suatu komunitas akan hancur apabila individu perorangannya tidak memiliki rasa solidarisme yang tinggi, komunitas pula dapat hancur apabila setiap anggota komunitas tersebut memetingkan setiap ego masing-masing. Untuk itu di dalam komunitas vespa *extreme* selalu menjunjung tinggi persaudaraan untuk setiap anggotanya yang telah tertanam dari dulu.

---

<sup>6</sup> Ibid, hlm, 25.

### **3. Gambaran mengenai gaya hidup komunitas vespa *extreme***

Beberapa pengguna dari komunitas vespa *extreme* ini masih ada yang belum bekerja atau masih sekolah. Adapaun yang sudah bekerja di komunitas pengguna vespa *extreme*, namun sebagian besar bekerja sebagai waraswasta, seperti: tukang tambal ban, bengkel vespa, dan penjaga warnet. Para penggunanya lepas dari tekanan lingkungan rumah tempat tinggal dan lebih sering bergerak bersama dengan orang yang senasib latar belakangnya. Para scooterist (pengguna vespa) lebih sering keluar rumah untuk touring atau sekedar kumpul bersama-sama dengan sesama anggota komunitasnya.

Gaya mereka berlebihan dengan beberapa pengecualian. Tampilan pakaian yang serba kumuh, lusuh dan kotor menjadikan scooterist bangga jika bertemu dengan sesama scooterist sewaktu jambore. Jaket yang serba lusuh pun juga tidak selalu dipakai oleh scooterist, hanya pada acara-acara tertentu saja seperti: touring dan mengikuti jambore. Semakin kotor, lusuh dan kumel maka semakin bangga scooterist memakai jaket tersebut. Simbolisasi jaket yang kotor, lusuh dan kumel bagi scooterist sebagai tingkat keaktifan mengikuti acara-acara yang diselenggarakan oleh komunitas penggemar vespa gembel di tingkat regional maupun nasional.

Islam yang tidak boleh memakai pakaian kotor dan meminum minuman yang mengandung alkohol dikontestasikan dengan budaya komunitas penggemar vespa gembel dengan azas kebebasannya tanpa ada peraturan yang mengikat yang menyebutnya sebagai wadah untuk mengekspresikan identitas, mencerminkan dan

menyuarakan norma-norma kehidupan sebagai scooterist. Oleh sebab itu, simbolisasi yang dibuat oleh komunitas penggemar vespa *extreme* adalah nilai-nilai dan gaya hidup yang homolog dengan subkultur yang cenderung resistensi, bahkan counter culture dengan budaya Islami.

Jambore adalah salah satu acara yang paling ditunggu-tunggu oleh seluruh komunitas penggemar vespa gembel di seluruh Indonesia. Para scooterist akan datang di acara jambore yang diselenggarakan di daerah manapun, minimal perwakilan dari salah satu komunitas penggemar vespa gembel. Jambore yang biasanya dilaksanakan sekitar satu sampai dua hari melakukan berbagai rutinitas, seperti acara musik reggae, lomba vespa dengan berbagai macam kategori, seperti kategori tergembel atau terkotor, terbersih, terunik dan terfavorit, serta acara donor darah, bakti sosial ataupun kegiatan yang bergerak di bidang sosial.<sup>7</sup>

Akan tetapi, sebagian masyarakat banyak yang merasa resah dengan adanya komunitas Vespa yang urak-urakan dengan suara mesin Vespa mereka yang terdengar nyaring ditelinga sehingga sebagian masyarakat menilai mereka negatif atau bertentangan dengan nilai dan norma yang ada. Banyak anak komunitas Vespa tidak taat dengan lalu lintas jalan raya, urak-urakan, pakaian yang kumel dan rusuh. Namun mereka juga sebagai manusia biasa tentunya juga memiliki nilai positif yang belum diketahui oleh sebagian masyarakat pada umumnya.

---

<sup>7</sup> Teguh Hidayatul Rachmad, "Kontestasi Budaya Komunitas Vespa Gembel Dalam Budaya Dominan Islami di Bangkalan Madura", *Jurnal Dakwah Tablighi*, 2017, Vol. 18, No. 1, hlm, 3-5.

Di dalam komunitas manapun, tentunya membutuhkan tempat dan waktu untuk sekedar berkumpul maupun untuk membahas kegiatan di dalam komunitas tersebut. Selain itu bertujuan untuk mempererat hubungan diantara anggota dan memperlancar silaturahmi. Namun ada sebagian dari anggota komunitas vespa *extreme* yang jarang sekali berkumpul dan bertatap muka secara langsung melainkan hanya berkomunikasi melalui media sosial. Tujuan dari berkumpul tersebut, karena pada dasarnya mereka saling terkait dan saling membutuhkan satu sama lain.

Kegiatan touring tentunya sudah menjadi agenda tersendiri bagi setiap komunitas motor, terutama komunitas vespa *extreme* yang sudah banyak melakukan touring diluar kota maupun pulau. Kegiatan atau agenda touring juga bisa dijadikan sebagai lahan bisnis untuk menjual beberapa accesories yang berhubungan dengan Vespa misalnya saja menjual sticker-sticker slank, sticker reggae, sticker Vespa, accessories seperti kalung dan gelang reggae, kaos slank, kaos Vespa, kaos reggae, slyer berwarna reggae dan sablon kaos yang sudah siap sebelum berangkat touring.<sup>8</sup>

Mereka menganggap bahwa kondisi motor mereka adalah sebuah karya seni unik yang tidak semua orang dapat menggunakannya. Komunitas vespa *extreme* yang menjunjung tinggi kekeluargaan itu semangat yang tidak boleh hilang dari komunitas vespa *extreme*. Kalau orang kaya bisa pamer kemewahan, komunitas ini bisa pamer kegembelan atau keesktreman. Memang harus diakui,

---

<sup>8</sup> Firma Ningsih & Ari Wahyudi, "Dramaturgi Komunitas Paguyuban Skuter Jombang", *Jurnal Ilmu Sosial dan Hukum*, Universitas Negeri Surabaya, (Surabaya), Vol. 4, No. 3, 2016, hlm. 4

tampilan vespa *extreme* merupakan bentuk kebebasan yang ditunjuk oleh pemakainya.

### **B. Jenis – jenis modifikasi vespa**

Vespa memiliki aliran-aliran yang tersebar diseluruh wilayah Indonesia. Menurut E ketua koordinator Paguyuban Scooter Se-Surabaya aliran vespa ada banyak sekali. Namun yang paling banyak dikenal oleh masyarakat karena paling mudah ditemukan yaitu pertama aliran standar/classic, vespa yang berpenampilan bawaan umum aslinya serta aksesoris tambahan sesuai dengan sekitar tahun 1970 atau 1980-an. Orisinal tidaknya bukan menjadi masalah. Kedua, aliran ekstrem/gembel/rosok, modifikasi vespa ini membuat vespa sudah tidak sesuai dengan bentuk aslinya. Bermacam-macam modifikasi sesuka hati pemiliknya. Ada yang berbentuk panjang, biasa disebut tronton. Bentuk sespan, bisa dibuat naik 3 orang atau lebih dengan 1 orang berada di sebelah samping dengan tambahan tempat duduk. Bentuk tank yaitu modifikasi yang menyerupai layaknya tank, menjadi persegi beroda 6 atau lebih, tanksingle hanya dapat dipakai berdua model sedikit panjang, terdapat aksesoris tentara mulai dari seperti granat, rudal, dan cat warna army atau cat warna gelap. Bentuk rosok gubukan, modifikasi ini menjadikan vespa seperti rumah yang berjalan. Terdapat atap jerami atau kayu, bantal. Terlihat kumuh sudah tidak seperti motor yang layak bahkan jauh dari aman. Ketiga, aliran Retro Original; Vespa ini tidak terlihat termodifikasi, hanya

mempertahankan semua keorisinal dari asli pabrikan sesuai model dan tahunnya. Kendaraan ini sangat layak untuk berkendara dan aman bagi penggunanya.<sup>9</sup>

Pengguna vespa ekstrem di komunitas vespa diberbagai kesempatan dianggap sebagai pembuat rusuh karena tampilan mereka yang cenderung kumuh. Pada beberapa kesempatan event komunitas vespa, sering anggotanya membawa minuman keras. Namun terlepas dari itu mereka tampak bahagia, sejahtera dengan kondisi mereka saat itu dan mengesampingkan pandangan miring masyarakat.

Anggota komunitas vespa beraliran ekstrem sangat jarang terlihat digunakan, tidak seperti vespa aliran classic yang sering melintas atau berkumpul di perkotaan. Vespa aliran ekstrem hanya digunakan berjalan di jam dan jalur tertentu saja untuk menghindari polisi karena menurut undang-undang sudah melanggar aturan berkendara. Jika berkumpul mulai jam 12 malam atau di tempat-tempat yang aman dari jangkauan polisi. Modifikasi ini tidak banyak beredar di kehidupan masyarakat. Masyarakat umum lebih suka melihat modifikasi secara aman dan terlihat menarik atau standar umum. Komunitas beraliran ekstrem ini menimbulkan berbagai pandangan negatif pada beberapa masyarakat karena jauh dari selera umum, modifikasi total yang ilegal, dapat membahayakan penggunanya, tidak mengutamakan keselamatan namun mengutamakan keinginannya sendiri. Masyarakat tidak banyak tahu mendalam tentang komunitas vespa aliran ekstrem dan para penggunanya, lebih mengenal vespa standar. Ada yang tidak mempedulikan karena bukan urusannya atau

---

<sup>9</sup> Netty Herawati dan Hasan Mauludi, “ Analisis Komponen *Subjective Well-Being* pada Komunitas Vespa Aliran Ekstrem”, *Jurnal Ilmu Psikologi*, Vol. 9, No. 2, 2018, hlm. 4.

melihat masih berperilaku baik karena kenal tetapi masih tetap berjaga-jaga dari hal-hal yang tidak diinginkan. Memilih tidak berkomentar negatif untuk menghormati karena selera orang memang berbeda-beda asal tidak mengganggu. Beberapa masyarakat merasa mereka orang tidak benar atau dekat dengan kejahatan. Maklum saja karena tampilan mereka yang layaknya preman, kumuh, tidak mengikuti tren fashion, beberapa memakai tato dan bertindik.<sup>10</sup>

### **C. Pengaplikasian vespa *extreme* di jalan raya**

Para pengemudi vespa modifikasi jarang berkendara saat siang hari, maka mereka menggunakan jalan tikus dan perjalanan malam hari untuk menghindari razia dari polisi. Karena kendaraan mereka yang tidak memenuhi standarisasi serta tidak melakukan uji kelayakan kendaraan bermotor, vespa *extreme* juga tidak memiliki surat-surat resmi untuk berkendara. Bahkan, para penggunanya juga kerap kali tidak menggunakan keselamatan berkendara seperti helm, dan tidak mengindahkan hukum lalu lintas yang berlaku. Dilihat dari bentuk pelanggarannya, sangat banyak yang hal-hal hukum yang mereka langgar. Oleh karena itu, sepatutnya kepolisian melakukan razia rutin bahkan di malam hari. Karena, pada saat malam hari banyak pengendara kendaraan bermotor yang tidak mentaati ketentuan lalu lintas yang sudah berlaku. Dari data pelanggaran lalu lintas terdapat 512.979 kasus orang yang tidak memakai helm, 481.224 surat-surat tidak lengkap, 348.109 melanggar marka jalan, 235.933 melawan arus, dan 200.229 aksesoris tidak lengkap. Bisa dilihat dari data tersebut bahwa, vespa

---

<sup>10</sup> Ibid, hlm, 13.

*extreme* termasuk kedalam kasus surat-surat tidak lengkap, dan aksesoris tidak lengkap.

Menurut wawancara dengan Catur, ia mengaku pernah terkena razia kendaraan saat berada di wilayah Kota Klaten, saat dini hari jam 03.00 WIB. Saat terkena razia, polisi hanya menyita kerangka dan melakukan sidang dengan sanksi denda sebesar Rp. 500.000,00. Catur dan para pengguna vespa *extreme* lainnya menggunakan jalan raya pada saat malam hari untuk melintas dari satu pulau ke pulau lainnya, lalu menuju pelabuhan untuk menggunakan kapal.<sup>11</sup>

Ketika menghadiri sebuah event perkumpulan vespa-vespa se-Indonesia, para pengemudi vespa modifikasi berangkat satu minggu sebelum event tersebut dimulai. Dalam perjalanan, mereka sangat mengganggu pengemudi lainnya, dari segi bunyi knalpot yang sangat bising yang membuat susah berkonsentrasi dalam berkendara yang baik dan segi bentuknya yang lebar bahkan panjang mengakibatkan pengemudi lainnya susah untuk menyalip. Disisi lain, sisi unik vespa rosok adalah dapat menggunakan mesin lebih dari satu. Bahkan ada yang menggunakan 5 mesin vespa dalam 1 vespa modifikasi, rodanya ada yang sampai 50 roda lebih dan berasal dari bahan-bahan bekas.

Saat melakukan touring mereka menggunakan pom bensin sebagai rest area dan pencairan dana. Sering kali mereka tidak membawa uang saku saat melakukan touring, biasanya jika membutuhkan uang mereka akan mengamen untuk membeli makanan. Perjalanan yang mereka tempuh bisa berbulan-bulan

---

<sup>11</sup> Catur, Pengguna Vespa *Extreme*, *Wawancara Pribadi*, 17 Januari 2023, jam 14.45 – 17.30 WIB.

bahkan bertahun-tahun untuk sampai kembali lagi kerumah. Karena saat melakukan touring, mereka mengelilingi pulau-pulau tanpa ditarget untuk sampai di pulau berikutnya.

Untuk touring sampai ke pulau-pulau, mereka menyebrang menggunakan kapal. Pada saat menyebrang di kapal mereka juga menjumpai polisi, tetapi kerap kali hanya sebatas ditanyai mau melakukan perjalanan kemana dan memberi beberapa uang agar bisa masuk di kapal. Tetapi saat kehabisan uang, mereka menumpang pada truk yang kosong agar bisa menyebrang tanpa sepengetahuan polisi, tak jarang juga kepergok oleh polisi dan dikenai sanksi denda per orang Rp. 100.000,00.

Menggunakan vespa *extreme* itu tidak mudah, jika menggunakan vespa normal biasa mungkin perjalanan akan semakin lebih cepat, karena tidak banyak mengalami permasalahan ketimbang menggunakan vespa *extreme* perjalanan akan semakin lama bisa berminggu-minggu atau bahkan bulanan dan tahunan. Bayangkan saja menggunakan vespa *extreme* dengan kecepatan yang terbilang pelan ditambah oleh aksesoris yang menempel, dan bentuk bodi vespa yang panjang dan lebar bisa memperlambat perjalanan yang ingin ditempuh. Akan tetapi anggota komunitas vespa *extreme* sangat menikmati perjalanan tersebut, karena yang paling berkesan itu justru di perjalanan ketimbang di acara yang di tuju.<sup>12</sup>

Anggota komunitas vespa beraliran ekstrem sangat jarang terlihat digunakan, tidak seperti vespa aliran classic yang sering melintas atau berkumpul

---

<sup>12</sup> Ibid, hlm. 39.

di perkotaan. Vespa aliran ekstrem hanya digunakan berjalan di jam dan jalur tertentu saja untuk menghindari polisi karena menurut undang-undang sudah melanggar aturan berkendara. Jika berkumpul mulai jam 12 malam atau di tempat-tempat yang aman dari jangkauan polisi. Modifikasi ini tidak banyak beredar di kehidupan masyarakat. Masyarakat umum lebih suka melihat modifikasi secara aman dan terlihat menarik atau standar umum. Komunitas beraliran ekstrem ini menimbulkan berbagai pandangan negatif pada beberapa masyarakat karena jauh dari selera umum, modifikasi total yang ilegal, dapat membahayakan penggunanya, tidak mengutamakan keselamatan namun mengutamakan keinginannya sendiri. Masyarakat tidak banyak tahu mendalam tentang komunitas vespa aliran ekstrem dan para penggunanya, lebih mengenal vespa standar. Ada yang tidak mempedulikan karena bukan urusannya atau melihat masih berperilaku baik karena kenal tetapi masih tetap berjaga-jaga dari hal-hal yang tidak diinginkan. Memilih tidak berkomentar negatif untuk menghormati karena selera orang memang berbeda-beda asal tidak mengganggu. Beberapa masyarakat merasa mereka orang tidak benar atau dekat dengan kejahatan. Maklum saja karena tampilan mereka yang layaknya preman, kumuh, tidak mengikuti tren fashion, beberapa memakai tato dan bertindik.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Ibid, hlm. 119.

**BAB IV**

**TINJAUAN HUKUM POSITIF DAN HUKUM PIDANA ISLAM**

**TENTANG VESPA *EXTREME* DI JALAN RAYA DAN PENDAPAT**

**KEPOLISIAN DAERAH KLATEN TERHADAP MODIFIKASI VESPA**

***EXTREME***

**A. Pendapat Kepolisian Daerah terhadap modifikasi vespa *extreme***

Modifikasi kendaraan bermotor adalah perbuatan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor.<sup>1</sup> Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan lain sebagainya akan dilakukan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 52 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Juncto Pasal 123 Ayat (1) huruf (b) Juncto Pasal 131 huruf (e) Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Adapun penelitian tersebut meliputi aspek: a. rancangan teknis

b. susunan

c. ukuran

d. material

e. kaca pintu, engsel, dan bumper

f. sistem lampu depan dan alat pemantul cahaya, dan

---

<sup>1</sup> Nakok Aruan, "Pengkajian Tentang Kepatuhan Masyarakat Terhadap Peraturan Perundangan Lalu Lintas," *Jurnal Litbang*, (Jawa Timur), Vol.5 Nomor 1, 2006, hlm. 7.

g. tempat pemasangan tanda nomor kendaraan bermotor.

Khusus modifikasi sebagaimana tersebut diatas hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari tiga agen tunggal pemegang merk. Dan yang berhak untuk melakukan modifikasi adalah bengkel umum yang ditunjuk oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang industri. Ketentuan tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Modifikasi kendaraan bermotor hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari APM (Agen Pemegang Merek) kendaraan tersebut.
- b. Modifikasi kendaraan bermotor wajib dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh kementerian perindustrian.
- c. Kendaraan bermotor yang telah dimodifikasi wajib didaftarkan kepada persatuan Polri pelaksana registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor pada kantor SAMSAT (Sistem Manggungal Satu Atap) untuk memperoleh STNK baru yang sesuai dengan perubahan kendaraan bermotor tersebut.

Kemudian hal ini juga terdapat, beberapa teori, adapun teori mengenai tujuan dijatuhkannya hukuman (Tujuan Pidanaan) yaitu sebagai berikut:

- a. Teori Pembalasan (*Velgelding Theorie/retribusi*) dikemukakan oleh E. Kant, yang mengemukakan teori balas dendam, “siapa yang membunuh harus dibunuh”. Menurut teori pembalasan ini, orang yang berbuat kejahatan harus dipidana dengan disiksa fisiknya, agar dia menjadi jera. Pelaksanaannya tentunya sangat kejam. Pada mulanya, pihak yang dirugikan (pihak korban) diperbolehkan

membalas setiap perlakuan jahat yang diterimanya, namun hak ini kemudian diambil alih oleh negara.

b. Teori penjaran (*afschriking/deterrence*) teori ini sering disebut juga teori menakut-nakuti, Feurbach berpendapat bahwa hukuman harus dapat menakuti orang supaya orang tersebut tidak melakukan kejahatan atau bahkan mengulangnya kembali.

c. Teori penutupan (*onschdelik/incarceration*) pengasingan(penutupan) adalah suatu doktrin yang menyatakan tindakan karantina memang sangat penting dan diperlukan dalam pelaksanaan pidana untuk mencegah pengulangan kejahatan oleh penjahat-penjahat yang berbahaya.

d. Teori memperbaiki (*verbeterings/rehabilitasi*) teori ini beranggapan bahwa tujuan dijatuhkannya pidana pada pelanggar hukum adalah untuk memperbaiki si terdakwa itu sendiri. proses ini disebut proses rehabilitasi, resolisasi atau pemasyarakatan.

Maka dapat penulis pahami melalui teori tujuan pemidanaan yang dihubungkan dengan hasil penulisan skripsi ini ialah Teori Penjaran (*Afschriking/deterrence*), yaitu teori yang menakut-nakuti si pelanggar dengan memberi tahu atau mengedukasi pada Undang-undang atau hukuman apa saja yang akan diterima oleh si pelanggar jika melakukan pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh karena itu, tulisan ini bertujuan untuk mengaji indikator yang menyebabkan kendaraan bermotor oleh Kepolisian Lalu Lintas yang terjadi di wilayah hukum Kepolisian Resort Klaten.

Dari hasil wawancara dengan Pihak Kepolisian Resort Klaten oleh Bapak Bripka Dwi Prihartanto mengenai fenomena vespa *extreme* yang berkeliaran di jalan raya ini juga tidak setuju, karena mengganggu lalu lintas dan para pengguna jalan lain. Upaya pihak Kepolisian untuk menindak vespa *extreme* jika menemui di jalan raya tetap diamankan, diberi teguran, dan bisa juga diberi sanksi berupa tilang.<sup>2</sup> Dan untuk kendaraan vespa *extreme* akan dibawa ke POLRES Klaten untuk ditahan. Tetapi, jika para penggunanya ingin mengambil kendaraannya harus ada surat-surat resmi dan harus dirubah ke bentuk semula. Dengan cara ini diharapkan dapat membuat para pengguna vespa *extreme* mengerti dan kembali menggunakan kendaraan yang sesuai dengan peraturan yang berlaku. Upaya yang dilakukan Kepolisian Resort (POLRES) Klaten sudah cukup mengikuti aturan hukum yang berlaku pada Pasal 48 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Seperti yang sudah dijelaskan oleh Bapak Bripka Dwi Prihartanto. Modifikasi motor *extreme* yang sudah dikatakan modifikasi yang tidak memperhatikan faktor keselamatan dan dapat membahayakan lingkungan sekitar. Sehingga melanggar aturan kelayakan kendaraan dan dapat dikenai sanksi pidana sebagaimana yang diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Bab XX Pasal 277 yang berbunyi: setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor, serta 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 didalam negeri

---

<sup>2</sup> Hasil wawancara bersama Bapak Bripka Dwi Prihartanto. Pada tanggal 8 Maret 2023 di Kantor POLRES Kota Klaten. Pukul 13.00 WIB.

yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 Ayat

1 di pidana dengan pidana penjara paling lama 1 Tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000.00 (dua puluh empat juta rupiah). Pasal tersebut cukup jelas bahwa setiap orang yang memasukkan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri harus melakukan uji tipe terlebih dahulu.

Ketentuan uji tipe sebagaimana dijelaskan pada Pasal 50 Ayat 2 harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis sebagaimana dijelaskan pada Pasal 48 ayat 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 terdiri atas susunan, perlengkapan, ukuran, dan lain sebagainya. Adapun persyaratan laik jalan sebagaimana dijelaskan pada Pasal 48 Ayat 3 terdiri atas emisi gas buang, kebisingan suara, efisien sistem rem utama, efisien sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama radius putar, akurasi alat petunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan. Modifikasi kendaraan yang telah diuji ulang harus melakukan registrasi dan identifikasi ulang sebagaimana yang telah dijelaskan pada Pasal 52 Ayat 4 UU LLAJ.77 Menurut penulis persyaratan teknis modifikasi kendaraan bermotor yang telah ditentukan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan sebuah kemaslahatan yang tujuannya demi menciptakan keamanan dan keselamatan umum.

Pasal 277 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan memodifikasi kendaraan bermotor bisa dipidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun dan denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah), serta dalam pasal 316 Ayat (2) modifikasi kendaraan bermotor dikategorikan sebagai kejahatan. Adanya aturan ini pun dirasakan terlalu berat, perbedaan tingkat pengetahuan dan pemahaman terhadap aturan yang berlaku mengakibatkan suatu kesenjangan yang berpotensi memunculkan permasalahan dalam berlalu lintas, baik antar pengguna jalan itu sendiri maupun antar pengguna jalan dengan aparat yang bertugas untuk melaksanakan penegakan hukum di jalan raya. Faktor kurangnya kesadaran hukum masyarakat menjadi sebuah kendala lain yang dihadapi pihak Kepolisian, sulitnya memberi pemahaman terhadap masyarakat untuk sadar dan taat hukum, terutama dalam hal berlalu lintas, karena jalan raya tidak digunakan secara pribadi, melainkan digunakan secara bersama, sehingga perlu bagi semua pengguna jalan raya untuk menghormati hak-hak orang lain dan memenuhi setiap kewajiban yang dibebankan terhadap pemilik kendaraan bermotor. Dalam terciptanya efektifitas hukum kesadaran hukum masyarakat adalah faktor yang utama dan terpenting, adapun kesadaran hukum masyarakat yang bisa menjadi suatu faktor yang utama karena dengan masyarakat mengerti dan sadar akan sanksi yang akan diberikan jika masyarakat melanggar hukum yang berlaku tersebut.

Dengan pernyataan tersebut, penulis menarik kesimpulan bahwasanya yang menjadi pengaruh besar terjadinya pelanggaran lalu lintas yaitu kurangnya kesadaran dan pengetahuan masyarakat atas hukum tersebut, untuk

meminimalisir hal tersebut ada baiknya pihak yang berwenang yaitu pihak mengadakan penyuluhan dalam berlalu lintas agar masyarakat dapat memahami apa saja yang perlu dihindari ketika berlalu lintas. Dengan begitu, secara berangsur akan mengurangi masyarakat yang melanggar lalu lintas.

### **B. Tinjauan hukum positif terhadap modifikasi vespa *extreme***

Mengubah mesin memang diperbolehkan apabila kendaraan tersebut harus mengubah mesin tersebut, yang dimaksudkan adalah bahwa mesin yang kita gunakan mengalami gangguan atau kerusakan yang harus mengganti mesin tersebut dan ada ketentuan yang berlaku untuk melakukan perubahan tersebut. kendaraan bermotor apabila ingin mengubah mesin harus mengubah dengan mesin yang sama dan tipe sama serta harus dilakukan uji kelayakan pada kendaraan tersebut apakah kendaraan tersebut aman untuk digunakan agar tidak membahayakan keselamatan sang pengendara itu sendiri ataupun pengendara lainnya.

Tetapi berbeda dengan vespa *extreme*, para penggunanya melakukan modifikasi yang terbilang berlebihan, sehingga merombak keseluruhan dari kendaraan motor tersebut dengan tidak melakukan uji kelayakan tipe. Menurut sanksi perdata adalah sanksi hukum yang diketahui seseorang dapat menyebabkan kerugian bagi orang lain, oleh karena itu orang yang menyebabkan kerugian harus mengganti kerugiannya. Secara umum, sanksi adalah hukum dalam bentuk ibadah karena pelanggaran aturan hukum.

Penegakan hukum dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan proses dilakukannya upaya untuk mengimplementasikan berfungsinya norma-

norma hukum bidang lalu lintas dan angkutan jalan secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Secara umum penindakan pelanggaran lalu lintas yang dilaksanakan mengacu pada KUHAP dan KUHP sedangkan secara khusus lebih mendalam diatur dalam peraturan-peraturan lainnya, yaitu Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009, dan PP Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Adapun diatur juga dalam pasal 132 ayat 6 dan 7 peraturan pemerintah republik Indonesia No. 55 tahun 2012 tentang kendaraan.<sup>3</sup>

- 1) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana yang dimaksud pada ayat (5) hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari agen tunggal pemegang merek.
- 2) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana yang dimaksud pada ayat (6) wajib dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang industri.

Selanjutnya dalam ketentuan modifikasi kendaraan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 terdapat pada beberapa pasal diantaranya ialah Pasal 48 yang berbunyi:

- a) Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi teknis dan layak jalan.
- b) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud ayat (1) terdiri atas:
  - 1) Susunan

---

<sup>3</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan pasal 132

- 2) Perlengkapan
  - 3) Ukuran
  - 4) Karoseri
  - 5) Rancangan teknis kendaraan
  - 6) Pemuatan
  - 7) Penggunaan
  - 8) Penggandengan kendaraan bermotor
  - 9) Penempelan kendaraan bermotor
- c) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1)
- ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang ukuran sekurang-kurangnya terdiri dari:
- 1) Emisi gas buang
  - 2) Kebisingan suara
  - 3) Efisiensi sistem rem utama
  - 4) Efisiensi sistem rem parkir
  - 5) Kincup roda depan
  - 6) Suara klakson
  - 7) Daya pancar dan arah sinar lampu utama
  - 8) Radius putar
  - 9) Akurasi alat penunjuk kecepatan
  - 10) Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban

- d) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.<sup>4</sup>

Pasal 49 yang berbunyi:

- 1) Kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat atau dirakit dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian
- 2) Pengujian sebagaimana yang dimaksud ayat 1 meliputi:
  - a) Uji tipe
  - b) Uji berkala.<sup>5</sup>

Pasal 50 yang berbunyi:

- 1) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada pasal 49 ayat 2 huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandeng, kereta karet, temple yang diimpor, dibuat atau dirakit dalam negeri serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.
- 2) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 sendiri terdiri atas:
  - a) Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap.
  - b) Penelitian rancang bangunan dan rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, ibak muatan, kereta gandeng, kereta tempelan dan kendaraan bermotor yang di modifikasi tipenya.

---

<sup>4</sup> Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

<sup>5</sup> Pasal 49 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

- 3) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe pemerintah
- 4) Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dan ayat 3 diatur dengan pemerintah.<sup>6</sup>

Pasal 52 yang berbunyi:

- 1) Modifikasi kendaraan bermotor sebagaimana yang 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 lalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapisan perkerasan daya dukung jalan yang dilalui.
- 3) Setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi sehingga 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 i registrasi dan identifikasi ulang.<sup>7</sup>

#### d. Bengkel Kendaraan Bermotor

Bengkel umum kendaraan bermotor adalah bengkel yang kendaraan bermotor sebagaimana dalam KKI 38431.9900 dan KKI 38441.9900 yang berfungsi untuk membetulkan, memperbaiki dan merawat kendaraan bermotor

---

<sup>6</sup> Pasal 50 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas

<sup>7</sup> Pasal 52 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas

agar tetap memenuhi persyaratan teknik dan laik jalan, yang selanjutnya dalam keputusan ini disebut bengkel.<sup>8</sup>

Bengkel umum sebagaimana dimaksud meliputi:

- 1) Bengkel umum agen tunggal pemegang merk kendaraan bermotor
- 2) Bengkel umum swasta bukan agen pemegang merk kendaraan bermotor.<sup>9</sup>

Syarat bengkel umum sebagai berikut:

- a) Memiliki peralatan dan fasilitas uji berkala
- b) Memiliki izin usaha bengkel kendaraan bermotor dari pemerintah kabupaten/kota berdasarkan rekomendasi Kepolisian Republik Indonesia
- c) Memenuhi hasil analisis dampak lalu lintas.

Jika modifikasi dilakukan tanpa memiliki izin, maka berdasarkan pasal 227 UU No.22/2009 pihak yang melanggar dapat dikenakan sanksi pidana berupa pidana penjara selama 1(satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000.00 (dua puluh empat juta rupiah)

Dan tujuan diadakanya uji tipe pada kendaraan bermotor yaitu agar tidak adanya pelanggaran dalam hal memodifikasi kendaraan bermotor khususnya motor pelanggaran tersebut yang akan menyebabkan bahaya dari pemilik kendaraan motor itu sendiri dan orang lainnya juga, uji tipe hanya bisa dilaksanakan oleh kendaraan yang telah dimodifikasi dilakukan di bengkel yang telah diberi izin resmi dari menteri per industriian serta apabila sudah di modifikasi maka harus menjalani test uji itipe yang telah tertera diatas.

---

<sup>8</sup> Keputusan Menteri Perindustrian Dan Perdagangan Nomor : 551/MMP/Kep/1999 Tentang Bengkel Umum Dan Kendaraan Bermotor.

<sup>9</sup> Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan nomor 551/MPP/Kep/10/1999 tentang Bengkel Umum Kendaraan Bermotor.

### 1) Sanksi UU Lalu Lintas dalam Modifikasi Motor

Berdasarkan peraturan pasal 48 yang saya jelaskan diatas maka yang tidak sesuai dengan peraturan dapat di tindak pidana menyangkut hal ini dapat di lihat pada pasal 227 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu:

Setiap orang yang memasukan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan kedalam wilayah Republik Indonesia. Membuat, merakit atau memodifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang di operasikan di dalam negri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 ayat (1) di pidana dengan penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp.24.000.000 (dua puluh empat juta rupiah)

Aturan tersebut telah diatur oleh undang-undang pihak kepolisian yang berfungsi untuk mengatur agar perturan tersebut berjalan dengan lancar fungsi dari pihak kepolisian dijelaskan oleh pasal 104 ayat (1) huruf a UU no 22 tahun 2012, “memberhentikan arus lalu lintas atau pengguna jalan” dari keterangan pasal tersebut

pihak kepolisian di perbolehkan memberhentikan pengendara kendaraan bermotor apabila melanggar aturan dan apabila masih melanggar maka akan melanggar pasal 282 setiap pengguna jalan yang tidak mematuhi perintah yang diberikan oleh petugas Kepolisian Republik Negara Indonesia sebagaimana dimaksud dalam pasal 104 ayat (3) di pidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulam atau denda paling banyak Rp250.000.00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”.

### C. Tinjauan hukum pidana Islam terhadap vespa *extreme*

Dalam hukum Islam, tidak disebutkan sama sekali dalil tentang lalu lintas, namun dalam Islam diperbolehkan mengatur yang bersifat muamalah hal yang demikian karena dianggap dapat membawa kemaslahatan bagi masyarakat umum. Pemerintah boleh membuat segala macam peraturan yang berkaitan dengan kemaslahatan umat, selama peraturan tersebut tidak bertentangan dengan Al Qur'an dan Al-Hadits sebagai sumber utama dalam pembuatan hukum. Dalam kajian Fiqh Siyasa, kekuasaan legislatif disebut Al-sulthah al-tasyri'iyah yaitu pemerintah Islam dalam membuat dan menetapkan hukum. Unsur-unsur legislatif dalam Islam meliputi:

1. Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan untuk menetapkan hukum yang akan diberlakukan dalam masyarakat.
2. Masyarakat Islam yang akan melaksanakannya.
3. Isi peraturan hukum harus sesuai dengan nilai-nilai syari'at Islam.

Masyarakat harus mematuhi aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah semua demi memelihara, menjaga, dan melindungi masyarakat dari berbagai aspek kehidupan, karena ditangan pemerintahlah akan lahir kemaslahatan dan menghilangkan kemafsadatan (kemudharatan) bagi masyarakat. Sebagai kaidah Fiqhiyah:

فُرُصَاتُ مَا مَالٌ ۖ أَلْعَاةٌ ۖ يِعَارِلَا نَمَاطُوءَةٌ حَالِصَامَالِبَا

Artinya: *“Tindakan Imam terhadap rakyat harus dikaitkan dengan*

*kemaslahatan*".<sup>10</sup>

Kaidah ini menegaskan bahwa seorang pemimpin harus berorientasi kepada kemaslahatan masyarakat, bukan mengikuti keinginan hawa nafsu. Untuk itu masyarakat seharusnya patuh terhadap aturan pemerintah yang dibuat semuanya demi kemaslahatan umat. Sesuai dalam QS. An-Nisa (4) yang berbunyi:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ ۖ فَإِنْ تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ  
بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ۚ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

Artinya: “Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan Ulil Amri di antara kamu” (Q.S An-Nisa (4): 59)<sup>11</sup>

Adapun yang dimaksud dengan Ulil Amri adalah hal mengatur segala urusan umat dalam tata kehidupan. Ketaatan kepada Ulil Amri sebagai bentuk ketaatan kepada Allah SWT dan Rasul-Nya yang tidak berhubungan dengan maksiat, sama perihalnya dengan melanggar peraturan Lalu lintas dan angkutan jalan. Salah satu contoh ialah melanggar Peraturan lalu lintas, ialah memodifikasi motor vespa extreme, dapat dikatakan perbuatan yang membahayakan kepentingan umum serta meresahkan masyarakat yang dapat menimbulkan kemudharatan. Menurut penulis, persyaratan teknis modifikasi kendaraan bermotor yang telah ditentukan dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan sebuah kemaslahatan yang tujuannya demi menciptakan keamanan dan keselamatan umum. Dan kaidah Hukum Islam kemaslahatan dapat dijadikan acuan syar’i (*hujjah*)

<sup>10</sup> Djazuli, *Kaidah-Kaidah Ilmu Fiqh*, (Jakarta: Kencana Prenada, 2006), hlm. 147.

<sup>11</sup> Sumber: Al-Qur`an Surah An-Nisa` ayat 59

dalam menetapkan hukum dan menjadi Illat dalam penetapannya. Jumhur ulama' berpendapat alasan kemaslahatan dapat dijadikan hujjah dalam menetapkan hukum adalah:<sup>12</sup>

1. Kemaslahatan umat manusia selalu baru dan tidak ada habisnya, maka seandainya hukum tidak ditetapkan sesuai dengan kemaslahatan manusia yang baru, sesuai dengan perkembangan maka banyak kemaslahatan manusia di berbagai zaman dan tempat tidak ada.
2. Orang yang mau meneliti penetapan hukum yang dilakukan para sahabat Nabi, tabi'in, dan imam-imam mujtahid akan jelas bahwa banyak sekali hukum yang mereka tetapkan demi menerapkan kemaslahatan umum, bukan karena ada saksi dianggap oleh syar'i.

Syarat ulama' menjadikan kemaslahatan untuk menetapkan hukum diantaranya, adalah:<sup>13</sup>

- a. Kemaslahatan yang hakiki bukan kemaslahatan yang semu. Artinya pemetapan hukum syara' benar-benar menarik suatu manfaat atau menolak bahaya
- b. Kemaslahatan umum bukan kemaslahatan pribadi. Artinya penetapan hukum syara' dapat menarik manfaat bagi mayoritas umat manusia bukan bagi perorangan.
- c. Penetapan hukum untuk kemaslahatan tidak boleh bertentangan dengan hukum atau dasar yang ditetapkan dengan nash Al-Qur'an.

Sebagian ulama' juga berpendapat kemaslahatan tidak dapat dijadikan *hujjah*

---

<sup>12</sup> Abdul Wahab Khallaf, *Kaidah Hukum Islam*, (Jakarta: Pustaka Amani, 2003), hlm. 112.

<sup>13</sup> A. Djazuli, *Fiqh Jinayah*, (Jakarta: Pt. Raja Grafindo Persada, 1997), hlm. 14.

dalam menetapkan hukum dengan alasan sebagai berikut:

- a. Syariah sudah mencakup seluruh kemaslahatan manusia, baik dengan nash nashnya maupun dengan apa yang ditunjukkan oleh kias.
- b. Penetapan hukum berdasarkan kemaslahatan membuka kesempatan hawa nafsu manusia seperti para pemimpin, penguasa, ulama', dan pemberi fatwa.

Modifikasi vespa extreme sudah jelas melanggar aturan dalam syariat Islam yang dapat dikenai pertanggungjawaban pidana karena telah memenuhi tiga hal yaitu adanya perbuatan yang dilarang, perbuatan itu dikerjakan dengan kemauan sendiri dan pelaku mengetahui akibat perbuatannya tersebut. Adapun orang yang harus bertanggung jawab atas sesuatu kejahatan adalah orang yang melakukan kejahatan itu sendiri bukan orang lain.<sup>14</sup>

Dengan meninjau hukum pidana Islam terhadap modifikasi vespa extreme, menurut peneliti disebut dengan Taz`i>r. Sanksi tersebut diberlakukan kepada jarimah yang melakukan pelanggaran, baik pelanggaran yang berkaitan dengan hak Allah maupun hak manusia dan tidak termasuk hudud. Ketentuan Taz`i>r tidak ditentukan dalam Al-Qur`an dan Hadi>ts sehingga ketentuannya menjadi kompetensi penguasa setempat. Pemberian hak penentuan hak taz`i>r kepada penguasa dimaksudkan agar mereka dapat mengatur kehidupan masyarakat secara tertib dan mampu mengantisipasi berbagai kemungkinan yang terjadi secara tiba tiba.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup> Juhaya S. Praja, Ahmad Syihabuddin, *Delik Agama Dalam Hukum Pidana Islam*, (Bandung: Angkasa, 1993), hlm. 76.

<sup>15</sup> Ensiklopedia Islam, (Jakarta: Pt. Ichtiar Baru Van Hoeve, 1994), hlm. 52.

Hukuman dari orang menyalahi aturan lalu lintas adalah hukuman Taz`i>r, Penetapan taz`i>r harus tetap memperhatikan petunjuk Nash secara teliti karena menyangkut kemaslahatan umum. Dalam bidang studi Ushul Fiqh persyaratan kemaslahatan diuraikan secara rinci. Misalnya pelanggaran atas peraturan lalu lintas. Menurut peneliti kemaslahatan umum jika dikaitkan dengan pelanggaran modifikasi vespa extreme termasuk maslahat karena akibatnya dapat menyebabkan kecelakaan dan kebisingannya dapat mengganggu ketenangan masyarakat sekitarnya. Keberadaan maslahat ini tidak didukung oleh Syara' dan tidak dibatalkan atau ditolak oleh Syara' secara rinci. Akan tetapi jika kemaslahatan ini bertentangan dengan Maqasid Syari'ah, maka nilai maslahatnya menjadi hilang.

Hukuman taz`i>r terhadap modifikasi vespa extreme termasuk kedalam jarimah taz`i>r penguasa karena telah melanggar peraturan lalu lintas yang berkaitan dengan kemaslahatan. Dalam hal ini hukuman taz`i>r menjadi hukuman pokok terhadap modifikasi kendaraan bermotor yang dapat menyebabkan keresahan warga sekitar bahkan dapat menimbulkan kemacetan di jalan raya dan kecelakaan antar kendaraan.<sup>16</sup>

Hukuman dari orang yang menyalahi aturan lalu lintas adalah hukuman taz`i>r, yaitu kejahatan-kejahatan yang dapat membahayakan jiwa orang lain. Fenomena adanya modifikasi vespa extreme di jalan raya dapat memberikan mudharat bagi pengendara lain serta melanggar ketentuan hukum yang telah dibuat oleh ulil amri demi kemaslahatan pengendara lain. Badan legislatif

---

<sup>16</sup> Abdul Wahab Khallaf, *Kaidah Hukum Islam*, (Jakarta: Pustaka Amani, 2003), hlm. 12.

membuat hukum demi terjaganya maqasyid syari'ah, masyarakat harus mematuhi segala bentuk aturan undang-undang dan tidak melanggar dari peraturan tersebut. Jika pelajar belum dibolehkan berkendara sepeda motor maka menyalahi aturan hukum dari undang undang serta jatuh kepada sifat yang haram berbuat. Fatwa Al- Lajnah Ad-daimah Lil Buhuts Al-'Ilmiyyah pernah menyampaikan tentang pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas:

*Yang artinya: Dengan mematuhi peraturan lalu lintas kemaslahatan untuk banyak orang akan terwujud. Pelanggaran terhadap peraturan lalu lintas menyebabkannya terjadinya berbagai kecelakaan lalu lintas dan mengganggu pengguna jalan yang lain serta menimbulkan berbagai keburukan.<sup>17</sup>*

Maka sudah jelas bahwasanya jenis sanksi dalam tindak pidana pelanggaran lalu lintas khususnya dalam modifikasi vespa extreme menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat dikenai hukuman pada Pasal 277 dan Pasal 311 Ayat (1) karena pada Pasal 277 mengatur tentang modifikasi kendaraan yang sanksinya dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000.00 (dua puluh empat juta rupiah). Sedangkan pada Pasal 311 Ayat (1) mengatur tentang kecelakaan dengan sengaja membahayakan pengguna jalan yang lain dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda sebanyak Rp. 3.000.000.00 (tiga juta rupiah). Dalam Hukum Pidana Islam sanksi tindak pidana pelanggaran lalu lintas khususnya dalam modifikasi vespa extreme dikenai sanksi taz`i>r yang hukuman pokok

---

<sup>17</sup> `Abdul `Aziz bin `abdillah bin Bas, dkk dari <http://Fatwa-Al-Lajnah-Ad-daimah-Lil-Buhuts-Al-Ilmiyyah-pernah-menyampaikan-tentang-pentingnya-mematuhi-peraturan-lalu-lintas> diakses pada 17 April 2023, hlm, 1.

termasuk kedalam jarimah taz`i>r penguasa karena telah melanggar peraturan lalu lintas yang berkaitan dengan kemaslahatan.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

1. Para pengguna vespa *extreme* menggunakan jalan malam hari untuk melakukan perjalanan touringnya dengan tujuan menghindari razia dari kepolisian. Ketika menghadiri sebuah event perkumpulan vespa-vespa se-Indonesia, para pengguna vespa *extreme* berangkat satu minggu sebelum event tersebut dimulai dan menentukan rute mana yang dapat dilintasi mereka.
2. Menurut hukum positif jenis modifikasi kendaraan bermotor yang melanggar peraturan lalu lintas telah ditetapkan pada Pasal 27 Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan hukuman penjara 1 tahun dan denda paling besar Rp. 24.000.000.00 (dua puluh empat juta rupiah), namun Undang-undang yang telah diterapkan ternyata belum memberikan hasil yang cukup efektif dikarenakan sanksi yang diberikan sangatlah berat yang dikhawatirkan akan banyak pro dan kontra terhadap pemberlakuan peraturan tersebut, maka dari itu pihak Kepolisian Resort Klaten memiliki cara tersendiri dalam mengatasi pelanggaran tersebut.

Menurut hukum pidana Islam sanksi yang diberikan bagi pelanggar pembuatan atau perakitan vespa *extreme* sesuai dengan tujuan pemberian hukuman dalam pidana Islam yaitu dikenai dengan sanksi *taz`ir* menjadi

hukuman pokok disesuaikan dengan perbuatan yang diberlakukan oleh pelaku dan ditentukan oleh pemerintah setempat.

## **B. Saran-saran**

1. Mengenai kurangnya efektifnya penegakan hukum berupa sanksi tilang yang diberikan terhadap pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran, aparat penegak hukum harus menemukan alternatif sanksi lain yang akan memberikan hasil lebih baik dan memberi kesadaran terhadap masyarakat bahwa apa yang mereka lakukan mengganggu ketenangan masyarakat dan pengguna jalan raya lainnya serta dapat menimbulkan kerugian terhadap diri mereka sendiri apabila untuk penerapan peraturan yang seharusnya dirasa terlalu berat dan dirasa masih ada cara untuk menimbulkan efek jera tanpa harus memberlakukan peraturan yang seharusnya.
2. Bagi para modifikator kendaraan bermotor sebaiknya mematuhi peraturan yang telah ditentukan dengan memperhatikan standar modifikasi kendaraan yang telah ditentukan dalam Undang-undang demi keselamatan terhadap dirinya sendiri maupun orang lain.

## DAFTAR PUSTAKA

- Admi Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana Bagian I : Stesel Pidana, Teori-Teori Pidanaan & Batas-Batas Hukum Pidana*, Jakarta, 2002.
- Agustino, L, *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Bandung: CV. Alfabeta, 2006.
- Amirudin, Zainal Asikin, *Pengantar Metode dan Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo, 2003.
- Arikunto, Suharsimi, *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*, Jakarta: Rineka Cipta, 2010.
- Azzam, Abdul Aziz Muhammad, *Fiqh Muamalat*, Jakarta: Sinar Grafiti Offset, 2010.
- Burhan Bungin, *Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Fajar Interpretama, 2007.
- Departemen Agama RI, *Al-Quran dan Terjemahannya*, Jakarta: Dirjen PPBPAI, 1981.
- Djazuli, A, *Fiqh Jinayah Upaya Menanggulangi Kejahatan Dalam Islam*, Jakarta: Raja Grafindo, 2000.
- Hermansyah Adi, Eriska Desianti Dewi, *Penegakan hukum terhadap modifikasi kendaraan roda tiga*, Banda Aceh: Jurnal Bidang Hukum Pidana, 2020.
- Hidayat, M, *Tinjauan Hukum Pidana Islam Terhadap Modifikasi Vespa Extreme (Studi Analisis Pendapat Kepolisian Daerah Sumatera Selatan)*, Sumatera Selatan:GoogleScholar, 2018.
- Ibrahim Deri, *Pemaknaan Vespa Extreme Bagi Pengguna Vespa Extreme Dikota Pekanbaru Dalam Perspektif Fenomenologi*, Jurnal Fisip, 2019.
- Jonan, I, *Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta: Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 26 Tahun 2015.
- Kitab Undang-Undang Hukum Pidana
- Makhrus Munajat, *Demokrasi Hukum Pidana Islam*, Yogyakarta: Logung Pustaka, 2011.
- Moleong, Lexy J, *Metode Penelitian Kualitatif*, cetakan keempatbelas. Bandung : Remaja Rosda Karya. 2001.
- Munawaroh, *Panduan Memahami Metodologi Penelitian*, Malang, 2013.
- Poemomo Bambang, *Asas-asas Hukum Pidana*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 1985.
- Prama, Anak Agung Bagus Yoga, dkk, *Perlindungan Hukum Terhadap Hak Cipta Motor Modifikasi Di Indonesia*, Denpasar Bali: Jurnal Fakultas Hukum Universitas Warmeda, 2022.
- Prasasti Artika Puri, *Penegakan Terhadap Pelaku Pelanggaran Aturan Lalu Lintas Di Kabupaten Klaten*, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2013.

- Sobur, Alex, *Semiotika Komunikasi*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya, 2003.
- Teguh Imanto, *Proses Visualisasi Modifikasi Motor*, Jakarta: Fakultas Desain dan Industri kreatif Universitas Esa Unggul, 2014.
- Undang-Undang Lalu Lintas & Angkutan Jalan*, Jakarta: Tim Permata, 2017.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.*
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.*
- Wahab, A, Solichin, *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*, Jakarta: Bumi Askara, 2004.
- Wirawan, I.B, *Teori-Teori Sosial Dalam Tiga Paradigma*, Jakarta : Kencana Prenata, Media Group, 2012

## LAMPIRAN

### Lampiran 1

#### **Pertanyaan kepada pengguna vespa *extreme* :**

1. Bagaimana pengaplikasian vespa *extreme* di jalan raya?
2. Apakah pernah terkena razia saat mengendarai vespa *extreme*?
3. Bagaimana cara vespa *extreme* melakukan touring/ perjalanan sampai ke luar pulau?

#### **Pertanyaan kepada pihak Kepolisian Resort Klaten :**

1. Bagaimana tanggapan Kepolisian terhadap fenomena vespa *extreme*?
2. Bagaimana sikap Kepolisian terhadap vespa *extreme* yang berkeliaran di jalan raya?
3. Bagaimana tindakan/ usaha dari Kepolisian untuk menanggulangi fenomena vespa *extreme*?

## Lampiran 2

**Sesi wawancara kepada pengguna vespa *extreme*:**

Kartika: “Awal mula menggunakan vespa *extreme*, apakah ikut-ikutan teman atau ada faktor yang mempengaruhi untuk terjun ke vespa *extreme*?”

Ginting: “Awal-awal itu saya ikut teman yang nama julukannya kancil, dan dulu punya kendaraan cuman vespa terus lama-lama terjerumus ke vespa *extreme* tapi juga ada hobi dari dulu yang saya tekuni, hobi saya mbengkel.”

Kartika : “Motivasi mas ginting memodifikasi vespa sampai *extreme* begitu kenapa?”

Ginting: “Motivasi nya ya karena senang dan juga hobi”

Kartika : “Pernah melakukan touring kemana saja?”

Ginting : “Kalau saya pernah ke Jawa, Bali, Sulawesi, NTT, NTB, dan Kalimantan menggunakan vespa ceper dan vespa sampahan (vespa *extreme* itu mbak.”

Kartika : “Cara menyebrang dari pulau 1 ke pulau lainnya itu gimana mas?”

Ginting : “Kalau untuk nyebrang kita pakai kapal.”

Kartika : “Itu pernah kena razia tidak?”

Catur : “Nggak mbak, karena kita jalan nya malam.”

Kartika: “Menekuni hobi itu sejak mulai kapan ya?”

Ginting: “Kalau saya dari tahun 2008/2009.”

Catur: “kalau saya dari kecil mbak, udah dari SD gabung sama komunitas vespa *extreme*.”

Kartika: “apakah ada komunitas dari vespa *extreme* kalau di wilayah jogja, solo dan sukoharjo mas?”

Ginting: “ada mbak, namanya freedom seccoter *extreme* singkatannya freesex. Biasanya kita ketemu bergiliran di tempat-tempat itu, kadang sukoharjo, kadang solo, tapi seringnya di jogja. Kalau di jogja di jogja expo center.”

Kartika: “jenengan berdua pernah pas melintas di jalan raya, tiba-tiba ke razia tidak?”

Catur: “pernah, di sekitar Klaten, tepatnya sih di SGM mbak.”

Kartika: “jam berapa ke razia nya mas?”

Catur: “itu malem, jam 3 pagi.”

Kartika: “kalau ke razia nya gimana?”

Catur: “dikejar sama Polisi, terus kendaraan nya di sita. Tapi Cuma keluar mesinnya, jadi yang di sita kerangkanya, dan kena denda Rp. 500.000,00 kan itu juga sidang.”

Kartika: “kalau bengkel ini punya pribadi atau komunitas?”

Ginting: “ya ini punya pribadi, dulu kan sering main vespa *extreme* dapetnya murah-murah. Kan kalau sekarang mahal banget kalau mesin vespa itu mbak, terus uangnya buat mendirikan bengkel ini. Kalau dulu ini Cuma khusus vespa *extreme*, tapi kalau sekarang menerima umum.”

Kartika: “kalau pas ada acara komunitas itu butuh berapa lama waktu untuk sampai ke lokasinya mas?”

Catur: “kita biasanya 5 bulan sebelum acara itu sudah jalan kalau vespa *extreme*.”

Kartika: “terus lewatnya jalan raya atau jalan-jalan tikus?”

Catur: “ya lewat jalan raya, jalan provinsi, lewat pantura mereka kebanyakan. Tapi lewatnya malam, soalnya minim razia kalau siang buat istirahat.”

Kartika: “pas nyebrang pulau pernah kena razia/ kendala nggak mas, pas mau masuk di kapal?”

Catur: “biasanya kita numpang truk, terus vespa nya dinaikin di truk. Tapi juga pernah ketahuan, terus kita Cuma bayar petugas nya biar bisa masuk di kapal.”

Kartika: “Oke mas, sepertinya sudah cukup untuk wawancaranya, terimakasih sudah meluangkan waktu dan mau untuk menjadi narasumber di penelitian saya ini.”

Ginting: “oh iya mbak, sama-sama.”

Catur: “ditunggu kedatangnya lagi ya mbak.”

### **Sesi wawancara kepada Kepolisian Resort Klaten**

Kartika: “bagaimana tanggapan dari Kepolisian terhadap fenomena vespa *extreme* yang berkeliaran di jalan raya?”

Pak Dwi: “untuk masalah vespa liar, mungkin dari kami Kepolisian kurang setuju kalau melintas di jalan raya. Soalnya mengganggu lalu lintas dan pengguna jalan lain, dan kendaraan nya juga tidak berstandar kendaraan bermotor.”

Kartika: “upaya dari Kepolisian untuk memberantas vespa *extreme* itu apa pak?”

Pak Dwi: “kalau dari Kepolisian Lalu Lintas Klaten sementara kalau menjumpai di jalan raya khususnya di jalan Solo-Jogja tetap kami amankan, kami kasih teguran, mungkin juga kami beri tilang. Untuk kendaraan nanti kami sita dan di taruh di POLRES dan nanti kalau memang bisa di ambil kendaraan nya di POLRES juga di wujudkan kendaraan asli nya dan surat-surat nya harus lengkap baru bisa diambil, tapi kalau tidak yang nggak bisa keluar.”

Kartika: “apakah ada razia rutin?”

Pak Dwi: “untuk sementara dari Kepolisian Klaten, belum ada tapi kalau ada yang melanggar tetap kami beri tilang. Sekarang kan tilang manual beredar kembali. Kalau nggak kan sekarang ada E-tilang, kalau nomor plat nya aktif bisa kena E-tilang.”

Kartika: “kan kalau vespa *extreme* itu tidak ada plat nomor, itu bisa di tilang pakai E-tilang tidak ya pak?”

Pak Dwi: “itu kalau dari POLRES sementara kami tilang manual, dan dibawa ke POLRES Klaten.”

Kartika: “baik pak, sekiranya informasi yang sudah saya dapat untuk penelitian ini sudah cukup, terimakasih atas waktunya.”

Pak Dwi: “iya mbak, sama-sama.”

Lampiran 3:

Foto setelah sesi wawancara dengan pengguna vespa *extreme*



Foto setelah sesi wawancara dengan anggota Kepolisian Resort Klaten



Vespa *extreme* yang ditindak oleh pihak Kepolisian





**Lampiran: Riwayat hidup****DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

1. Nama : Kartika Rahmadani
2. NIM : 192131106
3. Tempat, Tanggal lahir : Klaten, 14 Desember 2001
4. Jenis Kelamin : Perempuan
5. Alamat : Bentangan, Rt/Rw 09/05, Wonosari, Klaten
6. Nama ayah : Samiyono
7. Nama ibu : Siti Khotimah
8. Riwayat Pendidikan
  - a. SD Negeri 1 Bentangan Lulus tahun 2013
  - b. SMP Negeri 1 Wonosari Lulus tahun 2016
  - c. SMA Negeri 1 Wonosari Lulus tahun 2019
  - d. UIN Raden Mas Said Surakarta Masuk Tahun 2019

Demikian daftar riwayat hidup ini saya buat dengan sebenarnya.

Surakarta, 7 April 2023

Penulis