

**PRAKTIK PENGAWASAN ONDERDIL-AKSESORIS KENDARAAN
BERMOTOR DI POLRES KOTA MALANG
PRESPEKTIF HUKUM ISLAM**

SKRIPSI

Oleh:

Maulana Malik Ibrahim
NIM. 13220082



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH**

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG

2017

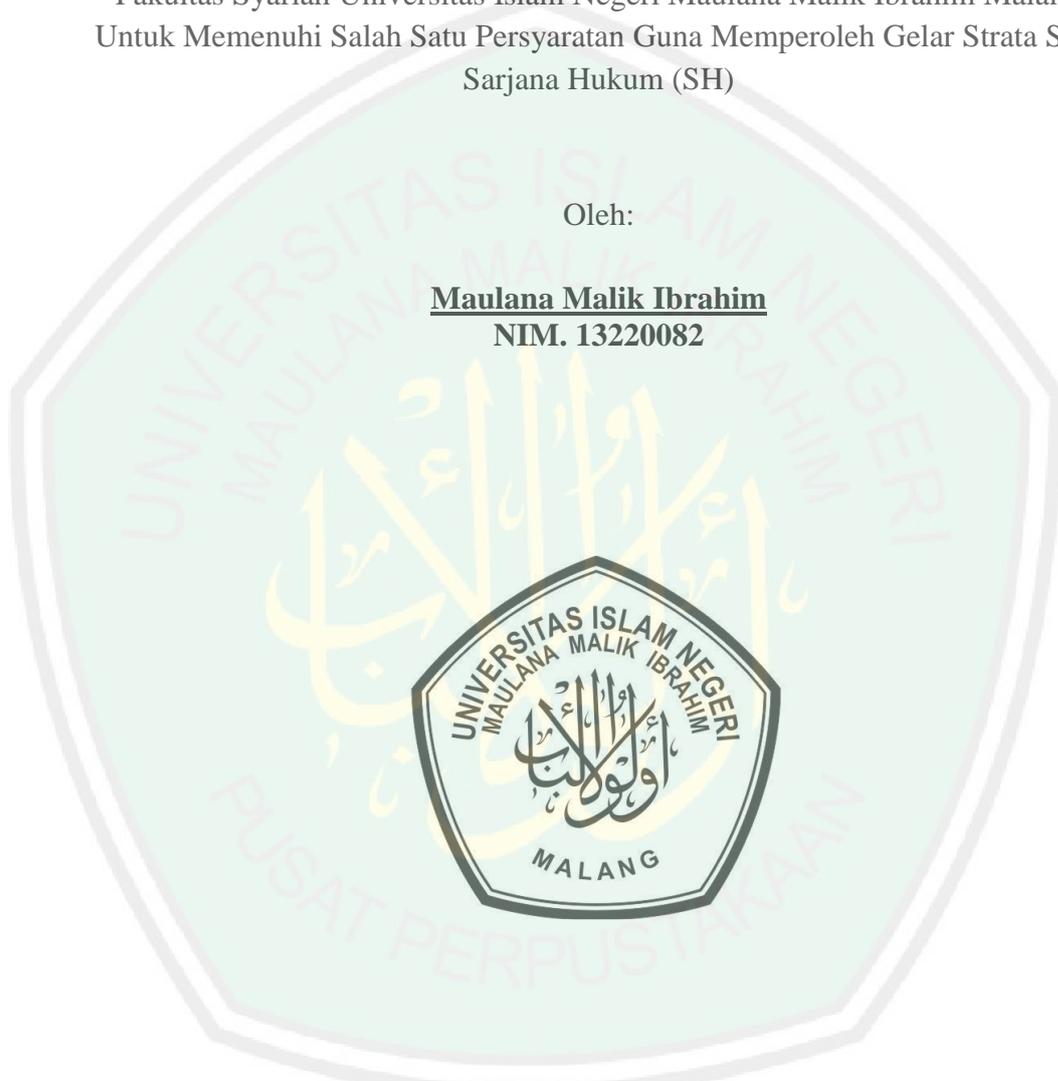
**PRAKTIK PENGAWASAN ONDERDIL-AKSESORIS KENDARAAN
BERMOTOR DI POLRES KOTA MALANG
PRESPEKTIF HUKUM ISLAM**

SKRIPSI

Ditujukan kepada
Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang
Untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan Guna Memperoleh Gelar Strata Satu
Sarjana Hukum (SH)

Oleh:

Maulana Malik Ibrahim
NIM. 13220082



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
2017**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan, penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

PRAKTEK PENGAWASAN ONDERDIL-AKSESORIS KENDARAAN BERMOTOR DI POLRES KOTA MALANG PRESPEKTIF HUKUM ISLAM

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan referensinya secara benar. Jika di kemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang saya peroleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 12 Juli 2017
Penulis,



Maulana Malik Ibrahim
NIM 13220082

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Maulana Malik Ibrahim NIM:
13220082 Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Unicersitas Islam
Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul :

PRAKTEK PENGAWASAN ONDERDIL-AKSESORIS KENDARAAN BERMOTOR DI POLRES KOTA MALANG PRESPEKTIF HUKUM ISLAM

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-
syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji pada Majelis Dewan Penguji.

Mengetahui,
Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah



Dr. Mohammad Nur Yasin, S.H. M. Ag.
NIP. 196910241995031003

Malang, 12 Juli 2017
Dosen Pembimbing,



Dr. Suwandi, M.HI
NIP. 196104152000031001

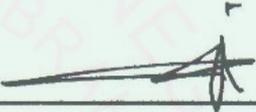
PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan Penguji Skripsi saudara Maulana Malik Ibrahim, NIM 13220082, Mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

PRAKTEK PENGAWASAN ONDERDIL-AKSESORIS KENDARAAN BERMOTOR DI POLRES KOTA MALANG PRESPEKTIF HUKUM ISLAM

Telah dinyatakan Lulus dengan nilai B+

Dengan Penguji:

1. Dr. Khoirul Hidayah, S.H., M. H. ()
NIP. 197805242009122003 Ketua
2. Dr. Suwandi, M. HI. ()
NIP. 196104152000031001 Sekretaris
3. Dr. H. Abbas Arfan, Lc., M. H. ()
NIP. 197212122006041004 Penguji Utama

Malang, 12 Juli 2017



Dr. H. Roilan, M.HI
NIP. 19680902000031001

MOTTO

﴿ يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا كُونُوا قَوَّامِينَ بِالْقِسْطِ شُهَدَاءَ لِلَّهِ وَلَوْ عَلَىٰ أَنفُسِكُمْ أَوِ الْوَالِدِينَ
وَالْأَقْرَبِينَ ۚ إِن يَكُنْ غَنِيًّا أَوْ فَقِيرًا فَاللَّهُ أَوْلَىٰ بِهِمَا ۖ فَلَا تَتَّبِعُوا الْهَوَىٰ أَن تَعْدِلُوا ۗ
وَإِن تَلُؤُوا أَوْ تُعْرِضُوا فَإِنَّ اللَّهَ كَانَ بِمَا تَعْمَلُونَ خَبِيرًا ۗ﴾

“Wahai orang-orang yang beriman, jadilah kamu orang yang benar-benar penegak keadilan, menjadi saksi karena Allah biarpun terhadap dirimu sendiri atau ibu bapa dan kaum kerabatmu. Jika ia kaya ataupun miskin, maka Allah lebih tahu kemaslahatannya. Maka janganlah kamu mengikuti hawa nafsu karena ingin menyimpang dari kebenaran. Dan jika kamu memutar balikkan (kata-kata) atau enggan menjadi saksi, maka sesungguhnya Allah adalah Maha Mengetahui segala apa yang kamu kerjakan”.(QS. An-Nisa:135).

LEMBAR PERSEMBAHAN

Skripsi ini di persembahkan untuk:

Kepada seluruh segenap tenaga pengajar civitas Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, kepada dosen pengajar, dosen wali, dosen penguji, dan seluruh pegawai yang telah meluangkan waktu untuk bisa memberikan ilmu kepada kami, semoga Allah membalas kebaikan yang telah diberikan kepada kami

Kepada keluarga besar kami khususnya orang tua kami yang telah meluangkan segenap doa dan tenaga kepada kami, kepada saudara-saudara kami khususnya orang tua kami yang telah meluangkan segenap doa dan tenaga kepada kami, kepada saudara-saudara kami yang telah memberikan arahan-arahan kepada kami

Kepada seluruh mahasiswa angkatan 2013 yang telah memberikan motivasi sehingga bisa menulis tulisan ini tersusun dengan baik

KATA PENGANTAR

Alhamd li Allâhi Rabb al'Âlamîn, lâ Hawl walâ Quwwat illâ bi Allâh al 'Âliyy al-Âdhîm, dengan hanya rahmat-Mu serta hidayah-Nya penulisan skripsi yang berjudul ***“Praktik Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor di Polres Kota Malang Prespektif Hukum Islam”*** dapat diselesaikan dengan curahan kasih sayang-Nya, kedamaian dan ketenangan jiwa. Shalawat dan salam kita haturkan kepada Baginda kita yakni Nabi Muhammad SAW yang telah mengajarkan kita tentang dari alam kegelapan menuju alam terang menderang di dalam kehidupan ini. Semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaat dari beliau di hari akhir kelak. Amien...

Dengan segala daya dan upaya serta bantuan, bimbingan maupun pengarahan dan hasil diskusi dari pelbagai pihak dalam proses penulisan skripsi ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada batas kepada:

1. Prof. Dr. H. Mudjia Rahardjo, M.Si. selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. H. Roibin, M. Hi, selaku Dekan Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dr. Mohamad Nur Yasin, S.H. M. Ag, selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Dr. Suwandi, M. HI, selaku dosen pembimbing penulisan. Syukur katsir penulis haturkan atas waktu yang telah beliau limpahkan untuk bimbingan, arahan, serta motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

5. Dr. Noer Yasin, M. HI, selaku dosen wali penulis selama menempuh kuliah di Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.

6. Segenap Dosen Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah menyampaikan pengajaran, mendidik, membimbing, serta mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah swt memberikan pahalanya yang sepadan kepada beliau semua.

7. Staf serta Karyawan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis ucapkan terima kasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.

8. Orang tua yang memberikan biaya dan memberikan semangat untuk bisa menyelesaikan skripsi dan kuliah penulis selama ini dan juga doa begitu juga ridhonya sehingga penulis bisa mendapatkan gelar sarjana.

9. Para narasumber dari kanit Dikyasa Polres Kota Malang dan Dishub Kota Batu Bidang Transportasi dan Lalu Lintas yang bisa memberikan informasi untuk keabsahan data yang di terima oleh penulis selama mencari data.

10. Sahabat dan Keluarga besar Hukum Bisnis Syariah angkatan 2013 yang membantu dalam mencari data penulis dan memberikan semangat dan inovasi serta wawasan selama penulis melakukan penelitian secara optimal.

Semoga apa yang telah saya peroleh selama kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang ini, bisa bermanfaat bagi semua pembaca, khususnya bagi saya pribadi. Disini penulis sebagai manusia biasa yang tak pernah luput dari salah dan dosa, menyadari bahwasanya skripsi ini masih

jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharap kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Malang, 12 Juli 2017
Penulis,

Maulana Malik Ibrahim
NIM 13220082



PEDOMAN TRANSLITERASI

A. Umum

Transliterasi yang dimaksud di sini adalah pemindah alihan dari bahasa Arab kedalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemahan bahasa Arab kedalam bahasa Indonesia. Pengalihan huruf Arab-Indonesia dalam naskah ini didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, tanggal 22 Januari 1988, No. 158/1987 dan 0543.b/U/1987, sebagaimana yang tertera dalam buku Pedoman Transliterasi Bahasa Arab (*A Guide to Arabic Tranliteration*), INIS Fellow 1992.

B. Konsonan

C.

Arab	Latin	Arab	Latin
ا	a	ط	Th
ب	B	ظ	Zh
ت	T	ع	'
ث	Ts	غ	Gh
ج	J	ف	F
ح	H	ق	Q
خ	Kh	ك	K
د	D	ل	L
ذ	Dz	م	M
ر	R	ن	N
ز	Z	و	W
س	S	ه	H
ش	Sy	ء	'
ص	Sh	ي	Y
ض	Dl		

D. Vokal, panjang dan diftong

Setiap penulisan bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vokal *fathah* ditulis dengan “a”, *kasrah* dengan “i”, *dlommah* dengan “u,” sedangkan bacaan panjang masing-masing ditulis dengan cara berikut:

Vokal (a) panjang = \hat{A}	Misalnya	قال	Menjadi	Qâla
Vokal (i) panjang = \hat{I}	Misalnya	قيل	Menjadi	Qîla
Vokal (u) panjang = \hat{U}	Misalnya	دون	Menjadi	Dûna

Khusus untuk bacaanya' nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “î”, melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan' nisbat diakhirnya. Begitu juga untuk suara diftong, wawu dan ya' setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”. Perhatikan contoh berikut:

Diftong (aw) =	او	Misalnya	قول	menjadi	Qawlun
Diftong (ay) =	اي	Misalnya	خير	menjadi	Khayrun

E. Ta' marbûthah (ة)

Ta' marbûthah ditransliterasikan dengan “ṭ” jika berada di tengah kalimat, tetapi apabila *Ta' marbûthah* tersebut berada di akhir kalimat, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة للمدرسة menjadi *al-risalaṭ li al-mudarrisah*, atau apabila berada di tengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudlaf* dan *mudlafilayh*, maka ditransliterasikan dengan menggunakan *t* yang disambungkan dengan kalimat berikutnya, misalnya في رحمة الله menjadi *fi rahmatillâh*.

F. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah

Kata sandang berupa “al” (ال) ditulis dengan huruf kecil, kecuali terletak di awal kalimat, sedangkan “al” dalam *lafdhjalâlah* yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan. Perhatikan contoh-contoh berikut ini:

- Al-Imâm al-Bukhâriy mengatakan ...
- Al-Bukhâriy dalam muqaddimah kitabnya menjelaskan ...
- Masyâ' Allâh kâna wamâ lam yasya' lam yakun.

G. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Apabila kata tersebut merupakan nama Arab dari orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Seperti penulisan nama “Abdurrahman Wahid”, “Amin Rais” dan kata “salat” ditulis dengan menggunakan tata cara penulisan bahasa Indonesia yang disesuaikan dengan penulisan namanya.

Kata-kata tersebut sekalipun berasal dari bahasa Arab, namunia berupa nama dari orang Indonesia dan terindonesiakan, untuk itu tidak ditulis dengan cara “Abd al-Rahmân Wahîd”, “Amîn Raîs,” dan bukan ditulis dengan “*shalât*”.



DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
PENGESAHAN SKRIPSI.....	iv
MOTTO	v
LEMBAR PERSEMBAHAN	vi
KATA PENGANTAR	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	x
DAFTAR ISI.....	xiii
ABSTRAK.....	xv
ABSTRACT.....	xvi
المخلص.....	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian.....	7
E. Definisi Operasional	7
F. Sistematika Penulisan.....	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	10
A. Penelitian Terdahulu	10
B. Kajian teori.....	15
1. Kegunaan Dan Fungsi Onderdil-Aksesoris Dalam Bidang Otomotif	15
2. Tujuan Pengawasan Onderdil-Aksesoris Secara Umum	18
3. Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Mengenai Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Beredar	22
4. Perlindungan Konsumen Mengenai Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Melanggar Hukum.....	27
5. Tindakan Hukum Islam Mengenai Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Dalam Penggunaannya.....	32
BAB III METODE PENELITIAN	40
A. Jenis Penelitian	40
B. Pendekatan Penelitian	41
C. Lokasi Penelitian.....	42
D. Jenis dan Sumber Data	42

E. Metode Pengumpulan Data.....	43
F. Metode Pengolahan Data.....	43
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	46
A. Hasil Penelitian.....	46
1. Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Di Polres Kota Malang Yang Beredar Di Masyarakat.....	46
2. Tindakan Polres Kota Malang Mengenai Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Merugikan Masyarakat.....	50
3. Pengawasan Dan Upaya Tindakan Terhadap Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor, Dengan Prespektif Hukum Islam.....	53
B. Pembahasan.....	56
1. Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Di Polres Kota Malang Yang Beredar Di Masyarakat.....	56
2. Tindakan Polres Kota Malang Mengenai Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Merugikan Masyarakat.....	61
3. Pengawasan Dan Upaya Tindakan Terhadap Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Dengan Prespektif Hukum Islam.....	70
BAB V PENUTUP.....	77
A. Kesimpulan.....	77
1. Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Di Polres Kota Malang.....	77
2. Tindakan Polres Kota Malang Terhadap Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Merugikan Masyarakat.....	78
3. Pengawasan Dan Upaya Tindakan Terhadap Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Dengan Prespektif Hukum Islam.....	79
B. Saran.....	80
DAFTAR PUSTAKA.....	83
LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	86
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	95

ABSTRAK

Maulana Malik Ibrahim, 13220082, **Praktik Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Di Polres Kota Malang Prespektif Hukum Islam**, Skripsi jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang,
Pembimbing: Dr. Suwandi M. HI

Kata Kunci: Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor, Uji Kelayakan Onderdil Aksesoris Kendaraan.

Mengenai legalitas dari suatu onderdil-aksesoris yang sering menjadi masalah dalam ruang lingkup masyarakat yang mana hukum di Indonesia tidak bisa mengikuti pola pikir ataupun tingkah laku masyarakat Indonesia yang sangat kreatif dan aktif. Kemudian dengan adanya pengawas dari pihak kepolisian lalu lintas yang sering melakukan penindakan terhadap pengguna kendaraan yang menggunakan onderdil-aksesoris kendaraan bermotor. Dalam proses tindakan tersebut sering sekali menimbulkan pro dan kontra. Maka penulis ingin mengetahui Praktik Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor di Polres Kota Malang Prespektif Hukum Islam.

Dari latar belakang di atas muncul rumusan masalah yaitu: 1) Pengawasan onderdil-aksesoris kendaraan bermotor di Polres Kota Malang yang beredar di masyarakat. 2) Tindakan apa saja yang dilakukan oleh Polres Kota Malang mengenai onderdil-aksesoris kendaraan bermotor yang merugikan masyarakat. 3) Pengawasan dan upaya tindakan terhadap onderdil-aksesoris kendaraan bermotor, dengan prespektif hukum Islam.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris dengan menggunakan pendekatan kualitatif (*yuridis sosiologis*). Data yang dikumpulkan berupa data primer dan sekunder yang dilakukan dengan teknik observasi dan wawancara.

Hasil penelitian ini menunjukkan praktik pengawasan onderdil-aksesoris kendaraan bermotor di Polres Kota Malang masih banyak kekurangan sebagai onderdil-aksesoris yang digunakan oleh masyarakat Indonesia. Namun, banyak sekali onderdil-aksesoris kendaraan bermotor bukan original dan tidak di uji, maka Undang-Undang No.22 Tahun 2009 sebagai pedoman pengaturan pihak LANTAS dan DISHUB yang belum secara spesifik menjelaskan onderdil-aksesoris yang layak. Kemudian, dari segi Hukum Islam, penggunaan onderdil-aksesoris kendaraan bermotor harus yang tidak merugikan diri sendiri dan orang lain.

ABSTRACT

Ibrahim, Maulana Malik. 13220082, **Islamic Legal Perspective of Practices of Supervision Auto Part-Accessories of Vehicles in Polres Kota Malang**. Thesis. Islamic Business Law. Faculty of Sharia. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang,
Advisor: Dr. Suwandi M. HI

Key Words: Auto Part-Accessories, Feasibility Test Of Auto Parts-Accessories of Vehicles.

Regarding the legality of an auto parts-accessories are often have problem in the scope of the law community on which Indonesia could not follow the pattern of thought or behaviour of society Indonesia very creative and active. Then with the supervisor of the traffic police often do act against vehicles users using auto parts-accessories of vehicles. In the process these actions often evoke the pros and cons. Then the author would like to know the Practices of supervision Auto Parts-Accessories of motor vehicles at Polres Malang Islamic Legal Perspective.

From thr background of study above the author formulated research question that are, 1) supervisiom of auto parts-accessories of vehicles in the Polres Kota Malang are circulating in the people. 2) what actions are done by the Polres Kota Malang on auto parts-accessories of vehicles to detriment community. 3) supervision and attempts action against anti parts-accessories of vehicles with the perspective of Islamic law.

Research methods used in this research is the empirical juridical using qualitative approach (the juridical sociological). Data collection of the research are form of primary and secondary data is done with the technique of obsevation and interviews.

The results of this study demonstrate the practice of supervision of auto parts-accessories of motor vehicles at polres Malang still many weaknesses as auto parts-accessories used by the Indonesia people. However, an awful lot of auto parts-accessories of vehicles is not original and not on the test, then the government regulation No. 22 Year 2009 as the LANTAS regulations and setting guidelines for DISHUB that have not been specifically explain auto parts-accessories. Then, in terms od islmanic law, the use of auto parts-accessories of vehicles must be that do not harm ourselves and other.

الملخص

مولانا مالك إبراهيم، 13220082، ممارسة مراقبة معدات المركبات ذات المحركات في شرطة المدينة مالانج. بمنظور الشريعة الإسلامية. البحث الجامعي قسم قانون معاملة الشرعية، كلية الشريعة، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج، المشرف الدكتور سواندي الماحيستير

الكلمة المحتاحية: معدات المركبات ذات المحركات، اختبار الجدوي على المركبات ذات المحركات القانوني على معدات المركبات ذات المحركات التي تكون مشكلة المجتمع أيما الحكم في الإندونيسي لا يستطيع أن يتبع أفكار المجتمع الإندونيسي وسلوكه من كان خلاقة وفاعلة. ثم بإشراف شرطة المرور ما زال اتخاذ الإجراءات على مستخدم السيارات الذي يستخدم معدات المركبات ذات المحركات. في عملية مثل هذه التدابير غالبا ما يثير إيجابيات وسلبيات. فالكاتب يريد أن يعرف ممارسة مراقبة معدات المركبات ذات المحركات في الشرطة المدينة مالانج. بمنظور الشريعة الإسلامية.

من ذلك خلفية البحث كما تقدم فتظهر أسئلة تعني: (1) لماذا معدات المركبات ذات المحركات في شرطة المدينة مالانج الذي يعتم في المجتمع. (2) ما هي الإجراءات التي يتعين الاضطلاع بشركة المدينة مالانج عن معدات المركبات ذات المحركات التي تضر المجتمع. (3) ممارسة و محاولة الفعلية على معدات المركبات ذات المحركات. بمنظور الشريعة الإسلامية.

منهج البحث الذي استخدم في هذا البحث التجريبية القنونية باستعمال النهج الكيفي (التجريبية المجتمعية). جمع البيانات بقسمين البيانات الأسسي والبيانات الثانوي الذي يفعل بطريق الملاحظة والمقابلة.

هذا نتائج البحث يعرض معدات المركبات ذات المحركات في شرطة المدينة مالانج لا يزال هناك الكثير من عدم وجود مخالفات باعتبار معدات المركبات ذات المحركات الذي استخدم مجتمع الإندونيسي. لكن، كثير من معدات المركبات ذات المحركات ليس له الأصل ولا يختبر، فالقانون رقم 22 سنة 2009 يكون توجيه التنظيم لطرف المرور ووزارة النقل الذي لما يبين على وجه التحديد معدات المركبات ذات المحركات المتحقة. ثم، من وجه حكم الإسلام، استعمال معدات المركبات ذات المحركات يجب أن لا تضر أنفسهم والآخرين.



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar belakang

Mengenai suatu pengawasan dari suatu onderdil-aksesoris yang sering menjadi masalah dalam ruang lingkup masyarakat yang dimana hukum di Indonesia yang tidak bisa mengikuti pola pikir ataupun tingkah laku masyarakat Indonesia, yang sangat kreatif dan aktif. Menjadikan masalah yang sangat penting untuk dibahas dan diteliti supaya tidak ada yang dirugikan mengenai pengawasan suatu onderdil-aksesoris yang dimana masyarakat sangat membutuhkan hal tersebut, namun dengan kurang ada perhatian mengenai perlindungan hukum oleh pemerintah terhadap barang tersebut.

Namun bagaimana bisa berkembang kalau masih ada penghambat mengenai izin penerbitan barang dan penggunaan barang yang tidak sesuai dengan hukum Undang-Undang atau pun Peraturan Pemerintahnya. Penulis

memberikan batasan mengenai pembahasan ini lebih khususnya mengenai pengawasan onderdil-aksesoris kendaraan bermotor prespektif hukum Islam.

Pembahasan disini lebih kepada praktik pengawasan onderdil-aksesoris kendaraan bermotor namun ketika berada di jalan atau pun terdapat razia kendaraan bermotor masih terkena sanksi Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan. Disini timbul suatu hal yang dimana antara onderdil-aksesoris kendaraan bermotor dengan Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan tidak sesuai dan bermasalah antara keduanya. Dari masalah kedua aturan tersebut, masyarakat yang sangat berperan dalam hal ini mendapat kerugian dari para produksi ataupun para konsumen, dari dilarangnya onderdil-aksesoris kendaraan tersebut untuk beredar ataupun sampai barang tersebut dijadikan hal yang tidak layak untuk digunakan oleh konsumen.

Dikarenakan sering terjadinya hal yang bermasalah yang timbul akibat tidak layaknya barang yang dikeluarkan oleh pihak produsen menjadikan apa yang ditulis di dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mengenai maksud onderdil-aksesoris yang layak itu seperti bagaimana bentuk, model, kualitas atau pun harganya. Sedangkan di dalam Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan hanya menjelaskan secara umum dan tidak lebih spesifik.

Perlunya penanganan khusus oleh pemerintah supaya masyarakat atau pun juga peraturan yang harus dirubah supaya menemukan titik hal yang pasti agar terlaksana pula salah satu visi presiden RI yang meningkatnya UMKM di Indonesia dan juga masyarakat yang taat aturan hukum. Penulis

memberikan sedikit pandangan mengenai kedua aturan hukum Islam dan mengenai Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam pelanggaran Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan jika masyarakat membeli atau memasang onderdil-aksesoris kendaraan bermotor otomotif suatu barang yang telah melalui uji kelayakan di Indonesia namun masih adanya bertentangan dengan ruang lingkup keberlakuan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 4c yang berbunyi “*kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan*”. Kemudian BAB VII mengenai kendaraan pada pasal 48 yang menyebutkan:”

1. *Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.*
2. *Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:*
 - a. *susunan;*
 - b. *perlengkapan;*
 - c. *ukuran;*
 - d. *karoseri;*
 - e. *rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;*
 - f. *pemuatan;*
 - g. *penggunaan;*
 - h. *penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau*
 - i. *penempelan Kendaraan Bermotor.*
3. *Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:*
 - a. *emisi gas buang;*
 - b. *kebisingan suara;*
 - c. *efisiensi sistem rem utama;*
 - d. *efisiensi sistem rem parkir;*
 - e. *kincup roda depan;*
 - f. *suara klakson;*
 - g. *daya pancar dan arah sinar lampu utama;*
 - h. *radius putar;*

- i. akurasi alat penunjuk kecepatan;
 - j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
 - k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.
4. Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.¹

Kemudian dilanjutkan pada Bagian Ketiga, pasal 52 yang menyebutkan: “

1. Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut.
2. Modifikasi Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui.
3. Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.
4. Bagi Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (3), harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang, pasal 54 dalam pasal yang dimaksud kendaraan harus sesuai dengan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan dan juga hasil tes uji kendaraan.²

Namun dengan adanya aturan yang sesuai dengan Undang-Undang tidak di tutup kemungkinan masyarakat akan membeli onderdil-aksesoris lain untuk dijadikan keamanan, tetapi onderdil-aksesoris yang sudah sesuai ini tidak melewati uji tes kendaraan. Maka, ini lah yang bisa menjadi faktor terjadinya masalah mengenai onderdil-aksesoris kendaraan bermotor merugikan konsumen ketika membeli onderdil-aksesoris tersebut. Kerugian yang paling besar jika onderdil-aksesoris tersebut dijatuhi sanksi aturan ketentuan pidana Undang-Undang lalu lintas pada pasal 285 yang menjelaskan:

¹ Pasal 48 Undang- Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan

² R. Cecil andrew, *penegakan hukum lalu lintas*, (Bandung: Nuansa, 2011), h.28-29

1. *Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).*
2. *Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).³*

Jadi, yang membuat terjadinya kesalahan diantaranya onderdil-aksesoris kendaraan bermotor dengan Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan. Berlainan dan menimbulkan permasalahan hukum. Beberapa tinjauan dan prespektif yang digunakan untuk mengurangi kerugian terhadap konsumen yang tidak paham hukum dan juga sebagai acuan hukum. Maka penulis, memberikan suatu refrensi dan sudut pandang penelitian yang harus dijadikan tolak ukur demi terjadinya kemaslahatan untuk seluruh masyarakat indonesia.

Dalam pandangan hukum Islam sendiri hal yang menjadi kerugian untuk umat manusia dilarang keras dilakukan namun dengan perkembangan zaman yang tidak melihat hal tersebut. Menjadikan setiap manusia melakukan hal yang di luar hukum dan juga melawan hukum. Khusus dalam merugikan diri sendiri dan orang lain telah diatur didalam kaidah fiqh dan juga hadits salah satunya yaitu

³ Pasal 285 Undang- Undang No.22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas dan Angkutan jalan

مَنْ ضَارَّ ضَرَّهُ اللهُ وَمَنْ شَاقَّ شَقَّ اللهُ عَلَيْهِ

“Barang siapa membahayakan orang lain, maka Allâh akan membalas bahaya kepadanya dan barangsiapa menyusahkan atau menyulitkan orang lain, maka Allâh akan menyulitkannya.”⁴

Telah dijelaskan dalam hadist tersebut hal yang menjadikan kemudratan itu harus dihindari dan diharamkan, untuk seluruh umat Islam dan para penegak hukum di Indonesia

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah yang dipaparkan di atas, maka penyusun merumuskan pokok masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Pengawasan onderdil-aksesoris kendaraan bermotor di polres kota malang yang beredar di masyarakat?
2. Tindakan apa saja yang di lakukan oleh polres kota malang mengenai onderdil-aksesoris kendaraan bermotor yang merugikan masyarakat?
3. Bagaimana pengawasan dan upaya tindakan terhadap onderdil-aksesoris kendaraan bermotor, dengan prespektif hukum Islam?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjawab pokok masalah di atas, yaitu:

1. Untuk menjelaskan mengenai maksud onderdil-aksesoris kendaraan bermotor yang sesuai dengan aturan Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan.

⁴Dakwah Yazid bin Abdul Qadir Jawas, Diringkas dari Jâmi’ul ‘Ulûm wal Hikam (II/212), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, diakses tanggal 17 april 2017

2. Memahami tindakan yang dilakukan oleh Polres Kota Malang mengenai onderdil-aksesoris kendaraan bermotor yang tidak sesuai untuk peruntukannya.
3. Memahami pengawasan dan tindakan terhadap masyarakat untuk lebih waspada dalam membeli atau menggunakan barang yang sesuai hukum Islam.

D. Manfaat Penelitian

Dari hasil penelitian ini diharapkan memiliki nilai manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis dalam rangka memperluas dinamika ilmu pengetahuan hukum Islam. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Secara akademisi hasil penelitian diharapkan dapat menambah kontribusi dalam rangka memperkaya khazanah ilmu pengetahuan, khususnya dalam kaitannya dengan perlindungan konsumen dalam melakukan jual-beli.
2. Secara ilmiah penelitian ini diharapkan dapat memberikan wacana kepada mahasiswa dalam upaya pengembangan pemikiran dalam bidang hukum Islam.

E. Definisi Operasional

1. Praktik adalah tingkah laku yang dilakukan pihak yang melakukan tindakan yang bisa melawan dan menentang suatu hukum yang telah ditetapkan ataupun yang tidak ada.
2. Pengawasan adalah suatu tindakan yang menjadikan ketertiban bagi segala sesuatu yang telah dilakukan oleh para pihak yang berperkara untuk menciptakan kedamaian dan ketentraman seluruh masyarakat.

3. Onderdil adalah komponen dari mesin yang dicadangkan untuk perbaikan atau penggantian bagian kendaraan yang mengalami kerusakan. Suku cadang merupakan bagian penting dalam manajemen logistik dan manajemen rantai suplai.
4. Aksesoris adalah suatu perlengkapan yang ditambahkan pada kendaraan bermotor, jenisnya pun bermacam-macam, mulai dari knalpot, velg, cakram dan lainnya motor akan terawat dan terjaga apabila diberikan aksesoris yang tepat dan berkualitas. Tidak hanya memperindah tampilan luar saja, namun juga untuk kenyamanan serta keamanan saat berkendara.
5. Hukum Islam adalah suatu hukum yang digunakan untuk menjadi titik keadilan seluruh umat Islam dan sebagai tolak ukur hal yang telah dilakukan oleh masyarakat yang tidak taat hukum atau pun melanggar hukum itu sendiri.

F. Sistematika Penulisan

Secara keseluruhan pembahasan dalam penelitian ini dibagi menjadi lima bab, yang rinciannya adalah sebagai berikut:

Bab I pendahuluan yang memuat gambaran umum tentang konteks penelitian, kegelisahan akademik penelitian. Berdasarkan konteks penelitian tersebut kemudian dirumuskan menjadi beberapa pertanyaan sebagai rumusan masalah. Jawaban dari pertanyaan-pertanyaan tersebut digunakan untuk mencapai tujuan penelitian. Temuan dalam penelitian diharapkan dapat memberikan kontribusi positif baik dalam ranah teoritik maupun praktik. Untuk memastikan keaslian (orisinalitas) penelitian, pada bagian ini juga dicantumkan penelitian-penelitian terdahulu. Istilah-

istilah digunakan dalam penelitian ini yang memerlukan penjelasan terhadap pada definisi operasional.

Bab II kajian pustaka, meliputi pembahasan tentang onderdil-aksesoris yang dilihat dari Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Tujuan dan manfaat dari onderdil-aksesoris dan aturan Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan.

Bab III metode penelitian, meliputi jenis penelitian, pendekatan yang digunakan dalam penelitian, lokasi penelitian, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data dan yang terakhir adalah metode analisis data agar dapat menemukan jawaban dari permasalahan yang terdapat dalam penelitian yang dilakukan.

Bab IV paparan dan temuan data penelitian, meliputi gambaran umum kondisi masalah yang ada seperti onderdil-aksesoris yang bermasalah dengan Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, kondisi masyarakat dalam mentaati hukum yang sesuai dengan aturan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah. Data-data kemudian disarikan dalam bentuk temuan penelitian dan analisis hasil penelitian, berdasarkan data yang sudah terkumpul dan dipaparkan, pada bagian ini dilakukan analisis dengan kajian teori, lokasi penelitian, pandangan penulis sendiri berdasarkan data-data tentang peraturan yang sesuai dengan kondisi masyarakat dan manfaat yang akan diperoleh dari aturan yang konkrit dan sesuai dengan kondisi masyarakat yang ada.

Bab V penutup, yang terdiri dari kesimpulan sebagai intisari penelitian ini, dan saran yang berkaitan dengan pengembangan pembahasan pasca penelitian ini.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang sama-sama membahas tentang praktik pengawasan onderdil/aksesoris kendaraan bermotor:

1. Penelitian yang dilakukan pada tahun 2012 oleh Febi Amanda, Mahasiswa Universitas Indonesia, dengan berjudul “Analisi Formulasi Kebijakan Pemberlakuan Helm SNI (Standar Nasional Indonesia) Secara Wajib Bagi Pengendara Motor”. Masalah yang ditarik dalam skripsi penelitian terdahulu ini adalah formulasi kebijakan wajib SNI helm dalam penelitian ini bahwa dalam rumusan kebijakan dijelaskan lebih mengarah kepada peran industri helm sebagai yang wajib dalam membuat helm. Alasan menelaah formulasi kebijakan wajib SNI helm dalam penelitian ini bahwa dalam rumusan kebijakan dijelaskan lebih mengarah kepada peran

industri helm sebagai yang wajib dalam membuat helm SNI, namun konteks dalam kebijakan tersebut menyebutkan pula wajib bagi pengendara kendaraan bermotor roda dua untuk menggunakan helm yang memenuhi standart SNI. Secara garis besar isi kebijakan lebih menitik beratkan pada peran industri.⁵

2. Penelitian yang dilakukan pada tahun 2015 oleh Satrio Samtha Nugraha, Mahasiswa Universitas Jendral Soedirman, dengan berjudul Pengawasan Terhadap Peredaran Suku Cadang Sepeda Motor Dalam Rangka Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Di Kabupaten Banyumas Berdasarkan Undang-Undang No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Masalah yang ditarik dalam skripsi penelitian terdahulu ini adalah pengawasan terhadap peredaran suku cadang yang ditinjau dari perlindungan konsumen. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengawasan terhadap peredaran suku cadang sepeda motor dalam rangkan perlindungan hukum terhadap konsumen di kabupaten banyumas berdasarkan Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif dengan pendekatan peraturan perundang-undangan. Sumber data dalam penelitian ini menggunakan data sekunder dari bahan kepustakaan yang didukung dengan data primer dari hasil wawancara. Data berupa uraian yang disusun secara urut dan

⁵ Febi Amanda, *Analisi Formulasi Kebijakan Pemberlakuan Helm SNI (Standar Nasional Indonesia) Secara Wajib Bagi Pengendara Motor*, Skripsi, (jakarta: Universitas Indonesia, 2012)

systematis. Sedangkan metode analisis data yang digunakan adalah metode normatif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap peredaran suku cadang sepeda motor di kabupaten banyumas dilakukan oleh dinas perindustrian, perdagangan, dan koperasi kabupaten banyumas yang berupa pengawasan secara berkala dan pengawasan secara khusus merupakan pengawasan yang bersifat langsung, pengawasan tidak langsung, pengawasan preventif dan pengawasan represit.⁶

3. Penelitian yang dilakukan pada tahun 2014 oleh Nazarudin Fakultas Syariah Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim dengan judul “Sanksi Hukum Terhadap Buruknya Pelayanan Bagi Penumpang Bus patas Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkatan Jalan Perspektif Konsep Ta’zir Dalam Islam” skripsi yang di tulis oleh peneliti ini adalah sanksi hukum atas pelanggaran-pelanggaran oleh bus patas yang seharusnya harus diterapkan demi sebuah kemaslahatan semua pihak. Pelanggaran atas tidak sesuainya pelayanan menimbulkan ketimpangan sosial antara pemilik jasa bus patas dengan penumpangnya. Sedangkan penelitian ini merupakan penelitian normatif bersifat deskriptif sebab dalam penelitian normatif ini tidak dibutuhkan sumber ukum berupa angka

⁶ Satrio Samtha Nugraha, Pengawasan Terhadap Peredaran Suku Cadang Sepeda Motor Dalam Rangka Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Di Kabupaten Banyumas Berdasarkan Undang-Undang No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, skripsi, (Purwokerto: Universitas Jenderal Soedirman, 2015)

ataupun data melainkan hanya diperlukan adanya bahan hukum yang berisi aturan-aturan yang bersifat normatif.

Dari latar belakang yang ditulis oleh peneliti yaitu mengenai buruknya pelayanan dalam transportasi termasuk kategori pelanggaran hukum yang dalam istilah fiqh disebut *Jarimah*. Pelayanan minimal yang seharusnya diberikan oleh penyedia jasa harusnya diberikan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku dan juga sesuai dengan kontek hukum Islam itu sendiri. Jika ditelaah terlebih lanjut, tindak pidana tersebut bukan merupakan tindak pidana yang menyalahi aturan syara'. Namun demikian, hal tersebut menyalahi aturan pemerintah selaku pembuat dan pengawas undang-undang yang berlaku.

Dari hasil analisis peneliti memfokuskan bagaimana bentuk tanggung jawab yang diberikan oleh jasa penyedia jasa bus patas kepada penumpang tersebut akibat kelalaian dari pihak bus patas yang pelayanan masih kurang maksimal seperti supir ugal-ugalan dijalan maupun fasilitas dari bus tersebut. Serta pemberian sanksi kepada perusahaan penyediaan jasa tersebut oleh pemerintah atau oknum yang mempunyai hak terhadap kasus tersebut.⁷

⁷ Nazarudin, Sanksi Hukum Terhadap Buruknya Pelayanan Bagi Penumpang Bus patas Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Perspektif Konsep Ta'zir Dalam Islam, Skripsi, (Malang: Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim, 2014)

TABEL
PERBEDAAN PENELITIAN

No	Nama Peneliti dan Tahun Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Originalitas Penelitian
1.	Febi Amanda (2012)	Sama-sama meneliti barang ber-lisensi Standar Nasional Indonesia	Penelitian hanya terfokuskan dengan kebijakan dalam perberlakuan barang ber-lisensi Standar Nasional Indonesia	Meneliti implementasi pemberlakuan kebijakan wajib SNI helm yang bertuang dalam Permen perindustrian RI No.40/M-IND/PER/4/2009 untuk mendukung UU No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan
2.	Satrio Samtha Nugraha (2015)	Sama-sama meneliti peredaran barang onderdil kendaraan terhadap perlindungan konsumen	Peneliti lebih fokus kedalam pengawasan barang yang di gunakan oleh konsumen.	pengawasan terhadap peredaran suku cadang sepeda motor dalam rangka perlindungan hukum terhadap konsumen di Kabupaten Banyumas berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
3.	Nazarudin (2014)	Persamaannya yaitu sama-sama mengkaji undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan beserta perlindungan konsumen yang dimana untuk menjadinya kemaslahatan yang baik.	Pengawasan terhadap jasa yang kurang baik terhadap konsumen padahal aturan sudah ada dan konsumen yang selalu dirugikan jika mendapat masalah.	Sanksi Hukum Terhadap Buruknya Pelayanan Bagi Penumpang Bus patas Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Perspektif Konsep Ta'zir Dalam Islam.

B. Kajian Teori

1. Kegunaan Dan Fungsi Onderdil-Aksesoris Dalam Bidang Otomotif

Jenis onderdil-aksesoris dan suku cadang motor sangatlah beragam mulai dari body, mesin, hingga aksesorisnya. Beberapa jenis suku cadang yang cukup penting untuk motor antara lain busi, knalpot, BRT CDI, dan shockbreaker. Selain itu, masih ada berbagai variasi yang berfungsi untuk mempercantik tampilan dan menunjang fungsi, seperti handle bar, footstep, kotak box untuk menyimpan barang, variasi klakson, berbagai variasi lampu, speedometer, roda, alarm, kunci ganda, oli, alat penghemat bahan bakar, dan masih banyak lagi.

Perawatan suku cadang motor melalui servis rutin adalah hal yang penting. Seringkali ada beberapa suku cadang motor yang perlu diganti saat servis. Jika memang komponen tersebut sudah tampak tidak layak lagi, jangan ragu untuk menggantinya. Sebab, kerusakan sebuah suku cadang bisa memicu kerusakan pada suku cadang yang lain.

Suku cadang motor yang paling sering diganti adalah busi, ban dalam bagian belakang, saringan bensin, dan saringan oli. Busi harus harus rutin dibersihkan dari segala kotoran dan sisa oli mesin supaya lebih tahan lama.

Beberapa jenis suku cadang motor yang perlu mendapat perhatian lebih karena sangat penting dan berperan frontal adalah karburator, rantai, gir, dan aki. Karburator harus dibersihkan setelah motor berjalan 25 ribu kilometer. Rantai juga harus dicek supaya memiliki tensi tepat, yaitu tidak terlalu kencang dan tidak juga terlalu kendur. Olesi rantai dengan oli supaya memiliki kinerja maksimal dan tidak cepat aus.

Perhatikan juga kondisi dan posisi gir. Kalau gir motor sudah tajam atau aus maka harus diganti dengan yang baru. Aki juga perlu dicek secara berkala. Usia pemakaian aki rata-rata adalah 10 ribu kilometer. Air aki sering menjadi kering tanpa disadari pengendara. Akibatnya, motor tidak bisa distarter dan nyala lampu menjadi redup.

Motor juga memiliki aksesoris sebagai pelengkap. Variasi untuk pengendara antara lain helm, baju, jam tangan, kacamata, sarung tangan, rompi, dan sepatu. Jangan remehkan penggunaan aksesoris-aksesoris tersebut. Saat ini banyak orang menomorduakan aksesoris. Padahal, pemakaian aksesoris mampu meningkatkan keamanan para pengendara, bukan alasan gaya semata. Selain itu, ingatlah untuk memprioritaskan pemakaian suku cadang asli. Meskipun lebih mahal dari suku cadang palsu, namun suku cadang asli jauh lebih awet, tahan lama, usia pakai yang panjang, serta lebih terjamin.

Di Indonesia, perkembangan jumlah pengendara motor sangatlah pesat. Oleh sebab itu, kebutuhan akan aksesoris dan suku cadang motor pun semakin meningkat. Saat ini, kebutuhan suku cadang dan aksesoris motor dapat dengan mudah dipenuhi karena sudah banyak bengkel atau toko yang menjual onderdil motor. Selain membeli di bengkel atau toko aksesoris motor, belanja online dapat menjadi salah satu alternatif.⁸

⁸ Rahardjo adisasmita, *Analisis kebutuhan transportasi*, (jakarta: Graha Ilmu, 2015), h. 79

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi jalan.

Berdasarkan Undang-Undang No. 14 tahun 1992 yang dimaksud dengan peralatan teknik dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Kendaraan bermotor termasuk juga kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya. Pada umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, namun mesin listrik dan mesin lainnya juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan.⁹

Penulis mengemukakan bahwa misi onderdil-akseoris yang layak adalah untuk meningkatkan kualitas keselamatan masyarakat. Dapat ditambahkan bahwa sebagaimana halnya dengan menciptakan rasa perikemanusiaan, ia terdiri dari sistem gagasan berdasarkan kebutuhan dan harapan manusia, untuk mencoba untuk menjawab tantangan ini.

Semua onderdil-aksesoris yang mencakup definisi, lambang, satuan ukuran, metode gambar, spesifikasi produk, sistem manajemen, metode uji dan metoda analisa, metode pengambilan contoh, standar produk, proses dan jasa, kualitas dan keselamatan, bila diterapkan dengan benar akan

⁹ Dini anggaraini, *Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda*, *ejournal.sos.fisip-unmul.org*, 1 (Oktober, 2013), 14.

menghasilkan sesuatu bagi masyarakat, konsumen dan pemakai yang seharusnya lebih baik dan lebih handal.

Disini penulis memberikan pandangan terhadap standart yang dimaksud oleh pihak polisi tersebut dalam arti Kata standart berasal dari bahasa inggris “standard”, dapat merupakan terjemahan dari bahasa perancis “norme” dan “etalon”. Istilah “norme” dapat didefinisikan sebagai standar dalam bentuk dokumen, sedangkan “etalon” adalah standar fisis atau standar pengukuran. Standar merupakan salah satu fokus ilmu yang dipelajari dan dikembangkan oleh para ahli dalam memilih, menguji atau mensertifikasi sebuah produk.

Salah satu contoh yang jelas adalah peningkatan kualitas hidup terkait dengan onderdil-akseoris yang mencakup aspek yang berkaitan langsung dengan hajat hidup masyarakat seperti standar di bidang K3L (kesehatan, keselamatan, keamanan dan lingkungan hidup), standar di bidang ekonomi, lingkungan hidup, pangan, kesehatan, keamanan dan bahan-bahan berbahaya. Tujuan utama dari standar tersebut adalah agar manusia dapat meningkatkan kesejahteraan kehidupan mereka dengan menekan kemungkinan terjadinya kerugian, ketidaknyamanan atau ketidak amanan penggunaan produk atau jasa di masa sekarang atau mendatang.

2. Tujuan Pengawasan Onderdil-Aksesoris Secara Umum

Kendala dalam menangani pelanggaran lalu lintas tentang modifikasi dilapangan memang ada tetapi Polisi tidak pernah menyerah dalam menangani pelanggaran lalu lintas karena itu sudah merupakan tugas utama dari Kepolisian. Kendala utamanya malah berada pada masyarakat itu

sendiri. Masyarakat Indonesia terutama di zaman sekarang kesadaran hukumnya masih rendah, mereka merasa bangga ketika sebuah aturan atau hukum yang ada dilanggar. Memang rupanya sudah menjadi budaya masyarakat Indonesia dari generasi ke generasi.¹⁰

a. Kesesuaian untuk penggunaan tertentu (*fitness for purpose*)

Kemampuan proses, produk atau jasa untuk memenuhi kegunaan yang ditetapkan dalam kondisi spesifik tertentu. Setiap proses, produk atau jasa dimaksudkan untuk dapat memenuhi kebutuhan pemakai. Standar berguna untuk mengidentifikasi parameter optimum bagi kinerja suatu proses, produk atau jasa dan metode untuk evaluasi pemenuhan persyaratan terkait. Standar dapat pula mempersyaratkan kondisi penggunaan proses, produk atau jasa, untuk mencegah terjadinya kegagalan proses, produk atau jasa akibat pemakaian yang tidak tepat oleh pengguna atau akibat tidak dipenuhinya persyaratan mutu proses, produk atau jasa.

b. Mampu tukar (*interchangeability*)

Kesesuaian bahwa suatu produk, proses atau jasa dapat digunakan untuk mengganti dan memenuhi persyaratan relevan disebut mampu tukar. Melalui penetapan standar proses, produk atau jasa dapat saling dipertukarkan. Contoh: bilah pisau cukur (silet) dari merek berbeda dapat digunakan di alat cukur yang sama.

¹⁰ Michael agung budianto kaparang, *Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas Dalam Hal Memodifikasi Kendaraan Bermotor Di Kota Surakarta (Studi Kasus Di Polresta Surakarta)*, jurnal-mahasiswa.unisri.ac.id, 187 (Surakarta, 2016), 7-8

c. Pengendalian keanekaragaman (*variety reduction*)

Salah satu tujuan pengendalian keaneka ragaman adalah untuk menentukan jumlah ukuran optimum, grade, komposisi, “rating”, dan cara kerja (*practices*) untuk memenuhi kebutuhan tertentu. Jumlah ragam yang berlebihan akan menyulitkan konsumen dalam memilih produk yang sesuai dengan keinginannya serta dari segi produsen akan meningkatkan biaya produksi. Contoh: standar ukuran kertas (seri A).

d. Kompatibilitas (*compatibility*)

Tujuan dari kompatibilitas adalah kesesuaian proses, produk atau jasa untuk digunakan secara bersamaan dengan kondisi spesifik untuk memenuhi persyaratan relevan, tanpa menimbulkan interaksi yang tidak diinginkan. Contoh: pemrosesan data elektronik, informasi harus dalam bentuk kode untuk penyimpanan, transmisi dan retrieval dalam bentuk pulsa elektronik. Agar kode tadi pada setiap saat dikenali oleh berbagai jenis piranti, kode harus distandardisasi. Standardisasi di bidang ini mendukung usaha untuk memperoleh kompatibilitas antara berbagai piranti atau subsistem dan membuka peluang untuk ekspansi fitur dan pertukaran informasi antar berbagai sistem.¹¹

e. Meningkatkan pemberdayaan sumber daya

Pencapaian ekonomi menyeluruh secara maksimum dengan meningkatkan pemanfaatan sumber daya seperti material, modal dan optimasi pemberdayaan manusia merupakan tujuan penting dari

¹¹ Tim Badan Standar Nasional, *Pengantar Standar*, (Jakarta: Badan Standardisasi Nasional, 2009), h. 12-13

standardisasi. Di unit manufaktur misalnya, aspek standardisasi material, komponen dan metode produksi dimanfaatkan untuk mengurangi pemborosan dan memungkinkan penerapan produksi dengan cara yang lebih baik. Sebagai contoh: konstruksi bangunan sipil, pencampuran adukan (semen : pasir : air sesuai standar) dilakukan dengan perbandingan yang benar, begitu pula pemakaian besi beton untuk beton bertulang sehingga mencapai kekuatan yang dipersyaratkan sesuai rekomendasi standar dan pedoman bangunan.

f. Menjamin kepentingan konsumen dan masyarakat

Konsumen kini sangat kritis terhadap masalah keawetan, kehandalan, konsumsi energi, ketahanan terhadap bahaya kebakaran dan lain sebagainya. Hal-hal seperti ini dipersyaratkan dalam suatu standar dan informasi mengenai hal ini dapat dicantumkan pada label dan merupakan hasil pengujian suatu laboratorium yang telah diakreditasi.

g. Mengurangi hambatan perdagangan.

Dalam masa globalisasi ini masyarakat internasional berusaha keras untuk mengurangi hambatan perdagangan yang dilakukan oleh negara tertentu untuk membatasi akses pasar terhadap masuknya produk negara lain misalnya dengan menetapkan bea masuk atau menetapkan standar secara sepihak. Standar mencegah adanya hambatan perdagangan non-tarif melalui harmonisasi persyaratan (standar yang sama setidaknya setara dan membatasi standar yang berbeda), sedemikian sehingga memungkinkan terjadi kompetisi sehat.

Pembeli atau konsumen yakin bahwa level mutu suatu produk, proses atau jasa yang telah diproduksi atau tersedia sesuai dengan standar yang diakui.¹²

3. Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Mengenai

Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Beredar

Transportasi adalah darah bagi kehidupan perekonomian dan sosial transportasi jalan raya kendaraan bermotor yang mengangkut manusia dan barang ke tempat-tempat yang diinginkan adalah elemen penting dalam gambaran transportasi yang lengkap. Transportasi jalan raya yang efisien bergantung pada kinerja berbagai unsur namun kinerja polisi lalu lintas adalah salah satu unsur penting dalam setiap program untuk mengatur transportasi jalan raya agar bisa beroperasi secara efisien dan untuk meminimalkan kesia-siaan.

Pekerjaan dasar polisi lalu lintas adalah “mengawasi lalu lintas.” Mengawasi lalu lintas membantu menjaga agar sistem transportasi jalan raya berfungsi secara lancar dan efisien. Jika seseorang diijinkan untuk menggunakan jalan raya sesuka hati mereka, yang terjadi adalah kekacauan. Jika cacat-cacat di dalam sistem jalan dibiarkan tidak terdetek dan tidak dilaporkan lalu lintas pada akhirnya akan berhenti sama sekali. Karena itu, tugas pengawasan lalu lintas pada dasarnya adalah menyediakan sistem bagi masyarakat yang bersama-sama menggunakan jalan tersebut agar bisa

¹² Tim Badan Standar Nasional, *Pengantar Standar*, h. 14-15

melakukan perjalanan dengan tingkat kekesalan, penundaan, dan bahaya seminimal mungkin.¹³

Untuk mencapai tujuan ini, para polisi yang memiliki wewenang dan pengetahuan harus berpatroli di jalan bukan hanya untuk mendeteksi titik-titik yang bermasalah dan para pembuat masalah, namun juga untuk langsung dan siaga dalam memberikan bantuan darurat kepada masyarakat. Jadi, patroli lalu lintas adalah metode utama yang diterapkan oleh polisi dalam menjalankan tugas-tugas lalu lintas atau mengawasi lalu lintas.

Tujuan utama patroli lalu lintas telah ditetapkan sebagai berikut:

- a. mencegah terjadinya berbagai pelanggaran
- b. mengenali dan menahan para pelanggar
- c. mengamati dan melaporkan kondisi lalu lintas
- d. mengamati kondisi jalan, termasuk obyek yang menghalangi pandangan yang perlu mendapat perhatian dan perbaikan
- e. menyediakan layanan tertentu bagi masyarakat dan
- f. menangani keadaan darurat dan menjaga kelancaran lalu lintas.¹⁴

Tujuan utama patroli polisi lalu lintas adalah mencegah pengemudi melanggar hukum. Efek pencegahan dari kehadiran petugas polisi terutama bergantung pada penafsiran si pengemudi tentang apa yang akan dilakukan oleh departemen kepolisian, dan kesadaran mereka tentang kehadiran polisi. Jika departemen anda sudah memiliki reputasi untuk menindak tegas para pelanggar hukum lalu lintas kehadiran polisi akan memberikan efek pencegahan kepada para pengemudi.

Tujuan lain dari patroli polisi lalu lintas adalah menemukan dan menahan para pelanggaran hukum lalu lintas untuk tujuan ini gunakan daya

¹³ Andrew R. Cecil, *Penegakan hukum lalu lintas*, h. 27

¹⁴ Andrew R. Cecil, *Penegakan hukum lalu lintas*, h. 28

pengamatan polisi secara maksimum untuk mendeteksi pengemudi yang membahayakan dan melanggar hukum. Beragam metode dan teknik untuk mendeteksi, mengejar, menghentikan dan menginterogasi para pelanggar hukum lalu lintas, kemudian mengambil tindakan tegas.¹⁵

Polisi lalu lintas Kota Malang merupakan badan hukum resmi yang bertugas berfungsi dalam pemeliharaan keamanan, ketertiban masyarakat penegakan hukum, perlindungan pengayoman, dan pelayanan terhadap masyarakat.¹⁶

Ditinjau Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, terlihat bahwa kelanjutannya adalah merupakan pengembangan yang signifikan dilihat dari jumlah clausul yang diaturnya, yakni yang tadinya 16 bab dan 74 pasal, menjadi 22 bab dan 326 pasal.

Jika melihat Undang-Undang sebelumnya yakni Undang-Undang No.14 Tahun 1992 menyebutkan Untuk mencapai tujuan pembangunan nasional sebagai pengamalan Pancasila, transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis dalam pembangunan bangsa yang berwawasan lingkungan dan hal ini harus tercermin pada kebutuhan mobilitas seluruh sektor dan wilayah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan

¹⁵ Andrew R. Cecil, *Penegakan hukum lalu lintas*, h. 32

¹⁶ Peraturan kapolri Kota Malang No.23 Tahun 2010

strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.

Berbeda dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- a. Kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan.
- b. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan

Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Minat yang terus meningkat terhadap lalu lintas yang aman, yang diwujudkan melalui program-program kepolisian lalu-lintas yang lebih terarah, proyek-proyek keselamatan kota dan wilayah, didirikannya lebih banyak kelompok pendukung masyarakat, munculnya perangkat-perangkat baru dan peralatan-peralatan ilmiah, dan beragam upaya penelitian menggambarkan tentang keselamatan yang lebih baik bagi para pengendara kendaraan bermotor dimasa depan.

Akan tetapi, seorang polisi sebaiknya tidak terlalu bergantung pada penggunaan beragam peralatan. Banyaknya peralatan baru yang bisa digunakan oleh polisi memang merupakan dukungan yang sangat baik. Tapi sebagian, Peralatan-peralatan baru memang bisa mengesankan masyarakat dan membangun citra yang sangat positif. Namun semua polisi harus ingat, bahwa kerja polisi yang benar-benar baik tidak bergantung pada radar, pesawat terbang, tes-tes bahan kimia, dan lain-lain melainkan bergantung pada manusia pilihan-pilihan mereka, pelatihan, pengawasan, dan kinerja sehari-hari mereka. Para pimpinan kepolisian harus terus berjuang keras untuk menerapkan program yang seimbang-program yang terus menerus terfokus pada sejumlah sasaran, dan membuahkan hasil-hasil yang diharapkan. Jika radar, pesawat terbang, dan banyak alat bantu lain bagi penegak hukum lalu lintas tetap digunakan secara tepat, penggunaan mereka akan sangat meningkatkan program-program kepolisian.

Namun, tinjauan ringkas tentang program-program khusus penegakan hukum lalu lintas ini diharapkan, setidaknya, akan lebih dipahami oleh para petugas penegakan hukum yang baru saat mereka mempersiapkan diri untuk memainkan peran yang sangat penting dalam program vital pencegahan kecelakaan lalu lintas.¹⁷

4. Perlindungan Konsumen Mengenai Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Melanggar Hukum

Mencermati lebih dalam dari semangat yang telah disebutkan di atas, maka kita harus lebih dalam lagi melihat isi dari Pasal-Pasal yang ada di Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Dari sini kita akan tahu apakah semangat tersebut seirama dengan isi dari pengaturan-pengaturannya, atau justru berbeda. Selanjutnya kita dapat melihat bagaimana Undang-Undang ini akan berjalan dimasyarakat serta bagaimana pemerintah sebagai penyelenggara negara dapat mengawasi serta melakuakn penegakannya.

Perundang-undangan yang ada di Indonesia dalam bidang transportasi digunakan sebagai acuan akan sebuah perlindungan konsumen transportasi baik angkutan barang maupun angkutan orang. Komponen yang diatur mengenai penyelenggaraan transportasi seperti standar teknis kendaraan dan keselamatan transportasi diatur berkesinambungan dengan aspek lainnya. Kebijakan uji berkala kendaraan bermotor secara hukum diatur dalam perundang-undangan dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009, Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003. Surat Keputusan Direktur

¹⁷ Andrew R. Cecil, *Penegakan hukum lalu lintas*, h. 76-77

Jenderal Perhubungan Darat dengan Nomor SK.1131/AJ.003/DRJD/2003 telah mengacu pada Keputusan Menteri Nomor 10 Tahun 19-88, di mana dalam Surat Keputusan mengatur tentang standar pelayanan teknis mobil bus umum dari segi kelas pelayanan dan standar keselamatan.¹⁸

Kemajuan transportasi yang dituntut penyelenggaraannya oleh perkembangan zaman sebagai penunjang antar wilayah maju dan wilayah yang sedang berkembang, dalam pelaksanaannya di Indonesia sangat banyak faktor yang menentukan dan juga efek domino dari setiap kebijakan yang ada. Kemajuan gaya hidup masyarakat tentunya juga dampak dari kemajuan transportasi yang pastinya selalu diikuti oleh banyak ragam jenis transportasi yang sudah didefinisikan beserta tentang peraturan dan ketetapan pemerintah selaku pembuat regulasi dan sebagai penyelenggara negara.

Jika dalam asas Perlindungan Konsumen Penting pula untuk mengetahui landasan perlindungan konsumen berupa asas-asas yang terkandung dalam perlindungan konsumen yakni :

- a. Asas Manfaat; mengamanatkan bahwa segala upaya dalam penyelenggaraan perlindungan Konsumen harus memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan Konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan.
- b. Asas Keadilan; partisipasi seluruh rakyat dapat diwujudkan secara maksimal dan memberikan kesempatan kepada Konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil.
- c. Asas Keseimbangan; memberikan keseimbangan antara kepentingan Konsumen, pelaku usaha, dan pemerintah dalam arti materiil ataupun spiritual
- d. Asas Keamanan dan Keselamatan Konsumen; memberikan jaminan atas keamanan dan keselamatan kepada Konsumen dalam

¹⁸ Mikha Ekapaksi Putra Kawangmani, *Deskripsi Uji Berkala Kendaraan Bermotor Mobil Bus Antar Kota, Dampak Ekonomi Dan Potensi Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Dimensi Pelaku Usaha Otobus (Studi Kasus Trayek Irisan Solo – Semarang)*, JIEP-Vol. 17, No 1(Maret, 2017), 74

penggunaan, pemakaian dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang dikonsumsi atau digunakan

- e. Asas Kepastian Hukum; baik pelaku usaha maupun Konsumen mentaati hukum dan memperoleh keadilan dalam penyelenggaraan perlindungan Konsumen, serta negara menjamin kepastian hukum.¹⁹

Seperti apa yang sudah dibahas di atas mengenai perlindungan konsumen untuk bisa digunakan secara baik namun Islam juga mengajarkan hal yang dimana memberikan ke maslahatan umat dan menjauhi ke mudharatan yang bisa merugikan umat. Kemudian Pengangkutan merupakan rangkaian kegiatan pemindahan penumpang atau barang dari satu tempat pemuatan (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) sebagai tempat penurunan penumpang atau pembongkaran barang muatan. Rangkaian peristiwa pemindahan itu meliputi kegiatan:

- a. Memuat penumpang atau barang ke dalam alat pengangkutan
- b. Membawa penumpang atau barang ke tempat tujuan dan
- c. Menurunkan penumpang atau membongkar barang di tempat tujuan.

Pengangkutan yang meliputi tiga kegiatan ini merupakan satu kesatuan proses yang disebut pengangkutan dalam arti luas. Pengangkutan juga dapat dirumuskan dalam arti sempit. Dikatakan dalam arti sempit karena hanya meliputi kegiatan membawa penumpang atau barang dari stasiun / terminal / pelabuhan / bandara tujuan. Untuk menentukan pengangkutan itu dalam arti luas atau arti sempit bergantung pada perjanjian pengangkutan yang dibuat oleh pihak-pihak, bahkan kebiasaan masyarakat.²⁰

¹⁹ Miru Ahmadi dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2004, H.25

²⁰ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung:Pt. Citra aditya bakti, 2013), h. 42

Peran hukum dalam perlindungan konsumen harus lah ada penjual yang jujur dalam perdagangan supaya tidak ada pihak yang dirugikan maupun yang disalahkan. Persaingan jujur adalah persaingan dimana konsumen dapat memiliki barang atau jasa karena jaminan kualitas dengan harga yang wajar. Oleh karena itu, pola perlindungan yang harmonis berdasarkan atas persaingan jujur. Sampai saat ini secara universal diakui adanya hak-hak konsumen yang harus dilindungi dan dihormati, yaitu:

1. Hak keamanan dan keselamatan
2. Hak atas informasi
3. Hak untuk memilih
4. Hak untuk didengar, dan
5. Hak atas lingkungan hidup.

Aspek-aspek hukum terhadap perlindungan konsumen di dalam era pasar bebas, pada dasarnya dapat dikaji dari dua pendekatan, yakni dari sisi pasar domestik dan dari sisi pasar global.²¹

Batasan ini dapat dilihat bahwa pihak yang bertanggung jawab adalah pelaku usaha pembuat produk tersebut. perkembangan ini dipicu oleh tujuan yang ingin dicapai doktrin ini yaitu:

- a. Menekan lebih rendah tingkat kecelakaan karena produk cacat tersebut.
- b. Menyediakan sarana hukum ganti rugi bagi korban produk cacat yang tidak dapat di hindari.

²¹ Celina tri siwi kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (jakarta: Sinar Grafika, 2011), h.88-89

Sesuatu produk dapat disebut cacat (tidak dapat memenuhi tujuan pembuatannya) karena :

- a. Cacat produk atau manufaktur
- b. Cacat Desain
- c. Cacat Peringatan atau cacat industri.

Cacat produksi atau manufaktur adalah keadaan produk yang umumnya berada di bawah tingkat harapan konsumen atau dapat pula cacat itu demikian rupa sehingga dapat membahayakan harta benda, kesehatan tubuh atau jiwa konsumen. Cacat seperti tersebut di atas termasuk cacat desain. Sebab kalau desain produk itu dipenuhi sebagaimana mestinya, tidaklah kejadian merugikan konsumen tersebut dapat terjadi.²²

Maka dari itu peneliti memberikan gambaran mengenai hukum Islamnya dalam perkembangan zaman dan era sekarang ini tidak menutup kemungkinan banyaknya hukum baru yang beredar di masyarakat, salah satunya yaitu produk/barang yang menjadi kelayakan. Disini lah hal yang dimana maslahatan umat di berikan oleh suatu negara yang dimana negara sebagai perlindungan seluruh masyarakatnya dari ulah para pelaku usaha yang memanfaatkan kurang pengetahuan konsumen terhadap suatu barang.

²² Az. Nasution, Hukum Perlindungan Konsumen suatu Pengantar, (jakarta: Diadit Media, 2001), h.249

5. Tindakan Hukum Islam Mengenai Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Dalam Penggunaannya.

Dalam kajian Islam pastinya sesuatu hal yang baik untuk umat muslim sangat diutamakan dalam melakukan suatu kegiatan dalam kehidupan, namun dalam aturan hukum Islam sudah dijelaskan secara baik tetapi umat muslim masih tidak menjalankan kegiatan tersebut. Disini penulis memberikan sedikit pandangan untuk mengingatkan.

Menurut Al-Ustadz Yazid bin Abdul Qadir Jawas

عَنْ أَبِي سَعِيدٍ سَعْدِ بْنِ مَالِكِ بْنِ سِنَانَِ الْخُدْرِيِّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ : لَا أَضَرَّ وَلَا أَضِرَّ

Dari Abû Sa'id Sa'd bin Mâlik bin Sinân al-Khudri Radhyallahu anhu, Rasûlullâh Shallallahu 'alaihi wa sallam bersabda, "Tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh membahayakan orang lain." (HR. Ad-araquthni no. 4461)²³

ada tambahan,

مَنْ ضَارَّ ضَرَّهُ اللَّهُ وَمَنْ شَاقَّ شَقَّ اللَّهُ عَلَيْهِ

"Barang siapa membahayakan orang lain, maka Allâh akan membalas bahaya kepadanya dan barangsiapa menyusahkan atau menyulitkan orang lain, maka Allâh akan menyulitkannya."²⁴

²³ Dakwah Yazid bin Abdul Qadir Jawas, Diringkas dari Jâmi'ul 'Ulûm wal Hikam (II/212), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, diakses tanggal 17 april 2017

²⁴ Dakwah Yazid bin Abdul Qadir Jawas, Diringkas dari Jâmi'ul 'Ulûm wal Hikam (II/212), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, diakses tanggal 17 april 2017

Hadits Abû Sa'îd di atas memiliki beberapa penguat dari sejumlah Sahabat lain, diantaranya 'Ubâdah bin ash-Shâmit (Ibnu Mâjah, no. 2340), 'Abdullâh bin 'Abbâs (Ibnu Mâjah, no. 2341), Abu Hurairah, Jâbir bin 'Abdillâh, Tsa'labah bin Abi Mâlik al-Qurazhi, Abu Lubâbah, dan 'Aisyah Radhyallahu anhum. Hadits ini dinilai hasan oleh an-Nawawi rahimahullah dalam al-Arba'în, Ibnu Rajab rahimahullah dalam Jâmi'ul 'Ulûm wal Hikam, dan Syaikh al-Albâni rahimahullah dalam Silsilatul Ahâdîtsish Shahîhah (no. 250), Irwâ-ul Ghalîl (no. 896), dan Shahîh Kitâbil Adzkâr wa Dha'îfuhu (II/985, no. 981/1247).

b. Pengertian ad-Dharar dan ad-Dhirâr

Para Ulama berbeda pendapat tentang adakah perbedaan makna antara kata adh-dharar dan adh-dhirâr? Diantara mereka ada yang mengatakan, makna kedua kata tersebut sama, (diucapkan dua kali) untuk menguatkan. Namun pendapat yang terkenal yaitu antara kedua kata tersebut terdapat perbedaan makna.

Dharar (bahaya) adalah lawan dari manfaat. Makna hadits tersebut tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh menimbulkan madharat (bahaya) tanpa alasan yang dibenarkan dalam syariat. Ada juga yang mengatakan, dharar ialah memudharatkan orang lain yang tidak pernah melakukan hal yang sama padanya, sedang dhirâr ialah membuat kemudharatan terhadap orang lain yang pernah melakukan hal yang sama padanya (membalas-red) dengan cara yang tidak diperbolehkan.

Hadits ini menjelaskan kaidah « لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ » yang telah dibakukan Ulama. Para ahli fiqih meng-qiyas-kan semua perkara-perkara yang

berbahaya dengan kaidah ini, terutama masalah-masalah kontemporer yang tidak ada pada zaman Nabi Shallallahu ‘alaihi wa sallam, misalnya, narkoba dan rokok. Keduanya dihukumi haram karena masuk dalam kaidah ini. Sebab hal tersebut berbahaya dan membahayakan orang lain. Dan masih banyak contoh lain yang dapat diambil dari kaidah ini. Karena itu, Imam Abu Dâwud rahimahullah mengatakan bahwa hadits ini termasuk salah satu hadits yang menjadi poros hukum-hukum fiqih.

Kesimpulannya, Rasûlullâh Shallallahu ‘alaihi wa sallam menolak dharar (mudharat/bahaya) dan dhirâr (menimbulkan bahaya) tanpa alasan yang benar. Adapun menimpakan madharat kepada seseorang dengan cara yang benar, maka itu tidak termasuk yang dilarang dalam hadits di atas. Misalnya, seseorang yang melanggar hukum-hukum Allâh Azza wa Jalla , lalu dihukum sesuai dengan kejahatannya; atau seseorang menzalimi orang lain, lalu orang yang dizhalimi menuntut balas dengan adil. Karena yang dimaksud dalam hadits di atas ialah menimbulkan madharat dengan cara yang tidak benar.²⁵

Contoh لَأَضَرَّ yaitu, seseorang yang menggunakan/menjual onderdil-aksesoris kendaraan bermotor namun masih dapat membahayakan diri sendiri atau pun orang lain. Maka, Orang ini berarti telah berbuat dharar (bahaya/kerugian) terhadap dirinya. Oleh karena itu, ia wajib dicegah dan dia wajib berhenti dari tindakannya itu, karena ia telah menzalimi dirinya sendiri dan membahayakan orang lain.

²⁵Almanhaj, Diringkas dari Jâmi’ul ‘Ulûm wal Hikam (II/212), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, diakses tanggal 17 april 2017

Contoh “وَلَا خَيْرَ لَكُمْ فِيهَا” , seseorang mengkhianati atau menipu kita, maka untuk mengamalkan potongan hadits itu, kita tidak boleh membalasnya dengan menipu atau mengkhianatinya. Contoh lain, si Rustam menzinai Siti, maka keluarga wanita yang dizinai tidak boleh membalas Rustam dengan menzinai keluarga si Rustam. Akan tetapi, hendaknya dilaporkan ke penguasa agar pelakunya dihukum.

Haram, Menimbulkan Madharat Kepada Seorang Muslim, hadits ini menunjukkan bahwa seorang Muslim tidak boleh memudharatkan (membahayakan) orang lain tanpa alasan yang benar. Seorang Muslim tidak boleh memudharatkan orang yang memudharatkannya, tidak boleh mencaci orang yang mencacinya dan tidak boleh memukul orang yang memukulnya. Untuk meminta haknya, ia bisa memintanya melalui hakim tanpa harus mencaci-maki. Dalam banyak hadits, Rasûlullâh Shallallahu ‘alaihi wa sallam melarang segala yang mendatangkan bahaya atas kaum Muslimin. Diantaranya, sabda Rasûlullâh Shallallahu ‘alaihi wa sallam:

...إِنَّ دِمَاءَكُمْ وَأَمْوَالَكُمْ حَرَامٌ عَلَيْكُمْ

”*Sesungguhnya darah kalian dan harta kalian haram atas kalian*”²⁶

Melakukan sesuatu yang membahayakan atau merusak kehormatan, harta atau jiwa kaum Muslimin adalah tindakan kezhaliman yang diharamkan oleh Allâh Azza wa Jalla . Rasûlullâh Shallallahu ‘alaihi wa sallam bersabda dalam hadits yang beliau riwayatkan dari Rabbnya,

²⁶ HR. Muslim (No. 1218), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, 17 april 2017

يَا عِبَادِي ! إِنِّي حَرَّمْتُ الظُّلْمَ عَلَى نَفْسِي ، وَجَعَلْتُهُ بَيْنَكُمْ مُحَرَّمًا ؛ فَلَا تَظَالَمُوا...

“Wahai hamba-Ku! Sesungguhnya Aku mengharamkan perbuatan zhalim atas diri-Ku dan Aku menjadikannya haram diantara kalian, maka janganlah kalian saling menzalimi.”²⁷

Islam melarang seluruh bentuk jual-beli yang mengandung dharar (bahaya) dan membahayakan kaum Muslimin. Islam melarang jual-beli inah, jual beli dengan lemparan batu, jual beli gharar (yang tidak jelas), jual beli dengan riba, dan lainnya.

Tindakan yang tidak murni untuk memudharatkan, dia mempunyai tujuan lain yang benar. Misalnya, seseorang menggunakan barang miliknya untuk kebaikan dirinya, namun tindakannya menimbulkan madharat pada orang lain atau melarang orang lain memanfaatkan barang miliknya sehingga orang yang ia larang mendapatkan madharat karena larangannya.

Kemudian, Seseorang menggunakan barang miliknya untuk kebaikan dirinya, namun tindakannya menimbulkan madharat pada orang lain. Jika itu terjadi secara tidak wajar, misalnya seseorang menyalakan api di lahannya di hari yang panas kemudian api membakar apa saja yang ada di lahan itu dan di lahan sekitarnya. Pelaku tindakan ini berarti telah berbuat zhalim dan harus mengganti kerusakan yang diakibatkan oleh tindakannya.

²⁷ HR. Muslim (No. 2577), Ahmad (V/154, 160, 177), at-Tirmidzi (No. 2495), Ibnu Mâjah (No. 4257), ‘Abdurrazzâq (No. 20272), Abu Nu’aim dalam Hilyatul Auliya’ (V/125-126), al-Baihaqi dalam al-Asmâ’ wash Shifât (hlm. 65, 159, 213-214, 227, 285), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, 17 april 2017

Bila kita pelajari dengan seksama dan menghayati ayat-ayat seperti tercantum di bawah ini yang juga dikemukakan di semua buku suci agama telah membuktikan bahwa sesungguhnya falsafah standardisasi telah di “wahyukan” ribuan tahun yang lalu. Hanya kitalah yang kurang menyimak dan memaknainya. Sebagai contoh pengaturan tentang metrologi telah diatur sejak dahulu kala, yaitu kepada penduduk Madyan pada zaman Nabi Syu’aib sebagaimana firman Allah SWT dalam Al Qur’an Surat Hud (84, 85 dan 94):

وَالِي مَدْيَنَ أَخَاهُمْ شُعَيْبًا ۗ قَالَ يَا قَوْمِ اعْبُدُوا اللَّهَ مَا لَكُمْ مِنْ إِلَهٍ غَيْرُهُ ۗ وَلَا تَنْقُصُوا الْمِكْيَالَ وَالْمِيزَانَ ۗ إِنِّي أَرَأَيْتُمْ بِخَيْرٍ وَإِنِّي أَخَافُ عَلَيْكُمْ عَذَابَ يَوْمٍ مُّحِيطٍ

“Dan kepada penduduk Madyan (Kami utus) saudara mereka, Syu’aib. Ia berkata: “Hai kaumku, sembahlah Allah, yang tidak ada Tuhan lain bagimu selain Dia, dan janganlah kamu kurangi sukatan dan timbangan. Sesungguhnya aku melihat kamu dalam keadaan yang berkecukupan dan sesungguhnya aku khawatir terhadap azab hari yang membinasakan (kiamat)”²⁸

وَيَا قَوْمِ أَوْفُوا الْمِكْيَالَ وَالْمِيزَانَ بِالْقِسْطِ ۗ وَلَا تَبْخَسُوا النَّاسَ أَشْيَاءَهُمْ وَلَا تَعْتُوا فِي الْأَرْضِ مُّفْسِدِينَ

“Dan Syu’aib berkata: “Hai kaumku, cukupkanlah sukatan dan timbangan dengan adil dan janganlah kamu kurangi sedikit pun (hak-hak) manusia dan janganlah kamu membuat bencana di muka bumi sebagai orang-orang perusak”²⁹

²⁸ QS. Hud (11):84

²⁹ QS. Hud (11):85

وَلَمَّا جَاءَ أَمْرُنَا نَجَّيْنَا شُعَيْبًا وَالَّذِينَ آمَنُوا مَعَهُ بِرَحْمَةٍ مِنَّا وَأَخَذَتِ الَّذِينَ ظَلَمُوا
الصَّيْحَةَ فَأَصْبَحُوا فِي دِيَارِهِمْ جَاثِمِينَ

“Dan tatkala datang ketentuan Kami, Kami selamatkan Syu’aib dan orang-orang yang beriman bersamanya dengan rahmat Kami; dan orang-orang zalim dibinasakan oleh suara keras lalu jadilah mereka mati bergelimpangan di tempat tinggal mereka”.³⁰

Kemudian di zaman Rasulullah, Allah SWT mengingatkan kembali pada umat manusia agar tidak melakukan kecurangan pada sukatan dan timbangan sebagaimana firman Allah SWT dalam Alqur’an surat Al Muthafifin (1-3 dan 4-6):

وَيْلٌ لِّلْمُطَفِّفِينَ (١) الَّذِينَ إِذَا اكْتَالُوا عَلَى النَّاسِ يَسْتَوْفُونَ (٢) وَإِذَا كَالُوهُمْ أَوْ
وَزَنُوهُمْ يُخْسِرُونَ (٣) أَلَا يَظُنُّ أُولَئِكَ أَنَّهُمْ مَبْعُوثُونَ (٤) لِيَوْمٍ عَظِيمٍ (٥) يَوْمَ يَقُومُ
النَّاسُ لِرَبِّ الْعَالَمِينَ (٦)

“Celakalah bagi orang-orang yang curang, (yaitu) orang-orang yang apabila menerima sukatan dari orang lain mereka minta dipenuhi, Dan apabila menyukat atau menimbang untuk orang lain mereka mengurangi. Tidakkah mereka itu mengira bahwa sesungguhnya mereka akan dibangkitkan, pada suatu hari besar, pada hari manusia berdiri dihadapan Tuhan semesta alam”.³¹

Dalam Islam sangatlah diutamakan untuk mengenai perlindungan dan tindakan yang bisa merugikan diri sendiri dan orang lain yang dimana dalam prinsip tanggung jawab perlindungan konsumen sendiri sudah diatur secara umum, tanggung jawab produk adalah suatu konsepsi hukum yang intinya

³⁰ QS. Hud (11):94

³¹ QS. Al- Muthafifin (83):1-6

dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Apakah yang dimaksud dengan cacat produk? Di Indonesia, cacat produk atau produk yang cacat didefinisikan sebagai berikut:

“Setiap produk yang tidak dapat memenuhi tujuan pembuatan baik karena kesengajaan atau kealpaan dalam proses maupun disebabkan hal-hal lain yang terjadi dalam peredarannya, atau tidak menyediakan syarat-syarat keamanan bagi manusia atau harta benda mereka dalam penggunaannya, sebagaimana diharapkan orang”³²



³² Az.Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, (jakarta: Diadit Media, 2001), h/218



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian yang digunakan adalah empiris yang dimana pangkal tolak penelitian ilmu hukum empiris adalah fenomena hukum masyarakat atau fakta sosial yang terdapat dalam masyarakat. Dari ciri-ciri pengkajian atau penelitian ilmu hukum empiris tersebut, terlihat bahwa penelitian ilmu hukum empiris lebih menekankan pada segi observasinya. Hal ini berkaitan dengan sifat obyektif dan empiris dari ilmu pengetahuan itu sendiri, termasuk pengetahuan ilmu hukum empiris yang berupaya mengamati fakta-fakta hukum yang berlaku ditengah-tengah masyarakat, dimana hal ini mengharuskan pengetahuan untuk dapat diamati dan dibuktikan secara terbuka. Titik tolak pematangannya terletak

pada kenyataan atau fakta-fakta sosial yang ada dan hidup di tengah-tengah masyarakat sebagai budaya hidup masyarakat.³³

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian hukum yuridis sosiologis atau sering disebut penelitian hukum yang sosiologis berdasarkan madzhab *sociological jurisprudence*. Pendekatan penelitian ini berbasis pada ilmu hukum normative (peraturan perundang-undangan), tetapi bukan mengkaji mengenai sistem norma dalam aturan perundang-undangan, namun mengamati bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu berkerja didalam masyarakat.³⁴

Kemudian dengan karakteristik penelitian hukum yang sosiologis, hukum dikonsepsikan sebagai pranata sosial yang secara riil dikaitkan dengan variabel-variabel sosial yang lain. Apabila hukum sebagai gejala sosial yang empiris sifatnya, dikaji sebagai variabel bebas/sebab (*independent variabel*) yang menimbulkan pengaruh dan akibat pada berbagai aspek kehidupan sosial, kajian ini merupakan kajian hukum yang sosiologis (*socio-legal Research*). Namun jika hukum dikaji sebagai variabel bergantung (*dependent variabel*) yang timbul sebagai hasil dari berbagai kekuatan dalam proses sosial, kajian itu merupakan kajian sosiologi hukum (*sociology of law*). Jenis-jenis penelitian hukum yang sosiologis meliputi: penelitian berlakunya hukum dan penelitian identifikasi hukum tidak tertulis.³⁵

³³ Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Bandung: mandar Maju, 2008), h.124-125

³⁴ Saifullah, *Tipologi Penelitian Hukum*, (Malang: Intelegensia Media, 2015), h.124-125

³⁵ Saifullah, *Tipologi Penelitian Hukum*, h.123

C. Lokasi Penelitian

Pada penelitian ini, peneliti memilih lokasi kota Malang (Polres kota Malang dan Dishub kota Batu). Pemilihan lokasi yang dilakukan oleh penelitian didasarkan oleh karena kota Malang dan Batu merupakan kota besar yang ada di Jawa Timur. Hal ini tentunya mempengaruhi jumlah tindak pelanggaran lalu lintas yang ada di daerah tersebut dan sering kali terjadi kerugian kepada konsumen dalam penggunaan onderdil-aksesoris kendaraan.

D. Jenis dan Sumber Data

Sebagaimana dipaparkan sebelumnya, penelitian ini merupakan penelitian empiris. Dalam penelitian ini jenis data yang digunakan berasal dari primer yang diperoleh secara langsung dari lapangan melalui wawancara dan observasi. Selain menggunakan jenis data primer, penelitian juga menggunakan data sekunder.

a. Data primer

Data primer dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh secara langsung dari Kanit Dikyasa Polres kota Malang dan Dishub Kota Batu Bidang Angkutan dan Lalu lintas berdasarkan rekomendasi yang diterima karena dalam menindak suatu kasus menggunakan Undang- Undang no.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

b. Data sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini adalah Buku, Jurnal, Website, Ebook, peraturan pemerintah mengenai Standart Nasional Indonesia dalam memberikan izin beredar suatu onderdil-aksesoris yang ada di masyarakat. Dan berikutnya adalah Undang- Undang lalu lintas dan angkutan jalan yang

sering menjadi masalah di kalangan masyarakat kemudian hukum Islam yaitu Al-qur'an dan Hadist sebagaimana pedoman umat muslim.

E. Metode Pengumpulan Data

a. Wawancara

Untuk memperoleh informasi dari para informan digunakan teknik wawancara mendalam (*indepht interview*) yang tidak terstruktur. Peneliti mempersiapkan catatan tentang pokok-pokok yang akan ditanyakan kepada informan, dalam hal ini akan memungkinkan munculnya pertanyaan aksidental sesuai dengan alur pembicaraan.

a. Dokumentasi

Penelitian juga menggunakan metode dokumentasi yang berupa catatan, interview wawancara dengan informan, akan tetapi tidak menutup kemungkinan peneliti juga menggunakan metode yang lain guna memperoleh data yang akurat dan bisa dipertanggung jawabkan.

F. Metode Pengolahan Data

Untuk mengelola keseluruhan data yang diperoleh, maka perlu adanya prosedur pengelolaan dan analisis data yang sesuai dengan pendekatan yang digunakan. Sesuai dengan metode yang digunakan dalam penelitian ini, maka teknik analisis data yang digunakan peneliti adalah analisis Sosial-Jurisprudensi atau non statistik (*content analysis*). Adapun proses analisis data yang peneliti gunakan adalah sebagai berikut:

a. Edit (*Editing*)

Menerangkan, memilah hal-hal pokok dan memfokuskan hal-hal penting yang sesuai dengan rumusan masalah. Dalam teknik editing ini, peneliti akan

melihat, mengecek keakuratan data yang diperoleh dari beberapa buku-buku, literatur-literatur, catatan-catatan, dan laporan-laporan.

b. Klarifikasi (*Classifying*)

Klasifikasi (*classifying*), yaitu setelah ada data dari berbagai sumber, kemudian diklasifikasikan dan dilakukan pengecekan ulang agar data yang diperoleh terbukti valid. Klasifikasi ini bertujuan untuk memilah data yang diperoleh dari informan dan disesuaikan dengan kebutuhan penelitian.

c. Konfirmasi (*Verifying*)

Verifikasi data adalah langkah dan kegiatan yang dilakukan peneliti untuk memperoleh data dan informasi dari kepustakaan. Dalam hal ini, peneliti melakukan pengecekan kembali data yang sudah terkumpul (teori dan fakta) didalam beberapa buku, literatur, catatan, dan laporan yang ada, guna memperoleh keabsahan data.

d. Menganalisis (*Analysing*)

Analisa data adalah suatu proses untuk mengatur aturan data, mengorganisasikan ke dalam suatu pola kategori dan suatu uraian dasar. Sugiyono berpendapat bahwa analisa data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi.

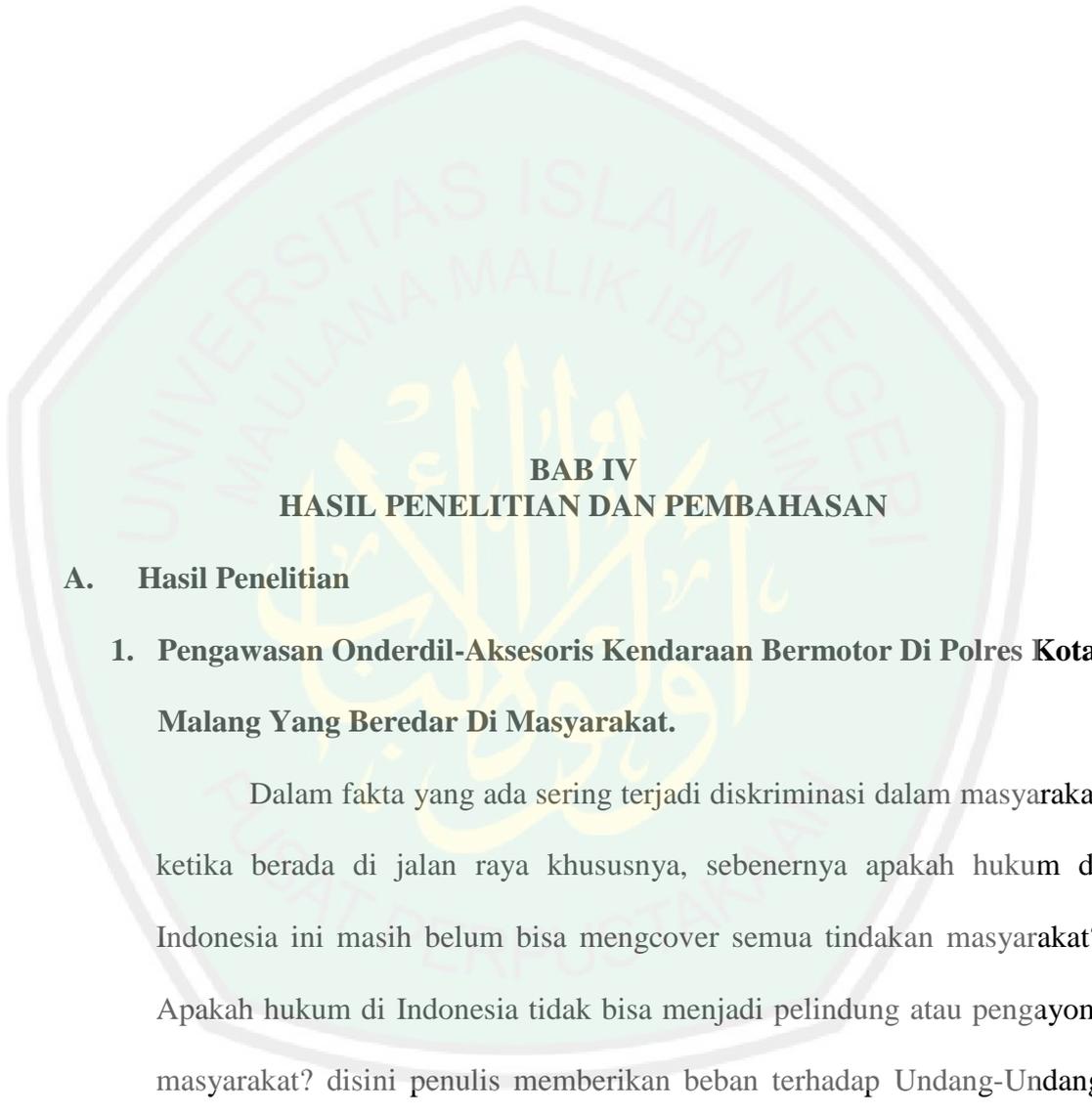
e. Solusi (*Concluding*)

Concluding adalah penarikan kesimpulan dari permasalahan-permasalahan yang ada, dan ini merupakan proses penelitian tahap akhir serta jawaban atas paparan data sebelumnya. Pada kesimpulan ini, peneliti mengerucutkan persoalan di atas dengan menguraikan data dalam bentuk

kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif sehingga memudahkan pembaca untuk memahami dan menginterpretasi data.

Adapun analisis data, harus menyesuaikan dengan metode dan pendekatan yang dipergunakan. Sekiranya menggunakan metode analisis dengan pendekatan kualitatif, data yang ada dianalisa dengan menguraikan data dalam bentuk kalimat yang baik dan benar, sehingga mudah dibaca dan diberi arti (*interpretasi*).





BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Di Polres Kota Malang Yang Beredar Di Masyarakat.

Dalam fakta yang ada sering terjadi diskriminasi dalam masyarakat ketika berada di jalan raya khususnya, sebenarnya apakah hukum di Indonesia ini masih belum bisa mengcover semua tindakan masyarakat? Apakah hukum di Indonesia tidak bisa menjadi pelindung atau pengayom masyarakat? disini penulis memberikan beban terhadap Undang-Undang No.22 Tahun 2009 yang dimana selalu menjadikan suatu tolak ukur kepada penegak lalu lintas di jalan raya tetapi menjadi problematik terhadap pengendara.

Seperti apa yang disampaikan oleh Bpk. Index Purwantoro selaku kanit dikyasa yang dimana menjelaskan:

“Setiap kendaraan atau pun pengendara yang menggunakan kendaraan bermotor wajib melakukan atau pun pengecekan kendaraan yang telah disiapkan tempatnya yaitu di samsat atau pun kendaraan yang memiliki CC besar harus memiliki izin jalan dan sesuai dengan aturan hukum yang ada. Kemudian setiap kelengkapan atau pun aksesoris kendaraan wajib di perhatikan seperti contoh: helm itu harus melindungi dari dahi hingga tengkuk dan diberikan kaca sebagai pelindung pengeliatan pengendara, dan juga aksesoris wajib di sesuai dengan kendaraannya dan tidak boleh melebihi atau pun mengurangi suatu fungsi dan bentuk yang sudah di daftarkan.”³⁶

Dari apa yang telah di paparkan oleh pihak kepolisian lalu lintas bahwa setiap kendaraan memiliki aturan dan kegunaan yang dimana berguna untuk masyarakat dan tidak merugikan orang lain. Bagi seorang pengendara motor, penulis merasa ada hubungan tertentu antara pengendara dengan sepeda motornya. Keduanya seperti memiliki dua pribadi yang saling mendukung dan saling menjadi bagian dalam beraktifitas sehari-hari. Pengendara motor adalah manusia, memiliki berbagai organ tubuh. Mereka saling terkait dan saling memberi makna satu sama lain. Jika salah satu organ tidak berfungsi dengan baik, maka metabolisme tubuh akan terganggu. Hal serupa juga terjadi pada sepeda motor. Jika salah satu komponennya tidak pada kondisi ideal, maka kinerja sepeda motor tidak optimal sehingga bisa membahayakan "kesehatannya" dan bahkan mengancam keselamatan pengendaranya.

³⁶ Index Purwantoro, *wawancara*, (Polres Malang, 12 april 2017)

Bertolak dari itulah penulis mencoba memahami arti penting komponen dari perspektif keselamatan berkendara. Hal yang akan disorot adalah onderdil-aksesoris kendaraan. Seberapa besarnya motor, selengkapnya aksesoris, dan semenariknya desain motor akan tampak tidak ada gunanya jika apa yang dipakai kekurangan sesuai dengan layak uji penggunaan. Onderdil-aksesoris yang dipakai tidak lagi memiliki fungsi yang bagus. Maka memiliki nilai keselamatan yang tidak baik juga, Karena onderdil-aksesoris yang memberi dukungan bagi kondisi kendaraan terhadap tekanan dengan gravitasi kendaraan, meredam guncangan yang disebabkan dari sentuhan dengan permukaan jalan dan angin ketika berlaju.³⁷

Menjadikan model dan gaya yang menarik ketika pengendara mengubah atau mempertahankan kondisi kendaraannya. Sayangnya, ada beberapa pengendara motor yang mengabaikan untuk memberi perhatian selayaknya pada onderdil-aksesoris kendaraannya. onderdil yang sudah tidak layak tetap dipakai. Disini pengendara nekad menggunakan onderdil yang sudah tak layak. Membeli onderdil kendaraan bermotor yang tidak memenuhi standar. Atau tetap membeli sesuai SNI pada kendaraannya sekalipun model dan ukurannya tidak sesuai pabrikan. Semua faktor ini berisiko tinggi terjadinya kecelakaan yang mengancam keselamatan kendaraan dan tentunya sang pengendaranya.

³⁷ Badan Standart Nasional, “SNI&Safety Perlindungan Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua & Roda Empat,” Informasi SNI terseleksi (selective Dissemination of SNI Information), Edisi (April, 2013)

Kemudian suatu pendapat dari Bpk. Imam Mahdi selaku Dishub bagian angkutan umum dan transportasi yang menjelaskan:

“Setiap kendaraan angkutan umum dan barang umum maupun pribadi wajib di lakukan uji KIR yang di mana dilakukan oleh petugas Dishub selaku kewenangan yang ada di dalam Undang-Undang no.22 tahun 2009 yang dimana fungsi Dishub sebagai pelayan dan memberikan layanan jalan raya, khususnya angkutan masal yang di gunakan masyarakat”.³⁸

Dalam penjelasan beliau bahwa Standar ini menetapkan persyaratan-persyaratan dimensi, pengujian dan syarat penandaan yang harus dipenuhi pada ban luar kendaraan bermotor baru. Tujuan dari penerapan ini tidak lain untuk memberi jaminan keselamatan pada masyarakat dan membelakangi pelaku industri untuk menang dalam persaingan global. Hal ini tidak berlebihan, karena standar adalah salah satu kunci penting dalam meningkatkan daya saing. Sebuah bangsa besar adalah bangsa yang hidup dengan menghargai standar sebagai upaya untuk mewujudkan peningkatan standardisasi produk nasional agar dapat menembus dan bersaing di pasar dunia. Oleh karena itu, penggunaan onderdil-aksesoris sebagai salah satu barometer jati diri bangsa Indonesia harus menjadi perhatian utama bagi pelaku industri, khususnya industri kendaraan bermotor.

Bpk Imam Mahdi juga menjelaskan mengapa tidak semua kendaraan dilakukan uji kelayakan:

“Pada peraturan pemerintah no.44 tahun 1993 yang dulu menjelaskan bahwa pada tahun 2000 an semua kendaraan bermotor harus dan wajib melakukan uji kelayakan berkendara dan juga harus mempunyai surat izinnya untuk digunakan namun dalam wacana itu tidak dilakukan karena kepentingan politik waktu lengsernya kepemimpinan pak Suharto selaku presiden ke-2 Indonesia.

³⁸ Imam Mahdi, *wawancara*, (Dishub Batu, 18 april 2017)

Kemudian keluar Undang- Undang no.22 tahun 2009 yang lebih umum membuat banyak peraturan pemerintah yang sangat merugikan para pengendara kendaraan dan sangat sulit untuk di terapkan.”³⁹

Jadi, itulah yang menjadikan kerugian yang dimana para pihak pemerintah tidak di tindak lanjuti kemudian dari pada suatu onderdil-aksesoris yang sudah berlisensi standar nasional indonesia yang masih tertindak dalam suatu penertiban lalu lintas menjadi hal yang dimana tidak bisa di hindarkan karena di dalam penjelasan Undang- Undang no.22 tahun 2009 pada pasal 285 ayat 1 yang berbunyi:

“setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan 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 (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”⁴⁰

Penegak hukum yang sudah di tetapkan oleh pemerintah dan sudah di undang-undangkan maka masyarakat harus mematuhi aturan tersebut, supaya negara ini bisa lebih baik dan aman. Namun, masyarakat yang awam masih belum bisa menerima atau memahami tindakan yang di berikan oleh pihak penegak hukum tersebut.

2. Tindakan Polres Kota Malang Mengenai Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Merugikan Masyarakat.

Komponen suku cadang kendaraan yang tak hanya bakal merusak kendaraan hingga mengancam keselamatan konsumen penggunaanya.

³⁹ Imam Mahdi, *wawancara*, (Dishub Batu, 18 april 2017)

⁴⁰ Pasal 285 ayat 1 Undang- Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

Belakangan ini, keberadaan sparepart palsu maupun impor telah mengganggu pertumbuhan industri onderdil dalam negeri. Industri otomotif kian menggeliat di pasar Indonesia, ini bisa terlihat berbagai macam merek kendaraan yang bermunculan di Indonesia.

Namun majunya industri otomotif ternyata punya dampak negatif juga, yaitu munculnya produsen onderdil palsu yang memanfaatkan manisnya bisnis otomotif. Onderdil-Aksesoris palsu ini muncul dalam berbagai merek, para pelakunya bisa menggantongi keuntungan yang berlipat-lipat. Kebutuhan suku cadang kendaraan roda dua maupun roda empat memang sangat tinggi, ini dampak dari jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya terus meningkat.

Menurut Bpk. Endie X.P mengenai onderdil-aksesoris kendaraan bermotor yang harus digunakan sesuai dengan peruntukannya.

“Pihak polisi tidak bisa mengatur SNI nya dengan sesuai atau model dan jenisnya namun kesesuaian peruntukannya saja dan kalau SNI berbicara sesuai kekuatan pihak polisi tidak berbicara kekuatan, salah satu contoh helm, yang penting rumus helm itu melindungi dari dahi sampai tengkuk dan knalpot rumusnya sesuai dgn spek bawaan dari pabrik dan polisi tidak mengukur berapa DB (desibel) UU 22 tahun 2009 kalau mengatur kekuatan helm maka lebih baik juga, UU 22 tahun 2009 belum sempurna, pasal 285 adalah keterbatasannya.”⁴¹

Di mata masyarakat, keberadaan para pelaku pembuat onderdil-aksesoris palsu di satu sisi memang sangat membantu bagi masyarakat yang keuangannya kurang, tetapi bagi para produsen onderdil-aksesoris yang resmi keberadaan onderdil palsu membuat bisnis mereka jatuh di pasaran.

⁴¹ Endie.X.P, wawancara, (Polres Kota Malang, 12 april 2017)

Harga onderdil-aksesoris yang asli memang harganya cukup tinggi beda dengan harga onderdil-aksesoris palsu yang di bawah harga onderdil-aksesoris asli, tetapi dari segi kualitas memang sangat bagus onderdil-aksesoris asli, dari segi ketahanan onderdil-aksesoris, dan keselamatan pengendara.

Keberadaan beragam jenis suku cadang atau spare part mobil kadang membuat konsumen bingung. Secara umum spare part khususnya suku cadang yang cepat diganti atau *fast moving* sparepart seperti busi, saringan oli, saringan bensin, atau saringan udara terdiri atas tiga kelas yang masing-masing tingkatan menunjukkan kualitas. Pertama adalah spare part original dengan kualitas bagus dengan harga yang mahal.⁴²

Kedua adalah spare part buatan Jepang dengan kualitas bagus dan harga yang agak murah. Sejumlah praktisi automotif menyatakan spare part jenis ini merupakan supplier dari barang orisinal, hanya mereknya saja yang berbeda. Mengapa harganya sedikit agak murah karena mereknya tidak harus beli. Ketiga adalah spare part lokal di mana komponen ini produk asli dalam negeri yang dibanderol dengan harga murah, namun kualitasnya pun kurang bagus.

Sebenarnya berbicara spare part asli atau palsu akan sangat relatif. Karena dalam setiap spare part ada tingkatannya. Untuk komponen orisinal tentunya mahal. Harganya bahkan ada yang dua hingga tiga kali lipat dengan harga spare part lokal. Kalau spare part lokal Rp150.000, maka spare

⁴² Celini tri siwi kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, h.88-89

part orisinal bisa mencapai Rp350.000. Keberadaan sparepart palsu yang beredar bukan hanya merugikan konsumen tetapi pihak produsen aslinya. Saat ini, oli pun banyak yang imitasi sehingga berpengaruh buruk terhadap kerja mesin di kendaraan, dan komponen dalam kendaraan cepat rusak.

Kemudian pihak polisi sebagai pengawas juga merasa tidak bersalah karena sudah sesuai dengan aturan seperti yang di jelaskan oleh Bpk. Endie X.P mengenai aturan tersebut,

“Untuk tindak pelanggaran dalam kelengkapan polisi selalu mengacu pada pasal 285 yang kontennya lebih universal karena terbatasnya aturan yang ada. SNI harus mengeluarkan onderdil-aksesoris yang memberikan keamanan dan kenyamanan untuk masyarakat. Jadi tidak di tutup kemungkinan barang yang di keluarkan selama ini SNI palsu.

Pasal 106 ayat 3 dan pasal 48 ayat 2 dan Dalam pengukuran pada pasal 285 bukan wewenang polisi tetapi dishub, perindustrian dan perdagangan. Lebih wajib membeli barang dari pabrikan sesuai per merek, Polisi mengacu pada UU 22 tahun 2009 hanya spektek dalam uu lintas saja. Dengan tugas utama harkamtimnas, penegakan hukum, melindungi dan menganyomi masyarakat dan melayani masyarakat UU di cipta melindungi masyarakat”⁴³

3. Pengawasan Dan Upaya Tindakan Terhadap Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor, Dengan Prespektif Hukum Islam

Bagi pengendara roda dua atau pun roda empat mengalami pemeriksaan dan penindakan berupa tilang dari kepolisian saat mengendara adalah hal biasa. Sebenarnya bagaimana prosedur pemeriksaan dan penindakan kendaraan bermotor. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud

⁴³ Endie.X.P, wawancara, (Polres Kota Malang, 12 april 2017)

*“kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. UU ini juga menjelaskan kendaraan terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor dikelompokkan sesuai jenisnya yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus”.*⁴⁴

Prosedur pemeriksaan dan penindakan yang dilakukan kepolisian dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) menurut Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah tindakan yang dilaksanakan penyidik Kepolisian atau PPNS di bidang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Sedang Petugas pemeriksaan adalah petugas Kepolisian dan PPNS.

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dapat dilakukan secara berkala setiap 6 (enam) bulan atau keadaan tertentu (insidental) sesuai dengan kebutuhan. Pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan secara berkala setiap 6 (enam) bulan dilaksanakan secara gabungan oleh petugas Kepolisian dan PPNS. Sedangkan pemeriksaan insidental dilakukan dalam hal pelaksanaan operasi Kepolisian, terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan dan penanggulangan kejahatan.

Maka dari pada itu pihak kepolisian selalu memberikan tinggal kan tegas ketika para pengguna kendaraan bermotor yaang menggunakan onderdil-aksesoris kendaraan yang tidak sesuai dengan keperuntukannya seperti helm yang tidak melindungi dari kepala sampai dahi, kaca spion

⁴⁴ Pasal 1 ayat 8 Undang- Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

yang tidak bisa melihat ke belakang, lampu utama yang bisa menyilaukan mata pengendara di depannya, dan knalpot yang melebihi suara asli yang di keluarkan dari pabrikannya.

Disini penulis memberikan fakta yang ada di lapangan yang di mana didapat dari Bpk. Endie.X.P selaku kanit dikyasa Polres Malang beliau menjelaskan:

“bahwa setiap pelanggaran kendaraan bermotor selalu melalui prosedur yang di mana diatur dalam undang-undang no.22 tahun 2009 meskipun onderdil-aksesoris kendaraan yang di gunakan sudah memiliki lisensi SNI jika tidak digunakan sesuai peruntukannya maka di tindak. Kami selaku pihak penegak hukum tidak memberikan keringanan karena kami sudah sesuai undang-undang no.22 tahun 2009 tetapi dari semua isi undang-undang tersebut sangat lah kurang cukup untuk di jadikan pedoman (undang-undang no.22 tahun 2009 belum bisa di jadikan sebagai undang-undang acuan dalam penindakan lalu lintas dan angkutan jalan)”⁴⁵

Kemudian dalam aturan dishub sendiri juga harus memiliki peran sama dengan pihak kepolisian dalam mengawasi masalah dan aturan yang digunakan sama namun dishub di batasi yang dimana setiap pengawasan yang di lakukan oleh pihak dishub wajib di kawal atau di dampingi oleh pihak polisi, seperti yang di jelaskan oleh Bpk. Imam Mahdi selaku petugas dishub,

“Dishub cuma menindak terhadap kendaraan yang ada uji KIRnya itu pun wajib di dampingi oleh pihak polisi kalau tidak maka tidak boleh dishub melakukan operasi sendiri. Angkutan sewa/travel itu wajib di uji karena ketika konsumen menggunakan kendaraan tersebut jika ada kerugian siapa yang mau tanggung jawab. Karena peruntukannya untuk umum kalau tidak bisa sangat merugikan hal layak umum. Kalau sanksi aturan itu sama semua tidak ada yang membedakan namun Polisi semua bisa dalam menindak suatu pelanggaran dalam UU.22 tahun 2009 sedangkan Kalau dishub Cuma bisa angkutan umum dan barang, seperti KIR, penyimpanan

⁴⁵ Endie.X.P, wawancara, (Polres Kota Malang, 12 April 2017)

trayek, dan melebihi dimensi muatan yang tidak sesuai peruntukannya memang hak layak jalan dishub yang mengatur”.⁴⁶

B. Pembahasan

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis selama mencari data yang bisa memberikan hasil dan juga akan bisa memberikan pandangan di pembahasan ini. Maka penulis akan mengulas dari beberapa rumusan masalah yang penulis jadikan persoalan yang harus di pecahkan.

1. Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Di Polres Kota Malang Yang Beredar Di Masyarakat

Onderdil-Aksesoris kendaraan bermotor wajib melakukan uji KIR atau KEUR (bs. Belanda: Penghargaan) atau pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji kendaraan tertentu yang sudah ditetapkan dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis dan layak jalan, kegiatan ini di bawah kewenangan dishub diberlakukan bagi kendaraan umum, seperti: mobil penumpang, truk, bus, dimana tidak harus kendaraan berplat kuning, plat hitam yang digunakan untuk umum dan barang dan tidak berlaku untuk sepeda motor.

Sebagai pemilik dan pengguna kendaraan bermotor faktor keamanan dan keselamatan menjadi prioritas utama. Baik itu bagi diri sendiri dan para pengguna jalan yang lain. Selain melengkapi diri dengan dokumen seperti SIM dan STNK maupun kelengkapan lain seperti penggunaan helm standar dan menaati rambu lalu-lintas, kondisi sepeda motor yang digunakan haruslah selalu dalam kondisi yang prima atau biasa yang disebut layak

⁴⁶ Imam Mahdi, wawancara, (Dishub Kota Batu, 17 April 2017)

jalan. Jadi bukan hanya angkutan umum saja yang harus melewati uji layak jalan, kendaraan pribadi sekelas sepeda motor baik baru maupun bekas sudah sepatutnya pula harus teruji dan layak untuk dikendarai. Banyak kasus kecelakaan di jalan raya, seperti kecelakaan beberapa bis yang menelan banyak korban jiwa, yang disebabkan oleh kondisi kendaraan yang tidak layak jalan, selain juga karena faktor human error.

Maka dari itu dibuat peraturan untuk uji KIR bagi angkutan umum yang dilakukan oleh pihak yang berwenang dalam hal ini Dinas Perhubungan. kemudian siapakah yang akan menguji layak tidaknya sepeda motor untuk dikendarai? Mungkin hal seperti ini jarang di dengar, tetapi bukankah kendaraan roda dua juga bisa mengakibatkan kecelakaan. Sudah jelas bahwa yang bertanggungjawab terhadap kondisi kendaraan roda dua tersebut adalah si pemilik. Kendaraan roda dua atau yang biasa disebut sepeda motor idealnya diservis secara rutin. Tidak sekedar hanya mengganti oli setiap pencapaian kilometer tertentu saja. Indikasi bahwa sepeda motor kita harus diservis adalah faktor kenyamanan ketika kita berkendara. Servis kendaraan biasanya dilakukan oleh mekanik bengkel atau untuk yang ringan bisa dilakukan sendiri di rumah.

Disamping itu yang tidak kalah pentingnya adalah kelengkapan fisik kendaraan seperti lampu depan-belakang, lampu rem, atau lampu sein kanan kiri yang kadang suka diabaikan padahal keberadaanya cukup penting. Berbicara mengenai kelengkapan sepeda motor termasuk suku cadang (onderdil-aksesoris), banyak sekali merk yang beredar di pasaran saat. Biasanya pihak bengkel sepeda motor menjual beberapa merek baik

keluaran lokal maupun produk import. Menurut seorang pemilik bengkel sepeda motor, saat ini mulai ada kecenderungan orang tidak terlalu peduli lagi dengan merek.⁴⁷

Mereka juga tidak terlalu peduli dengan keawetan suku cadang, yang penting bagi mereka adalah harga terjangkau. Akhirnya suku cadang kendaraan dengan kualitas abal-abal pun kadang menjadi pilihan. Bisa jadi fenomena ini disebabkan oleh faktor ekonomi dimana harga-harga kebutuhan hidup naik termasuk bahan bakar minyak. Kualitas akhirnya menjadi pertimbangan nomor sekian, padahal setiap kendaraan bermotor “menuntut” suku cadang yang benar-benar cocok atau biasa yang diistilahkan dengan genuine part. Jika kita membeli kendaraan baru biasanya dianjurkan oleh dealer motor untuk selalu menggunakan suku cadang asli, seperti juga yang terdapat pada buku panduan kendaraan. Sering dilupakan orang bahwa penggunaan suku cadang yang bukan asli baik itu KW1, KW2 apalagi yang KW3 jelas bisa menyebabkan kerusakan pada bagian mesin yang lain.

Menurut Bpk. Imam Mahdi selaku dishub di bidang angkutan dan transportasi mengenai fungsi dari pengujian kelayakan kendaraan itu adalah:

“Untuk memberikan keamanan, kenyamanan dan ketertiban maka harus dilakukan pengujian atau pun pengecekan suatu kendaraan yang akan di gunakan oleh pengendara supaya tidak terjadi hal yang merugikan diri sendiri dan orang lain dan bisa menjadikan pengurangan angka kerugian kepada pihak masyarakat ketika menggunakan sarana umum atau pun angkutan jalan. Pada pasal 48 ayat 3 undang-undang no.22 tahun 2009 menjelaskan apa saja yang

⁴⁷ Az. Nasution, *Hukum Pelindungan Konsumen suatu pengantar*, h. 249

harus di uji kelayakan kendaraan: “persyaratan layak jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas: emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan”.⁴⁸

Hal ini lah yang harus wajib di penuhi oleh para pengendara untuk bisa lolos uji kendaraan yang dilakukan oleh pihak dishub dan pihak kepolisian ketika berada di jalan raya. Dalam fakta yang ada dilapangan sangat memungkinkan masyarakat melakukan tindakan yang bisa melawan hukum dan bisa merugikan orang lain maka dari pada itu penindakan yang dilakukan oleh pihak dishub dan polisi yang langsung memberikan sanksi kepada mereka yang melanggar agar langsung merasa bahwa hukum itu tidak serta merta untuk mudah di langgar. Ketika hukum tersebut di langgar maka para pelanggar wajib menerima konsekuensinya dengan sanksi yang sudah di undang-undangkannya.

Kemudian dengan adanya KIR pihak dishub dan kepolisian juga bisa terbantu dalam penyelesaian masalah kecelakaan yang terjadi karena kecelakaan tersebut bisa di analisis dari mana timbulnya faktor terjadinya masalah tersebut.

Pertanggung jawab yang dimana dalam hukum pengangkutan dengan kendaraan umum sebagai penyediaan jasa pengangkutan umum dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD), dan/atau badan hukum lainnya sesuai dengan ketentuan

⁴⁸ Imam mahdi, wawancara, (Dishub Kota Batu, 17 april 2017)

peraturan perundang-undangan⁴⁹ (pasal 139) Undang-undang No.22 tahun 2009. Perusahaan pengangkutan umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian pengangkutan dan/atau pengirim barang. Tanggung jawab perusahaan pengangkutan umum terhadap penumpang dimulai sejak diangkutnya penumpang sampai di tempat tujuan pengangkutan yang telah disepakati. Tanggung jawab terhadap pemilik barang dimulai sejak diterimanya barang yang akan diangkut sampai diserahkan barang kepada pengirim dan/atau penerima barang⁵⁰ (pasal 168 Undang-Undang No.22 Tahun 2009).

Perusahaan pengangkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang di derita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan pengangkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang. Kerugian sebagaimana dimaksud dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan. Tanggung jawab tersebut dimulai sejak penumpang diangkut dan berakhir ditempat tujuan yang disepakati⁵¹ (pasal 192 Undang-Undang No.22 Tahun 2009).

Dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Selanjutnya di dalam batang tubuh di

⁴⁹ Penjelasan pasal 139 Undang- Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

⁵⁰ Pasal 168 ayat 1 dan 2 Undang- Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

⁵¹ Muhammad Abdul Kadir , *Hukum Pengangkutan Niaga*, h. 45

jelaskan bahwa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang ini adalah:

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.⁵²

2. Tindakan Polres Kota Malang Mengenai Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Merugikan Masyarakat.

Komponen suku cadang kendaraan yang tak hanya bakal merusak kendaraan hingga mengancam keselamatan konsumen penggunaannya. Belakangan ini, keberadaan sparepart palsu maupun impor telah mengganggu pertumbuhan industri onderdil dalam negeri. Industri otomotif kian menggeliat di pasar Indonesia, ini bisa terlihat berbagai macam merek kendaraan yang bermunculan di Indonesia.

Namun majunya industri otomotif ternyata punya dampak negatif juga, yaitu munculnya produsen onderdil palsu yang memanfaatkan manisnya bisnis otomotif. Onderdil-Aksesoris palsu ini muncul dalam berbagai merek, para pelakunya bisa menggantongi keuntungan yang berlipat-lipat. Kebutuhan suku cadang kendaraan roda dua maupun roda

⁵² Andrew R. Cecil, *Penegakan hukum lalu lintas*, h. 32

empat memang sangat tinggi, ini dampak dari jumlah kendaraan bermotor setiap tahunnya terus meningkat.

Respon masyarakat, keberadaan para pelaku pembuat onderdil-aksesoris palsu di satu sisi memang sangat membantu bagi masyarakat yang keuangannya kurang, tetapi bagi para produsen onderdil-aksesoris yang resmi keberadaan onderdil palsu membuat bisnis mereka jatuh di pasaran. Harga onderdil-aksesoris yang asli memang harganya cukup tinggi beda dengan harga onderdil-aksesoris palsu yang di bawah harga onderdil-aksesoris asli, tetapi dari segi kualitas memang sangat bagus onderdil-aksesoris asli, dari segi ketahanan onderdil-aksesoris, dan keselamatan pengendara.

Keberadaan beragam jenis suku cadang atau spare part mobil kadang membuat konsumen bingung. Secara umum spare part khususnya suku cadang yang cepat diganti atau fast moving sparepart seperti busi, saringan oli, saringan bensin, atau saringan udara terdiri atas tiga kelas yang masing-masing tingkatan menunjukkan kualitas. Pertama adalah spare part original dengan kualitas bagus dengan harga yang mahal.

Kedua adalah spare part buatan Jepang dengan kualitas bagus dan harga yang agak murah. Sejumlah praktisi automotif menyatakan spare part jenis ini merupakan supplier dari barang orisinal, hanya mereknya saja yang berbeda. Mengapa harganya sedikit agak murah karena mereknya tidak harus beli. Ketiga adalah spare part lokal di mana komponen ini produk asli dalam negeri yang dibanderol dengan harga murah, namun kualitasnya pun kurang bagus.

Sebenarnya berbicara spare part asli atau palsu akan sangat relatif. Karena dalam setiap spare part ada tingkatannya. Untuk komponen orisinal tentunya mahal. Harganya bahkan ada yang dua hingga tiga kali lipat dengan harga spare part lokal. Kalau spare part lokal Rp150.000, maka spare part orisinal bisa mencapai Rp350.000. Keberadaan sparepart palsu yang beredar bukan hanya merugikan konsumen tetapi pihak produsen aslinya. Saat ini, oli pun banyak yang imitasi sehingga berpengaruh buruk terhadap kerja mesin di kendaraan, dan komponen dalam kendaraan cepat rusak. Sedangkan pemalsuan terhadap komponen suku cadang kendaraan ternyata tak hanya menimbulkan dampak ancaman keselamatan bagi konsumen yang menggunakannya, tapi juga membawa kerugian untuk negara.⁵³

Selain kerugian berupa materil, maraknya peredaran suku cadang palsu tersebut, sudah bisa menghilangkan sekira 13.491 kesempatan kerja terhadap penduduk di Indonesia. Seharusnya tercipta lapangan pekerjaan yang cukup banyak untuk kebutuhan penyediaan komponen suku cadang malah terhambat penyebab banyaknya peredaran komponen palsu tersebut akibat tidak mampunya pihak pabrikan memenuhi permintaan masyarakat terhadap suku cadang kendaraan yang begitu besar. Ini yang menimbulkan banyaknya produsen nakal yang memanfaatkan kondisi ini.

Gabungan Industri Alat-Alat Mobil dan Motor (GIAMM) mencatat, pada tahun 2007 pasar komponen automotif yang beredar di Indonesia mencapai Rp40 triliun, sementara perusahaan komponen anggota GIAMM

⁵³ Kementerian perdagangan, *analisis pengembangan SNI dalam rangka pengawasan barang beredar*, (Jakarta: Pusat Kebijakan dalam negeri, 2013), H. 13

hanya bisa memasok sekira 40% dari total kebutuhan pasar tersebut. Sisanya terpaksa dihuni oleh pemain asing seperti dari China, Taiwan, Korea, dan Thailand. Dan tidak jarang dari barang-barang impor ini merupakan barang palsu.⁵⁴

Seharusnya pemerintah harus lebih ketat lagi untuk memantau peredaran onderdil-aksesoris palsu, dikarenakan barang-barang ini bukan hanya dibuat di Indonesia melainkan dari luar negeri. Peredaran onderdil-aksesoris palsu sudah sangat meresahkan pengguna kendaraan dan produsen onderdil-aksesoris asli. Secara umum, agar terhindar dari spare part palsu sebaiknya perlu memperhatikan sejumlah hal. Yang paling mudah membedakan antara spare part asli atau palsu dapat dilihat dari kemasannya. Spare part asli biasanya dilabeli stiker hologram, sedangkan spare part palsu biasanya tidak dicantumi stiker hologram. Selain itu, setiap lengkung spare part palsu biasanya terlihat kasar (walau pun tipis/kecil), berbeda dengan spare part asli yang benar-benar mulus. Sedangkan untuk velg biasanya terasa lebih ringan dibandingkan velg lokal yang terasa berat.

Pada zaman yang semakin sulit, memang kita harus selektif menentukan pilihan dan spare part orisinal memang sudah tentu kualitasnya tak diragukan. Akan tetapi bukan berarti memilih barang KW adalah pilihan yang salah. Ia akan menjadi pilihan yang cukup tepat jika kita bisa memilihnya dengan bijaksana.

⁵⁴ Kementerian perdagangan, *analisis pengembangan SNI dalam rangka pengawasan barang beredar*, h. 14-15

Untuk komponen-komponen kendaraan yang terkait langsung dengan unsur keselamatan jiwa, sebaiknya spare part orisinal adalah harga mati alias keharusan. Misalnya untuk perangkat rem seperti kampas, master dan karet-karetnya, kampas rem, termasuk selang dan pipa-pipa rem, kemudian shock breaker, komponen-komponen setir, komponen-komponen vital pada mesin dan sebagainya. Memang untuk menebus harga komponen-komponen orisinal tersebut, Anda harus mengeluarkan biaya yang relatif mahal dibanding membeli komponen di kelas KW sekian. Tapi apakah harga itu tetap terasa mahal jika ujung-ujungnya adalah faktor keselamatan jiwa.

Konsumen baru boleh mempertimbangkan komponen kelas KW tersebut jika itu tidak terkait dengan faktor keselamatan. Misalnya karpet, baut-baut plat nomor, aksesoris eksterior serta interior, tombol kunci pintu dan sebagainya. Untuk komponen eksterior seperti mika-mika dan batok lampu, membutuhkan kebijaksanaan dan ketelitian saat memilih. Pasalnya meskipun tak mempengaruhi unsur keselamatan secara langsung, komponen ini bisa merugikan dan membahayakan orang lain ketika lampu imitasi yang kita pasang tadi menyilaukan pengendara lain.⁵⁵

Dalam Islam sangat lah di utamakan untuk mengenai perlindungan dan tindakan yang bisa merugikan diri sendiri dan orang lain yang di mana dalam prinsip tanggung jawab perlindungan konsumen sendiri sudah di atur secara umum, tanggung jawab produk adalah suatu konsepsi hukum yang

⁵⁵ Miru Ahmadi dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, h. 25

intinya dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada konsumen.

Apakah yang dimaksud dengan cacat produk? Di Indonesia, cacat produk

atau produk yang cacat di definisikan sebagai berikut:

“setiap produk yang tidak dapat memenuhi tujuan pembuatan baik karena kesengajaan atau kealpaan dalam proses maupun disebabkan hal-hal lain yang terjadi dalam peredarannya, atau tidak menyediakan syarat-syarat keamanan bagi manusia atau harta benda mereka dalam penggunaannya, sebagaimana diharapkan orang”⁵⁶

Batasan ini dapat dilihat bahwa pihak yang bertanggung jawab adalah pelaku usaha pembuat produk tersebut. perkembangan ini dipicu oleh tujuan yang ingin dicapai doktrin ini yaitu:

- a. Menekan lebih rendah tingkat kecelakaan karena produk cacat tersebut.
- b. Menyediakan sarana hukum ganti rugi bagi korban produk cacat yang tidak dapat di hindari.

Sesuatu produk dapat disebut cacat (tidak dapat memenuhi tujuan pembuatannya) karena :

- a. Cacat produk atau manufaktur
- b. Cacat Desain
- c. Cacat Peringatan atau cacat industri.⁵⁷

Cacat produksi atau manufaktur adalah keadaan produk yang umumnya berada di bawah tingkat harapan konsumen atau dapat pula cacat itu demikian rupa sehingga dapat membahayakan harta benda, kesehatan tubuh atau jiwa konsumen. Cacat seperti tersebut di atas termasuk cacat

⁵⁶ Az. Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, h.218

⁵⁷ Az. Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, h. 249

desain. Sebab kalau desain produk itu dipenuhi sebagaimana mestinya, tidaklah kejadian merugikan konsumen tersebut dapat terjadi.

Cacat peringatan atau instruksi adalah cacat produk karena tidak dilengkapi dengan peringatan-peringatan tertentu atau instruksi penggunaan tertentu. Produk yang tidak memuat peringatan atau instruksi tertentu, produk yang tidak membuat peringatan atau instruksi tertentu sebagaimana yang di utarakan di atas, termasuk produk cacat yang tanggung jawabnya secara tegas dibebankan pada produsen dari produk tersebut. tetapi disamping produsen, dengan syarat-syarat tertentu, beban tanggung jawab itu dapat pula diletakkan di atas pundak pelaku usaha lainnya, seperti importir produk, distributor atau pedagang pengecernya.

Jadi, tanggung jawab produk cacat ini berbeda dari tanggung jawab pelaku usaha produk pada umumnya. Tanggung jawab produk cacat terletak pada tanggung jawab cacatnya produk berakibat pada orang, orang lain atau barang lain, sedang tanggung jawab pelaku usaha, karena perbuatan melawan hukum adalah tanggung jawab atas rusaknya atau tidak fungsinya produk itu sendiri.⁵⁸

Dalam hukum Islam hukum yang mengatur mengenai jangan merugikan diri sendiri atau pun orang lain di atur dalam hadits dan dijelaskan oleh Al-Ustadz Yazid bin Abdul Qadir Jawas mengenai hal yang dilarangnya merugikan diri sendiri dan orang lain.

⁵⁸ Abdul Halim Barkatullah, *Hukum Perlindungan Konsumen Kajian Teoretis Dan Perkembangan Pemikiran*, (Bandung: Nusa Media, 2008), H. 51

عَنْ أَبِي سَعِيدٍ سَعْدِ بْنِ مَالِكِ بْنِ سِنَانَِ الْخُدْرِيِّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ : لََّا ضَرَرَ وَلَا إِضْرَارَ

Dari Abû Sa'îd Sa'd bin Mâlik bin Sinân al-Khudri Radhyallahu anhu, Rasûlullâh Shallallahu 'alaihi wa sallam bersabda, "*Tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh membahayakan orang lain.*" (HR. Ad-araquthni no.4461)⁵⁹

Dalam riwayat al-Hâkim dan al-Baihaqi ada tambahan,

مَنْ ضَارَّ ضَرَّهُ اللَّهُ وَمَنْ شَاقَّ شَقَّ اللَّهُ عَلَيْهِ

"*Barang siapa membahayakan orang lain, maka Allâh akan membalas bahaya kepadanya dan barangsiapa menyusahkan atau menyulitkan orang lain, maka Allâh akan menyulitkannya.*"⁶⁰

Hadits Abû Sa'îd di atas memiliki beberapa penguat dari sejumlah Sahabat lain, diantaranya 'Ubâdah bin ash-Shâmit (Ibnu Mâjah, no. 2340), 'Abdullâh bin 'Abbâs (Ibnu Mâjah, no. 2341), Abu Hurairah, Jâbir bin 'Abdillâh, Tsa'labah bin Abi Mâlik al-Qurazhi, Abu Lubâbah, dan 'Aisyah Radhyallahu anhum. Hadits ini dinilai hasan oleh an-Nawawi rahimahullah dalam al-Arba'în, Ibnu Rajab rahimahullah dalam Jâmi'ul 'Ulûm wal Hikam, dan Syaikh al-Albâni rahimahullah dalam Silsilatul Ahâdîtsish Shahîhah (no. 250), Irwâ-ul Ghalîl (no. 896), dan Shahîh Kitâbil Adzkâr wa Dha'îfuhu (II/985, no. 981/1247).

⁵⁹ Dakwah Yazid bin Abdul Qadir Jawas, Diringkas dari Jâmi'ul 'Ulûm wal Hikam (II/212), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, diakses tanggal 17 april 2017

⁶⁰ Dakwah Yazid bin Abdul Qadir Jawas, Diringkas dari Jâmi'ul 'Ulûm wal Hikam (II/212), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, diakses tanggal 17 april 2017

Para Ulama berbeda pendapat tentang adakah perbedaan makna antara kata *adh-dharar* dan *adh-dhirâr*? Diantara mereka ada yang mengatakan, makna kedua kata tersebut sama, (diucapkan dua kali) untuk menguatkan. Namun pendapat yang terkenal yaitu antara kedua kata tersebut terdapat perbedaan makna.

Dharar (bahaya) adalah lawan dari manfaat. Makna hadits tersebut tidak boleh ada bahaya dan tidak boleh menimbulkan madharat (bahaya) tanpa alasan yang dibenarkan dalam syariat. Ada juga yang mengatakan, *dharar* ialah memudharatkan orang lain yang tidak pernah melakukan hal yang sama padanya, sedang *dhirâr* ialah membuat kemudharatan terhadap orang lain yang pernah melakukan hal yang sama padanya (membalas-red) dengan cara yang tidak diperbolehkan.

Hadits ini menjelaskan kaidah «لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ» yang telah dibakukan Ulama. Para ahli fiqih meng-qiyas-kan semua perkara-perkara yang berbahaya dengan kaidah ini, terutama masalah-masalah kontemporer yang tidak ada pada zaman Nabi Shallallahu ‘alaihi wa sallam, misalnya, narkoba dan rokok. Keduanya dihukumi haram karena masuk dalam kaidah ini. Sebab hal tersebut berbahaya dan membahayakan orang lain. Dan masih banyak contoh lain yang dapat diambil dari kaidah ini. Karena itu, Imam Abu Dâwud rahimahullah mengatakan bahwa hadits ini termasuk salah satu hadits yang menjadi poros hukum-hukum fiqih.⁶¹

⁶¹ Almanhaj, Diringkas dari Jâmi’ul ‘Ulûm wal Hikam (II/212), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, diakses tanggal 17 april 2017

Kesimpulannya, Rasûlullâh Shallallahu ‘alaihi wa sallam menolak dharar (mudharat/bahaya) dan dhirâr (menimbulkan bahaya) tanpa alasan yang benar. Adapun menimpakan madharat kepada seseorang dengan cara yang benar, maka itu tidak termasuk yang dilarang dalam hadits di atas. Misalnya, seseorang yang melanggar hukum-hukum Allâh Azza wa Jalla , lalu dihukum sesuai dengan kejahatannya; atau seseorang menzhalimi orang lain, lalu orang yang dizhalimi menuntut balas dengan adil. Karena yang dimaksud dalam hadits di atas ialah menimbulkan madharat dengan cara yang tidak benar.

3. Pengawasan Dan Upaya Tindakan Terhadap Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Dengan Prespektif Hukum Islam.

Bagi pengendara roda dua atau pun roda empat mengalami pemeriksaan dan penindakan berupa tilang dari kepolisian saat mengendara adalah hal biasa. Sebenarnya bagaimana prosedur pemeriksaan dan penindakan kendaraan bermotor.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang dimaksud kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. UU ini juga menjelaskan kendaraan terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor dikelompokkan sesuai jenisnya yaitu sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus.

Prosedur pemeriksaan dan penindakan yang dilakukan kepolisian dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) menurut Peraturan Pemerintah

Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan adalah tindakan yang dilaksanakan penyidik Kepolisian atau PPNS di bidang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan. Sedang Petugas pemeriksaan adalah petugas Kepolisian dan PPNS.⁶²

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dapat dilakukan secara berkala setiap 6 (enam) bulan atau keadaan tertentu (insidental) sesuai dengan kebutuhan. Pemeriksaan kendaraan bermotor di Jalan secara berkala setiap 6 (enam) bulan dilaksanakan secara gabungan oleh petugas Kepolisian dan PPNS. Sedangkan pemeriksaan insidental dilakukan dalam hal pelaksanaan operasi Kepolisian, terjadi pelanggaran yang tertangkap tangan dan penanggulangan kejahatan.

Maka dari pada itu pihak kepolisian selalu memberikan tinggal kan tegas ketika para pengguna kendaraan bermotor yaang menggunakan onderdil-aksesoris kendaraan yang tidak sesuai dengan keperuntukannya seperti helm yang tidak melindungi dari kepala sampai dahi, kaca spion yang tidak bisa melihat ke belakang, lampu utama yang bisa menyilaukan mata pengendara di depannya, dan knalpot yang melebihi suara asli yang di keluarkan dari pabrikannya.

⁶² Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Disini penulis memberikan fakta yang ada di lapangan yang di mana didapat dari Bpk. Index Purwantoro selaku kanit dikyasa polres malang beliau menjelaskan:

“Bahwa setiap pelanggaran kendaraan bermotor selalu melalui prosedur yang di mana diatur dalam undang-undang no.22 tahun 2009 meskipun onderdil-aksesoris kendaraan yang di gunakan sudah memiliki lisensi SNI jika tidak digunakan sesuai peruntukannya maka di tindak. Kami selaku pihak penegak hukum tidak memberikan keringanan karena kami sudah sesuai undang-undang no.22 tahun 2009 tetapi dari semua isi undang-undang tersebut sangat lah kurang cukup untuk di jadikan pedoman (undang-undang no.22 tahun 2009 belum bisa di jadikan sebagai undang-undang acuan dalam penindakan lalu lintas dan angkutan jalan)”.⁶³

Dari semua data yang telah di kemukakan oleh penulis dalam setiap kasus penindakan kendaraan yang di beri sanksi tilang sangat menyalahkan pihak kepolisian. Namun, tugas polisi hanya menjalankan aturan yang sudah ada dan menjaga, menganyomi, melayani masyarakat. Dimana masyarakat yang selalu tertindas namun pada kenyataannya mengenai onderdil-aksesoris yang di gunakan tersebut menyalahi aturan yang ada maka onderdil-aksesoris tersebut bukan asli keluaran dari menteri perindustrian dan perdagangan. Sebagai konsumen yang baik maka para masyarakat wajib bisa lebih memilih barang yang berkualitas namun sesuai dengan aturan yang ada pada onderdil-aksesoris kendaraan bermotor.

Peran hukum dalam perlindungan konsumen harus lah ada penjual yang jujur dalam perdagangan supaya tidak ada pihak yang dirugikan maupun yang di salahkan. Persaingan jujur adalah persaingan dimana

⁶³ Endie.X.P, wawancara, (Polres Kota Malang, 12 april 2017)

konsumen dapat memiliki barang atau jasa karena jaminan kualitas dengan harga yang wajar. Oleh karena itu, pola perlindungan yang harmonis berdasarkan atas persaingan jujur. Sampai saat ini secara universal diakui adanya hak-hak konsumen yang harus dilindungi dan dihormati, yaitu:

- a. Hak keamanan dan keselamatan
- b. Hak atas informasi
- c. Hak untuk memilih
- d. Hak untuk didengar, dan
- e. Hak atas lingkungan hidup.⁶⁴

Aspek-aspek hukum terhadap perlindungan konsumen di dalam era pasar bebas, pada dasarnya dapat dikaji dari dua pendekatan, yakni dari sisi pasar domestik dan dari sisi pasar global. Keduanya harus diawali dan sejak barang dan jasa diproduksi, didistribusikan/dipasarkan dan diedarkan sampai barang dan jasa dikonsumsi oleh konsumen. Bertolak dari pemikiran di atas, pada dasarnya negara dapat diketahui bahwa aspek hukum publik dan aspek hukum perdata mempunyai peran dan kesempatan yang sama untuk melindungi kepentingan konsumen.⁶⁵

Dalam aspek hukum Islam sendiri juga telah diatur dan memberikan beberapa qiyasan yang sesuai dengan maslahatan umat Contoh لأَضْرَرَّ yaitu, seseorang yang menggunakan/menjual onderdil-aksesoris berlisensi SNI namun masih dapat membahayakan diri sendiri atau pun orang lain. Maka, Orang ini berarti telah berbuat dharar (bahaya/kerugian) terhadap dirinya.

⁶⁴ Celina tri siwi kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, h.88

⁶⁵ Celina tri siwi kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, h. 89

Oleh karena itu, ia wajib dicegah dan dia wajib berhenti dari tindakannya itu, karena ia telah menzalimi dirinya sendiri dan membahayakan orang lain.

Contoh “وَلَا ضِرَارَ” , seseorang mengkhianati atau menipu kita, maka untuk mengamalkan potongan hadits itu, kita tidak boleh membalasnya dengan menipu atau mengkhianatinya. Contoh lain, si Rustam menzinai Siti, maka keluarga wanita yang dizinai tidak boleh membalas Rustam dengan menzinai keluarga si Rustam. Akan tetapi, hendaknya dilaporkan ke penguasa agar pelakunya dihukum.

Haram, Menimbulkan Madharat Kepada Seorang Muslim, hadits ini menunjukkan bahwa seorang Muslim tidak boleh memudharatkan (membahayakan) orang lain tanpa alasan yang benar. Seorang Muslim tidak boleh memudharatkan orang yang memudharatkannya, tidak boleh mencaci orang yang mencacinya dan tidak boleh memukul orang yang memukulnya. Untuk meminta haknya, ia bisa memintanya melalui hakim tanpa harus mencaci-maki. Dalam banyak hadits, Rasûlullâh Shallallahu ‘alaihi wa sallam melarang segala yang mendatangkan bahaya atas kaum Muslimin. Diantaranya, sabda Rasûlullâh Shallallahu ‘alaihi wa sallam:

إِنَّ دِمَاءَكُمْ وَأَمْوَالَكُمْ حَرَامٌ عَلَيْكُمْ...

”*Sesungguhnya darah kalian dan harta kalian haram atas kalian*”⁶⁶

⁶⁶ HR. Muslim (No. 1218), <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, 17 april 2017

Kemudian di zaman Rasulullah, Allah SWT mengingatkan kembali pada umat manusia agar tidak melakukan kecurangan pada sukatan dan timbangan sebagaimana firman Allah SWT dalam Alqur'an surat Al Muthafifin (1-3 dan 4-6):

وَيْلٌ لِّلْمُطَفِّفِينَ (١) الَّذِينَ إِذَا اكْتَالُوا عَلَى النَّاسِ يَسْتَوْفُونَ (٢) وَإِذَا كَالُوا لَهُمْ أَوْ وَزَنُوا لَهُمْ يُخْسِرُونَ
(٣) أَلَا يَظُنُّ أُولَئِكَ أَنَّهُمْ مَبْعُوثُونَ (٤) لِيَوْمٍ عَظِيمٍ (٥) يَوْمَ يَقُومُ النَّاسُ لِرَبِّ الْعَالَمِينَ (٦)

“Celakalah bagi orang-orang yang curang, (yaitu) orang-orang yang apabila menerima sukatan dari orang lain mereka minta dipenuhi, Dan apabila menyukat atau menimbang untuk orang lain mereka mengurangi. Tidakkah mereka itu mengira bahwa sesungguhnya mereka akan dibangkitkan, pada suatu hari besar, pada hari manusia berdiri dihadapan Tuhan semesta alam”.⁶⁷

Dalam Islam sangatlah diutamakan untuk mengenai perlindungan dan tindakan yang bisa merugikan diri sendiri dan orang lain yang dimana dalam prinsip tanggung jawab perlindungan konsumen sendiri sudah diatur secara umum, tanggung jawab produk adalah suatu konsepsi hukum yang intinya dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada konsumen. Apakah yang dimaksud dengan cacat produk? Di Indonesia, cacat produk atau produk yang cacat didefinisikan sebagai berikut:

“setiap produk yang tidak dapat memenuhi tujuan pembuatan baik karena kesengajaan atau kealpaan dalam proses maupun disebabkan hal-hal lain yang terjadi dalam peredarannya, atau tidak menyediakan syarat-syarat

⁶⁷ QS. Al- Muthafifin (83):1-6

keamanan bagi manusia atau harta benda mereka dalam penggunaannya, sebagaimana diharapkan orang”⁶⁸



⁶⁸ Az.Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen Suatu Pengantar*, h. 218



BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Di Polres Kota Malang

Pada umumnya masyarakat sangat bergantung onderdil-aksesoris kendaraan bermotor yang dimana produk tersebut telah sesuai dengan aturan pemerintah namun pada dasarnya aturan tersebut juga sangat berbeda pada faktanya, yang mengalami kerugian lebih adalah masyarakat yang telah menggunakan atau membeli onderdil-aksesoris tersebut.

Pemerintah berencana akan segera menerapkan standarisasi untuk seluruh onderdil-aksesoris seperti pelek motor mengikuti ban dan helm yang sudah diwajibkan sebelumnya. Setelah pelek, aksesoris motor seperti kampas rem, aki, klakson, filter, lampu dan bahkan spion motor pun di masa depan juga harus wajib memiliki SNI yang berkualitas. Dalam dokumen

Kementerian Perindustrian yang terungkap kalau pemerintah saat ini tengah menyiapkan rencana mewajibkan pelek sepeda motor menggunakan SNI dan juga diberikan penggunaan yang sesuai. Pelek di Indonesia akan wajib menggunakan standar itu. Setelah pelek, pemerintah sudah bersiap untuk melakukan standardisasi SNI di berbagai komponen sepeda motor lain.

Kemudian pemerintah juga memberikan kejelasan terhadap apa yang ada pada Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menjadi perbedaan antara onderdil-aksesoris yang sudah ada namun masih tidak sesuai khususnya harus lebih dijelaskan secara spesifik maksud dari SNI yang ada di dalam Undang-Undang tersebut.

2. Tindakan Polres Kota Malang Terhadap Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Yang Merugikan Masyarakat.

Kebijakan wajib SNI lebih lanjut akan diterapkan pada kampas rem, aki, klakson, filter, lampu dan bahkan spion motor. Untuk kampas rem, kode SNI telah ada yakni SNI 09-2775-1992, sementara aki memiliki kode SNI 09-4326-1996 dan kaca spion memiliki kode SNI 2770 2:2009. Belum diketahui kode SNI untuk klakson, filter dan lampu. Tapi yang pasti, komponen-komponen yang tadi disebutkan Standar nasional Indonesia-nya tengah dikembangkan untuk diimplementasi menjadi wajib SNI dimasa depan.

Kemudian konsumen juga harus lebih bisa memilih onderdil-aksesoris tidak hanya dari SNI namun juga kegunaan dan fungsi yang dimana lebih untuk keamanan dan kenyamanan pengendara. Jadi, tidak hanya model namun peruntukannya dan sesuai dengan Undang-Undang No.22 Tahun 2009

tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap apa yang telah dijelaskan pada tiap pasalnya.

Lebih detail dalam memilih dan membeli onderdil-aksesoris yang beredar dipasaran hal yang utama untuk dilakukan oleh konsumen dan juga pengawasan terhadap pihak yang terkait supaya meminimalisir tindakan yang bisa merugikan masyarakat dan juga setiap onderdil-aksesoris yang sudah dikeluarkan oleh pihak DISPERINDAG juga wajib diberi keterangan bahasa Indonesia dan keunggulan berikut juga kelemahan onderdil-aksesoris tersebut.

Supaya memberikan kemudahan terhadap konsumen dan para pihak yang mengawasi onderdil-aksesoris yang tidak layak digunakan, hal ini perlu juga diperhatikan oleh pihak pemerintah dari hasil penelitian yang telah dilakukan penulis banyak sekali problematika yang ditimbulkan dengan masalah yang sangat ringan yaitu tidak adanya kejelasan onderdil-aksesoris tersebut.

3. Pengawasan Dan Upaya Tindakan Terhadap Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor Dengan Prespektif Hukum Islam.

Serta dalam pengawasannya pemerintah wajib lebih ketat untuk onderdil-aksesoris yang dikeluarkan oleh pihak asing atau luar negeri supaya memberikan onderdil-aksesoris yang sudah berlisensi lebih diminati dan mengurangi barang ilegal. Hal ini lebih diutamakan karena bisa menimbulkan kemudharatan yang dimana masyarakat menjadi korban dari para pelaku usaha yang hanya mencari untung dan kemudian dari segi keamanan dalam berkendara juga bisa merugikan. Disini peran pengawasan yang harus lebih

disesuaikan dengan maksud tiap sanksi di dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan.

Kemudian tingkatkan pemasaran dalam negeri karena Indonesia lebih potensial dalam pengembangan sumber daya alam dan juga sumber daya manusianya lebih di seajarkan oleh negara lain, sedangkan permudah perizinan untuk barang yang di produksi di dalam negeri supaya bisa bersaing di pasar global yang mancanegara dalam urusan produk yang di atur dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan lebih di perbarui dalam proses tindakan dan sosialisasi supaya masyarakat lebih memahami arti tertib lalu lintas dan bisa juga menghargai semua pengguna jalan raya dan angkutan umum.

B. Saran

Untuk seluruh pihak kepolisian atau pun kementerian industri dan perdagangan dalam menanggapi masalah atau problematik mengenai onderdil-aksesoris kendaraan yang sangat digunakan oleh masyarakat harus lebih ketat dalam pengawasan dan pengamanan setiap onderdil-aksesoris yang telah diedarkan kepada masyarakat supaya para konsumen tidak merasa kerugian di jalan maupun ketika terjadinya penertiban kendaraan bermotor.

Jika onderdil-aksesoris tersebut tidak layak atau pun tidak memilih fungsinya maka pemerintah segera untuk melakukan tindakan untuk menarik kembali onderdil-aksesoris kendaraan tersebut, supaya masyarakat merasa fungsi dari para penegak hukum tidak hanya ketika di jalan tegas kepada masyarakat yang salah namun juga masyarakat yang berjualan atau pun yang memproduksi barang tersebut bisa mengoreksi atau pun mendaftarkan

produknya ke pihak BSN (Badan Standarisasi Nasional) untuk bisa menjadi barang yang layak dan sesuai dengan keamanan dan kenyamanan masyarakat.

Khususnya umat muslim yang ketika berjualan atau pun memproduksi ataupun juga yang menggunakan onderdil-aksesoris kendaraan yang bisa merugikan diri sendiri atau orang lain segera bisa memahami untuk menggantinya supaya tidak merugikan, kembali lagi untuk diri sendiri dan orang lain tidak mengalami kerugian. Bukan karena harga yang murah namun lebih ke arah keamanan dan kenyamanan berkendara. Karena di jalan tidak hanya diri sendiri namun juga ada orang lain yang menggunakan.

Kemudian Kementerian Perdagangan (Kemendag) harus lebih teliti kepada semua barang yang masuk ke Indonesia atau barang impor akan wajib memiliki sertifikasi Standar Nasional Indonesia (SNI). Direktur Jenderal Standardisasi dan Perlindungan Konsumen (SPK) Kementerian Perdagangan (Kemendag) juga harus sesuai dengan Undang-Undang (UU) perdagangan dibuat regulasi perlindungan konsumen. Buat regulasi perlindungan konsumen semua barang yang masuk ke Indonesia harus ada label bahasa Indonesia.

Menurut penulis, saat ini belum semua barang impor yang masuk memiliki label dengan bahasa Indonesia. Semuanya harus dibahas kembali tujuan ekspor harus dengan bahasa negara tujuannya tersebut. Sedangkan semakin harus, semakin banyak dikeluarkan seperti infrastruktur di laboratorium untuk sertifikasi. Produk seperti laboratorium, sosialisasi dan pengawasannya juga. Prioritasnya yang akan dikenakan sertifikasi adalah

produk yang digunakan oleh konsumen akhir. Maksudnya, barang yang langsung dipakai konsumen dalam bentuk jadi.

Jadi, penulis lebih memberikan suatu kesimpulan dan saran yang dimana berguna untuk semua para pihak yang berperan dalam Standarisasi Nasional Indonesia dan para pihak pengawasan penindak suatu kejadian di jalan raya. Kendaraan pribadi maupun umum harus lebih mengutamakan keselamatan dari pada keuntungan atau pun hal yang dapat merugikan setiap pihak.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Kementrian perdagangan. *analisis pengembangan SNI dalam rangka pengawasan barang beredar*. Jakarta: Pusat Kebijakan dalam negeri. 2013
- Tim Badan Standar Nasional. *Pengantar Standar*. Jakarta: Badan Standardisasi Nasional. 2009
- R. Cecil, Andrew. *Penegakan hukum lalu lintas*. Bandung: Nuansa. 2011
- Ahmadi miru, Yodo sutarman. *Hukum Perlindungan Konsumen*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. 2004
- Muhammad Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung:Pt. Citra aditya bakti. 2013
- Kristiyanti siwi tri celina. *Hukum Perlindungan Konsumen*. jakarta: Sinar Grafika. 2011
- Nasution Az. *Hukum Perlindungan Konsumen suatu Pengantar*. jakarta: Diadit Media. 2001
- Nasution Johan Bahder. *Metode Penelitian Ilmu Hukum*. Bandung: mandar Maju. 2008
- Dr. Saifullah. *Tipologi Penelitian Hukum*. Malang: Intelegensia Media. 2015
- Halim barkatulah Abdul. *hukum perlindungan konsumen kajian teoretis dan perkembangan pemikiran*. Bandung: Nusa Media. 2008
- Hamzah Andi. *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta : PT. Rineka Cipta. 1994
- Widjaja Gunawan. *Seri Hukum Bisnis Lisensi*. Jakarta:PT Raja Grafindo Persada. 2001

Undang-Undang

- Penjelasan pasal 139 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan
- Pasal 168 ayat 1 dan 2 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan
- Pasal 285 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan
- Pasal 1 ayat 8 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan
- Pasal 48 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan
- Peraturan kapolri Kota Malang No.23 Tahun 2010

Skripsi

- Amanda Febi. *Analisi Formulasi Kebijakan Pemberlakuan Helm SNI (Standar Nasional Indonesia) Secara Wajib Bagi Pengendara Motor*. Skripsi. jakarta: Universitas Indonesia. 2012

Nugraha Samtha Satrio. *Pengawasan Terhadap Peredaran Suku Cadang Sepeda Motor Dalam Rangka Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Di Kabupaten Banyumas Berdasarkan Undang-Undang No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen*. Skripsi. Purwokerto: Universitas Jenderal Soedirman. 2015

Nazarudin, *Sanksi Hukum Terhadap Buruknya Pelayanan Bagi Penumpang Bus patas Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Perspektif Konsep Ta'zir Dalam Islam*. Skripsi. Malang: Universitas Negeri Maulana Malik Ibrahim. 2014

Jurnal

Anggaraini Dini. *Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda*, *ejournal.sos.fisip-unmul.org*. 1 (Oktober, 2013).

Kawangmani Putra Ekapaksi Mikha. *Deskripsi Uji Berkala Kendaraan Bermotor Mobil Bus Antar Kota, Dampak Ekonomi Dan Potensi Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Dimensi Pelaku Usaha Otobus (Studi Kasus Trayek Irisan Solo – Semarang)*. *JIEP-Vol. 17 No 1*(Maret. 2017).

Kaparang Budianto Agung Michael. *Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas Dalam Hal Memodifikasi Kendaraan Bermotor Di Kota Surakarta (Studi Kasus Di Polresta Surakarta)*. *jurnal-mahasiswa.unisri.ac.id*. 187 (Surakarta. 2016).

Surat Kabar

Badan Standar Nasional. *SNI&Safety Perlindungan Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua & Roda Empat*. Informasi SNI terseleksi (selective Dissemination of SNI Information). Edisi (April. 2013)

Website

Arti Kata. Definisi Konsensus. [http://www.artikata.com/arti-336021 konsesus.html](http://www.artikata.com/arti-336021-konsesus.html). diakses tanggal 6 april 2017

Badan Standarisasi Nasional. http://www.bsn.go.id/main/bsn/isi_bsn/28. di akses pada tanggal 25 maret 2017

Badan Standart Nasional. *Pengertian SNI*. http://www.bsn.go.id/main/sni/isi_sni/24. di akses tanggal 5 april 2017

Badan Standart Nasional. *Tentang SNI*. http://www.bsn.go.id/main/sni/isi_sni/5. di akses tanggal 5 april 2017

Dakwah Yazid bin Abdul Qadir Jawas. Diringkas dari Jâmi'ul 'Ulûm wal Hikam (II/212). <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>. diakses tanggal 17 april 2017

Almanhaj. Diringkas dari Jâmi'ul 'Ulûm wal Hikam (II/212). <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>. diakses tanggal 17 april 2017

HR. Muslim (no. 1218). <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>. 17 april 2017

HR. Muslim (no. 2577), Ahmad (V/154, 160, 177), at-Tirmidzi (no. 2495), Ibnu Mâjah (no. 4257), ‘Abdurrazzâq (no. 20272), Abu Nu’aim dalam Hilyatul Auliya’ (V/125-126). *al-Baihaqi dalam al-Asmâ’ wash Shifât* (hlm. 65, 159, 213-214, 227, 285). <https://almanhaj.or.id/3447-tidak-boleh-membahayakan-orang-lain.html>, 17 april 2017

Wawancara Narasumber

Endie x.p, *wawancara*, Polres kota Malang, 12 april 2017

Imam mahdi, *wawancara*, Dishu Kota Batu, 18 april 2017

Al-Qur’an

QS. Hud (11):84

QS. Hud (11):85

QS. Hud (11):94

QS. Al- Muthafifin (83):1-6

LAMPIRAN-LAMPIRAN

WAWACARA POLRESTA MALANG BAGIAN KANIT DIKIYASA



**WAWANCARA DISHUB KOTA BATU BAGIAN ANGKUTAN UMUM
DAN TRANSPORTASI**





KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH

Terakreditasi "A" SK BAN-PT Depdiknas Nomor : 157/BAN-PT/Ak-XVI/S/VI/2013 (Al Ahwal Al Syakhshiyah)
Terakreditasi "B" SK BAN-PT Nomor : 021/BAN-PT/Ak-XIV/S1/III/2011 (Hukum Bisnis Syariah)
Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399, Faksimile (0341) 559399
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id/>

BUKTI KONSULTASI

Nama : Maulana Malik Ibrahim
NIM : 13220082
Jurusan : Hukum Bisnis Syariah
Dosen Pembimbing : Dr. Suwandi, M. HI
Judul Skripsi : Praktik Pengawasan Onderdil-Aksesoris Kendaraan Bermotor di Polres Kota Malang Prespektif Hukum Islam.

No	Hari / Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Senin, 6 Maret 2017	Proposal	/
2	Kamis, 9 Maret 2017	Proposal ACC	/
3	Kamis, 6 April 2017	BAB I, II dan III	/
4	Kamis, 13 April 2017	Revisi BAB I, II dan III	/
5	Senin, 24 April 2017	BAB IV	/
6	Rabu, 3 Mei 2017	Revisi BAB IV	/
7	Kamis, 4 Mei 2017	BAB V	/
8	Rabu, 10 Mei 2017	Revisi BAB V	/
9	Rabu, 17 Mei 2017	Abstrak	/
10	Jumat, 19 Mei 2017	ACC BAB I, II, III, IV dan V	/

Malang, 6 Juni 2017

Mengetahui

dan Dekan

Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah



Dr. Mohamad Nur Yasin, S.H. M.Ag

NIP 196910241995031003



PEMERINTAH KOTA BATU
KANTOR KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
 Jl. Jenderal Sudirman 507 Balaikota Among Tani Gedung B Lantai 2

KOTA BATU

Batu, 10 Januari 2017

Nomor : 072/0045/422.207/2017
 Lampiran : -
 Perihal : Ijin Pra Penelitian

Yth. Kepada
 Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu
 Di

BATU

Menunjuk surat pengantar dari Wakil Dekan Bidang Akademik Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang Nomor : Un.03.2/TL.01/77/2017 Tanggal : 06 Januari 2017 Perihal : Ijin Pra - Penelitian, bersama ini diberitahukan bahwa :

Nama : MAULANA MALIK IBRAHIM
 NIM : 13220082
 Jurusan : Hukum Bisnis Syariah
 Fakultas/Universitas : Syariah/ UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
 Alamat : Jl. Gajayana no.05 Malang

Bermaksud mengadakan Ijin Pra-penelitian pada Instansi yang Saudara pimpin dengan ketentuan sebagai berikut :

Judul : Jual beli onderdil / aksesoris kendaraan bermotor berlisensi standar nasional (SNI)
 Data yang dicari : - Aksesoris / onderdil motor yang berlabel SNI namun bertentangan dengan UU no.22 tahun 2009
 Lokasi : Bidang Angkut dan Terminal Kota Batu
 Peserta : -
 Waktu : 06 Pebruari 2017 s/d 10 Pebruari 2017

Selama melakukan kegiatan wajib mentaati peraturan dan tata tertib yang berlaku dan melaporkan secara tertulis hasil kegiatannya kepada instansi setempat.

Demikian untuk menjadikan maklum.

An. WALIKOTA BATU
 KEPALA KANTOR KESATUAN BANGSA
 DAN POLITIK KOTA BATU



JHOK WISABAHADI, AP
 Pembina Tk. I

NIP. 19750603 199311 1 001

Tembusan :
 Yth.Sdr. Wakil Dekan Bidang Akademik UIN
 Maulana Malik Ibrahim Malang



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH

Terakreditasi "A" SK BAN-PT Depdiknas Nomor : 157/SK/BAN-PT/Ak-XV/S/VI/2013 (Al Ahwal Al Syakhshiyah)
Terakreditasi "B" SK BAN-PT Nomor : 021/BAN-PT/Ak-XIV/S1/VI/2011 (Hukum Bisnis Syariah)
Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399, Faksimile (0341) 559399
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id/>

Nomor : Un.03.2/TL.01/¹⁷⁴²/2016
Lampiran : 1 eks
Perihal : **Pra-Penelitian**

122 DEC 2016

Kepada Yth.
Kepala Kantor Satlantas Polresta Malang
Jl. jaksa Agung Suprpto, Rampal Celaket, Klojen, Kota Malang, Jawa Timur

Assalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh

Dengan hormat, kami mohon agar :

Nama : Maulana Malik Ibrahim
NIM : 13220082
Fakultas : Syariah
Jurusan : Hukum Bisnis Syariah

diperkenankan mengadakan pra-penelitian (*pra research*) di daerah/lingkungan wewenang Satlantas Polresta Malang, guna menyelesaikan tugas akhir/skripsi, yang berjudul: **JUAL-BELI ONDERDIL/AKSESORIS KENDARAAN BERMOTOR BER-LISENSI (SNI) STANDAR NASIONAL INDONESIA YANG BERTENTANGAN DENGAN UNDANG-UNDANG LALU LINTAS NO.22 TAHUN 2009 (Studi Kasus Terhadap Konsumen Mengenai Keselamat Berkendara Tinjauan Hukum Perlindungan Konsumen Dan Masalah Mursalah** sebagaimana proposal skripsi terlampir.

Demikian, atas perhatian dan perkenan Bapak/Ibu, kami mengucapkan terima kasih.

Wassalamualaikum wa Rahmatullah wa Barakatuh



Dekan
Bidang Akademik

Tembusan:

1. Dekan
2. Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah
3. Kabag. Tata Usaha



Certificate No ID08/12/18

PEDOMAN WAWANCARA DI POLRESTA MALANG

Penulis: Mengenai kelayakan onderdil-aksesoris kendaraan yang belisensi standar nasional indonesia dalam pandangan Polres Kota Malang?

Narasumber: kelayakan dari suatu barang yang sudah di keluarkan oleh pihak standar nasional indonesia itu sangat layak, namun tidak layak jika kalau penggunaannya dan fungsi barangnya tidak di sesuai kan oleh kegunaan maka tidak boleh di gunakan atau di fungsikan.

Penulis: Apa kejelasan Standar Nasiona Indonesia dalam undang-undang no.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan?

Narasumber: Pihak polisi tidak bisa mengatur standar nasional indonesia dengan sesuai model dan jenisnya namun kesesuaian peruntukannya saja dan kalau SNI berbicara sesuai kekuatan pihak polisi tidak berbicara kekuatan, salah satu contoh helm, yang penting rumus helm itu melindungi dari dahi sampai tengkuk dan knalpot rumusnya sesuai dgn spek bawaan dari pabrik dan polisi tidak mengukur berapa DB (desibel) UU no.22 tahun 2009 kalau mengatur kekuatan helm maka lebih baik juga, UU no.22 tahun 2009 belum sempurna, pasal 285 adalah keterbatasannya.

Penulis: Bagaimana cara pihak polisi menentukan pelanggaran ketika diadakan razia ketertiban belalu lintas?

Narasumber: Kalau menurut Polantas sendiri masyarakat yang mengikuti hukum yang dimana masyarakat yang lebih pintar mencari cela hukum untuk bisa dilakukan. Masyarakat harus tunduk terhadap hukum yang berlaku, maupun hukum yang belum di pahami atau pun dibaca. Jadi polisi ketika melihat ke jadian atau pelanggaran dari pengendara polisi langsung menanyakan SIM dan STNK ini hal adminitratif yang harus di miliki oleh pengendara kemudian polisi juga harus melihat secara detail kendaraan yang di gunakan sudah aman dan tidak merugikan orang lain.

Penulis: Kenapa suatu onderdil-kendaraan bermotor tidak di uji oleh pihak kepolisian?

Narasumber: Uji layak yang berwenang itu dishub, dan samsat itu gunanya untuk identitas suatu kendaraan seperti penomeran dan surat kendaraan karna yang bisa mengukur desibel itu yang mempunyai kewenangan dishub dan disperindag. Uji layak yang berwenang itu dishub, dan samsat itu gunanya untuk identitas suatu kendaraan seperti penomeran dan surat kendaraan.

Penulis: Masyarakat selalu menyalahkan polisi ketika terjadinya penertiban disini bagaimana respon polisi jika masyarakat memiliki pandangan tersebut?

Narasumber: Dalam kondisi hukum adat dan hukum formil pun masyarakat harus lebih tunduk terhadap hukum formil karena telah di sahkan oleh negara. Karena hukum adat menunjang daerah tertentu, pengakuannya didaerah tersebut. sedangkan hukum formil sudah menunjang seluruh daerah di negara Indonesia. Maka dari itu kami polisi cuma menjalankan tugas secara pasti dan sudah di tentukan di undang-undang.

Penulis: Masyarakat sesuai dengan prosedur namun masih di tertibkan atau pun di tilang?

Narasumber: Tapi yang jelas di atur dalam UU lalu lintas dan polisi memiliki diskresi polisi harus melihat kondisi masyarakat dalam melakukan penertiban polisi memelihara harkamtimnas supaya negara tidak lemah hukum. Polisi mempunyai patokan hukum dan tidak boleh menyimpang dari hukum itu karna UU no.22 tahun 2009 itu *lex specialis* jadi semua dari dalam UU tersebut telah mengatur.

Penulis: Menurut Polantas sendiri UU no.22 tahun 2009 tidak mengatur semua?

Narasumber: Pada intinya tidak menutup kemungkinan belum mengatur semuanya, seperti langsung standarisasinya. Namun pandangan polisi pokok kalau sudah melampau batas maka polisi menindak pelaku tersebut. Polisi tidak bisa menindak jika masyarakat sesuai dengan standar nasional indonesia asli yang telah di cek oleh pihak disperindag, Ciri-ciri standar nasional indonesia itu yang tidak membahayakan orang lain dan orang tersebut. menurut polisi karena UU no.22 tahun 2009 tidak mengantur secara jelas untuk semua itu. Untuk tindak pelanggaran dalam kelengkapan polisi selalu mengacu pada pasal 285 yang kontennya lebih universal karena terbatasnya aturan yang ada. Standar nasional harus mengeluarkan onderdil-aksesoris yang memberikan keamanan dan kenyamanan untuk masyarakat. Jadi tidak di tutup kemungkinan barang yang di keluarkan selama ini standar nasional indonesia palsu.

Pasal 106 ayat 3 dan pasal 48 ayat 2 dan Dalam pengukuran pada pasal 285 bukan wewenang polisi tetapi dishub, perindustrian dan perdagangan. Lebih wajib membeli barang dari pabrikan sesuai per merekkan, Polisi mengacu pada UU

no.22 tahun 2009 hanya spekter dalam UU lalu lintas saja. Dengan tugas utama harkamtimnas, penegakan hukum, melindungi dan menganyomi masyarakat, dan melayani masyarakat UU di cipta melindungi masyarakat”.

A. Pedoman Wawancara di DISHUB Kota Batu

Penulis: Angkutan pribadi yang sudah di modifikasi bisa di gunakan angkutan umum?

Narasumber: Kalau menurut para pihak itu bagus karena bisa melihat membaca pasaran, namun tetap harus melalui uji kelayakan kendaraan, semakin banyak angkutan pribadi tidak melakukan uji kendaran semakin merugikan angkutan konvensionalnya, jasa raharja untuk angkutan umum mendapat asuransi angkutan dan penumpang, sedangkan kalau angkutan pribadi hanya angkutannya saja nah penumpangnya tidak. Contoh Taksi online itu bagus dan mereka harus mengikuti mereka karena aplikasinya tidak salah namun barang yang di jual salah. Harus mendaftarkan kendaraan atau armadanya jika mengenai ondesil-aksesoris yang sesuai dengan standar nasional indonesia.

Penulis: Dishub di batasi oleh undang-undang ketika bertugas?

Narasumber:

- prasana lalu lintas dishub yang harus mengawasi
- pengamanan lalu lintas polisi yang harus mengawasi

Penulis: Ketika perusahaan memodifikasi kendaraan yang di gunakan perusahaan tersebut bagaimana pandangan dishub?

Narasumber: Kalau merubah warna cukup lapor ke registrasi samsat kalau merubah bentuk harus ada sertifikasi uji layak dengan bengkel yang di tunjuk oleh pemerintah. Seperti adi putro, karya gemilang terhadap aturan yang di daftarkan.

Penulis: apakah standar nasional indonesia membatasi dalam hal berkarya?

Narasumber: Saya rasa tidak, karena standar nasional indonesia memberikan ajuran yang harus di taati dan di gunakan untuk memiliki fungsinya kalau untuk kendaraan hak umum dan keselamatan harus di uji kelayakannya

Penulis: Apakah semua kendaraan wajib uji?

Narasumber: Harus di uji semua seharusnya, berhubung ada kepentingan politik maka hanya angkutan umum dan barang. Sedangkan di luar negeri semua kendaraan wajib di uji dan juga di swastakan sekaligus di tempat perbaikan lalu di berikan lisensi layak jalan.

Penulis: Faktor politiknya karna apa yang menjadi aturan tersebut tidak di terapkan?

Narasumber: Ya faktor kepentingan karena di DPR para pengusaha pada PP.44 tahun 1993 sekarang sudah gak berlaku sudah di sebutkan tahun 2000 semua kendaraan wajib di uji waktu itu dan di bangun pengujian swasta ketika pak suharto lengser

tidak ada aturan tersebut dan tidak jalan kemudian ada aturan lagi cuma kendaraan umum dan barang. Contoh pick up juga wajib di uji meskipun milik pribadi.

Penulis: Apakah semua aksesoris-onderdil wajib di uji kelayakan?

Narasumber: Kalau itu peresminan industri dan perdagangan kalau dishub masih terbatas yang penting kondisi onderdil-aksesoris tersebut layak digunakan dan lolos uji KIR maka tidak bermasalah. Kalau servis layak jalan itu lain kalau tidak sesuai dengan teknis layak jalan ketika berubah maka tidak digunakan di tempat lain. Modifikasi tidak melihat harga kalau onderdil-aksesoris berlisensi standar nasional indonesia dirasa sesuai dengan fungsinya maka boleh saja.

Penulis: Mengenai penertiban terhadap angkutan umum atau yang lain?

Narasumber: Dishub cuma menindak terhadap kendaraan yang ada uji KIRnya itu pun wajib di dampingi oleh pihak polisi kalau tidak maka tidak boleh dishub melakukan operasi sendiri. Angkutan sewa/travel itu wajib di uji karena ketika konsumen menggunakan kendaraan tersebut jika ada kerugian siapa yang mau tanggung jawab. Karena peruntukannya untuk umum kalau tidak bisa sangat merugikan hal layak umum.

Penulis: Apa yang dilihat dari uji kelayakan ?

Narasumber: Pada PP no.44, UU.22 tahun 2009, emisi gas buang kebisingan klakson, rem, ban dan dll

Penulis: Apakah ada pengecualian ketika angkutan umum pemerintah?

Narasumber: Mengenai angkutan umum pemerintah itu di atur dalam aturan daerah.

Penulis: Apakah dishub ada kewenangan lebih dalam penanganan sanksi dan tilang?

Narasumber: Kalau sanksi aturan itu sama semua tidak ada yang membedakan namun Polisi semua bisa dalam menindak suatu pelanggaran dalam UU.22 tahun 2009 sedangkan kalau dishub cuma bisa angkutan umum dan barang, seperti KIR, penyimpangan trayek, dan melebihi dimensi muatan yang tidak sesuai peruntukannya memang hak layak jalan dishub yang mengatur.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

	Nama	:	Maulana Malik Ibrahim
	Tempat, tanggal lahir	:	Jakarta, 22 Maret 1996
	Alamat	:	Dusun. Meli'an Rt.02 Rw.08, Desa. Kejapanan, Kec. Gempol, Kab. Pasuruan
	Hp	:	08973902063
	Facebook	:	Maulana Malik I
	Email	:	Maulana22525@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

No.	Jenjang Pendidikan	Nama dan Lokasi	Jurusan	Tahun Lulus
1.	SD	SD Negeri Kejapanan 4 Pasuruan	-	2001-2007
2.	SMP	SMP Negeri 1 Gempol	-	2007-2010
3.	MA	Madrasah Aliyah Negeri Bangil	IPA	2010-2013
4.	S1	Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang	Hukum Bisnis Syariah	2013-2017