

**EFEKTIVITAS UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGATURAN STANDAR
KNALPOT (STUDI PADA KEPOLISIAN
RESOR KOTA BARELANG)**

SKRIPSI



Oleh

Ahmad Abdul Rokhim

150710060

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
TAHUN 2019**

**EFEKTIVITAS UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGATURAN STANDAR
KNALPOT (STUDI PADA KEPOLISIAN
RESOR KOTA BARELANG)**

SKRIPSI

**Untuk memenuhi salah satu syarat
memperoleh gelar sarjana**



Oleh

Ahmad Abdul Rokhim

150710060

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA
UNIVERSITAS PUTERA BATAM
TAHUN 2019**

SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana dan/atau magister), baik di Universitas Putera Batam maupun di perguruan tinggi lain.
2. Skripsi ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari pembimbing.
3. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Batam, 05 Agustus 2019
Yang membuat pernyataan,

Ahmad Abdul Rokhim
150710060

**EFEKTIVITAS UNDANG-UNDANG
NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN
ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGATURAN STANDAR
KNALPOT (STUDI PADA KEPOLISIAN
RESOR KOTA BARELANG)**

SKRIPSI

**Untuk memenuhi salah satu syarat
Memperoleh gelar sarjana**

**Oleh
Ahmad Abdul Rokhim
150710060**

**Telah disetujui oleh pembimbing pada tanggal
seperti tertera dibawah ini**

Batam, 05 Agustus 2019

**Drs. Ukas, S.H., M.Hum.
Pembimbing**

ABSTRAK

Kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Salah satu dari persyaratan teknis dan laik jalan adalah knalpot, knalpot merupakan komponen kendaraan bermotor yang wajib terpasang pasang pada tiap kendaraan. Polisi satuan lalu lintas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian yang antara lain penjagaan, pengaturan, pengawalan, patroli dan pendidikan masyarakat, dalam setiap tindakan polisi satuan lalu lintas harus berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk menemukan jawaban mengenai efektivitas Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan terhadap pengaturan standar knalpot, Prosedur polisi satuan lalu lintas dalam menentukan suatu knalpot telah melewati ambang batas kebisingan dan melihat hambatan dan upaya polisi dalam menertibkan para pengguna knalpot bising. Penulis dalam menemukan jawaban terkait masalah tersebut menggunakan metode penelitian empiris. Data diperoleh penulis dari hasil wawancara dengan Wakasat Lantas Kepolisian Resor Kota Bareleng. Hasil penelitian adalah Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, sudah berjalan cukup efektif, hal ini dinilai berdasarkan data adanya penurunan jumlah pelanggaran pada tahun 2018 jika dibandingkan dengan tahun 2017, polisi satuan lalu lintas tidak memiliki saran berupa alat dan prosedur khusus dalam menentukan suatu knalpot sudah melewati ambang batas kebisingan, kesadaran masyarakat menjadi hambatan dalam penertiban penggunaan knalpot bising. Hal yang perlu di benahi berkaitan dengan faktor-faktot yang mempengaruhi tingkat efektivitas, harus adanya sarana yang lengkap dalam pengujian kebisingan suara knalpot, dan kerja sama dengan instansi terkait akan mempermudah dalam sosialisasi dan penegakan hukum terkait knalpot bising.

Kata kunci : Knalpot, Kebisingan Suara, Polisi Lalu Lintas.

ABSTRACT

Motorized vehicles operating on the road are required to meet technical and roadworthy requirements. One of the technical requirements and roadworthiness is muffler, muffler is a motorized vehicle component that must be installed in each vehicle. Traffic unit police is the implementing element tasked with carrying out police duties which include guarding, regulating, escorting, patrolling and public education, in any police action the traffic unit must be based on Law Number 22 Year 2009 concerning traffic and road transportation. The purpose of this study is to find answers regarding the effectiveness of Law No. 22 of 2009 concerning traffic and road transport towards the regulation of muffler standards, the traffic police procedures in determining an exhaust has crossed the noise threshold and see obstacles and police efforts in curb noisy exhaust users. The author in finding answers related to these problems uses empirical research methods. The data was obtained by the writer from the results of an interview with Wakasat Lantas Police of the Bareleng City Resort. The results of the study are Law Number 22 Year 2009 concerning traffic and road transportation, it has been running quite effectively, this is assessed based on data of a decrease in the number of violations in 2018 when compared to 2017, the traffic police have no advice in the form of tools and Specific procedures in determining an exhaust has passed the noise threshold, public awareness becomes an obstacle in controlling the use of noisy exhaust. Things that need to be addressed relate to the factors that influence the level of effectiveness, there must be a complete means in testing the noise noise muffler, and cooperation with relevant agencies will facilitate the socialization and law enforcement related to noisy exhaust.

Keywords : *Muffler, Sound Noise, Police Traffic Unit.*

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan segala puji dan syukur kepada Allah Subhanahu wa Ta'ala yang telah melimpahkan segala rahmat dan karuniaNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir yang merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan program studi strata satu (S1) pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Karena itu, kritik dan saran akan senantiasa penulis terima dengan senang hati. Dengan segala keterbatasan, penulis menyadari pula bahwa skripsi ini takkan terwujud tanpa bantuan, bimbingan, dan dorongan dari berbagai pihak. Untuk itu, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Ibu Dr. Nur Efli Husda, S.Kom.,M.SI.selaku Rektor Universitas Putera Batam.
2. Ibu Rizki Tri Anugrah Bhakti, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Humaniora.
3. Bapak Padrisan Jamba, S.H., M.H. Selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam.
4. Bapak Drs. Ukas, S.H., M.Hum. selaku Pembimbing Skripsi pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam
5. Dosen dan Staff Universitas Putera Batam.
6. Segenap Pimpinan dan Staff di Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang yang telah membantu penulis dalam melakukan penelitian.
7. Bapak Kartijo S.H. selaku Wakasat Lantas Kepolisian Resor Kota Barelang yang mau meluangkan waktu untuk sesi wawancara sekaligus memberikan ilmu maupun pengalaman serta saran kepada penulis selama proses penyelesaian skripsi ini.

8. Bapak Rahmat Hidayat S.E. selaku staff administrasi lalu lintas Kepolisian Resor Kota Barelang
9. Kedua orang tua penulis, ayahanda Ngaderi dan Ibunda Misnah dan seluruh keluarga saya yang senantiasa memberikan doa serta dukungan hingga saat ini, sehingga saya tetap semangat dalam menyelesaikan perkuliahan saya serta dapat menyelesaikan penyusunan Skripsi ini dengan baik.
10. Teman-teman seperjuangan selama penulis menempuh masa pendidikan yang telah berbagi ilmu maupun berbagi pengalaman selama menempuh pendidikan ilmu hukum.
11. Ucapan terima kasih untuk yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah memberikan saran serta dorongan dalam menyelesaikan Skripsi ini.

Semoga Allah Subhanahu wa Ta'ala membalas kebaikan dan selalu mencurahkan hidayah serta taufikNya, Amin.

Batam, 05 Agustus 2019

Ahmad Abdul Rokhim

DAFTAR ISI

SURAT PERNYATAAN	ii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR LAMPIRAN	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Identifikasi Masalah	8
1.3. Batasan Masalah	8
1.4. Rumusan Masalah	9
1.5. Tujuan Penelitian	9
1.6. Manfaat Penelitian	10
1.6.1. Manfaat teoritis	10
1.6.2. Manfaat Praktis	10
BAB II KAJIAN PUSTAKA	12
2.1. Kerangka Teori	12
2.1.1. Pengertian Kendaraan	12
2.1.2. Pengertian Modifikasi.....	14
2.1.3. Teori Penegakan Hukum	16
2.2. Kerangka Yuridis.....	25

2.2.1. Tinjauan Umum Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	25
2.2.2. Tinajauan Umum Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan.....	28
2.2.3. Tinajauan Umum Dasar Hukum Modifikasi	29
2.2.4. Tinjaun Umum Kebisingan Suara	32
2.2.5. Tinjaun Umum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas.....	34
2.2.6. Dasar Hukum Penggunaan Sepeda Motor	40
BAB III METODE PENELITIAN.....	46
3.1. Jenis dan Sifat Penelitian.....	46
3.2. Metode Pengumpulan Data	46
3.2.1. Jenis Data.....	47
3.2.2. Alat Pengumpulan Data	48
3.3. Metode Analisis Data	49
3.4. Penelitian Terdahulu.....	50
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	54
4.1. Hasil Penelitian.....	54
4.1.1. Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Knalpot.....	54
4.1.2. Mekanisme Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang Dalam Menentukan Pelanggaran Knalpot Berdasarkan Kebisingan Suara	58
4.1.3. Hambatan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang Dalam Melaksanakan Penertiban Pengemudi Sepeda Motor Yang Menggunakan Knalpot Di Atas Ambang Batas Kebisingan, Dan Upaya Mengatasinya.....	61
4.2. Pembahasan	63

4.2.1. Efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Knalpot.....	63
4.2.2. Mekanisme Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang Dalam Menentukan Pelanggaran Knalpot Berdasarkan Kebisingan Suara	70
4.2.3. Hambatan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang Dalam Melaksanakan Penertiban Pengemudi Sepeda Motor Yang Menggunakan Knalpot Di Atas Ambang Batas Kebisingan, Dan Upaya Mengatasinya.....	71

BAB V SIMPULAN DAN SARAN 74

5.1. Simpulan..... 74

5.2. Saran 75

DAFTAR PUSTAKA 77

LAMPIRAN 81

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Daftar Riwayat Hidup
- Lampiran 2 Surat Izin Penelitian
- Lampiran 3 Surat Keterangan Kepolisian Negara Republik Indonesia Daerah kepulauan Riau Resor Kota Barelang
- Lampiran 4 Data pelanggaran Lalu Lintas Pada Tahun 2017, 2018 dan 2019 (bulan Januari sampai Juni)
- Lampiran 5 Cuplikan Layar (ScreenShot) SOP Pemberhentian Kendaraan Bermotor di jalan
- Lampiran 6 Struktur Organisasi Sat Lantas Polresta Barelang
- Lampiran 7 Foto Bersama Wakasat Lantas Kepolisian Resor Kota Barelang
- Foto Bersama Staff Adiministrasi Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang
- Foto Bersama Pegawai Showroom Harley Davidson
- Lampiran 8 Beberapa Foto Dokumentasi Kegiatan Sosialisasi Unit Pendidikan dan Rekayasa Kepolisian Resor Kota Barelang
- Lampiran 9 Lampiran I dan Lampiran II Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi telah digunakan dalam kehidupan masyarakat sejak dahulu kala. Hanya saja alat angkut yang di maksud bukan seperti sekarang ini. Sebelum tahun 1800 alat pengangkutan yang digunakan adalah tenaga manusia, hewan dan sumber tenaga dari alam. Pengangkutan hanya barang-barang dalam jumlah kecil dan memakan waktu yang relatif lama. (Salim, 2006:5) Seiring dengan berkembangnya pengetahuan manusia, maka terciptalah alat transportasi yang dapat melakukan pengangkutan barang dalam jumlah besar dan membutuhkan waktu pengantaran yang relatif lebih cepat. Peran transportasi sangat besar dalam kehidupan masyarakat modern. Dipicu dengan upaya untuk “mendekatkan” jarak, yang semula perjalanan dirasa lama akan terasa semakin singkat, itu semua berkat perkembangan teknologi transportasi. (Miro, 2012:8)

Di era modern seperti sekarang, kebutuhan akan transportasi dibuat menjadi hal yang sangat berharga bagi masyarakat selama menjalani kehidupan sehari-hari. Mulai saat ini masyarakat untuk bepergian jauh bisa dengan mudah dan cepat sampai di tempat yang ingin dituju. Semua ini diperoleh dari pemikiran manusia sendiri dalam menciptakan dan mengembangkan alat-alat transportasi yang sungguh membantu kehidupan sehari-hari sampai kini. kendaraan bermotor roda dua atau disebut dengan sebutan sepeda motor

merupakan Salah satu diantara banyak alat transportasi yang sangat banyak digunakan masyarakat.

Industri sepeda motor asli buatan Indonesia dan buatan luar Indonesia yang kemudian dirangkai di Indonesia semakin hari semakin beragam jenis dan modelnya. Sehingga membuat banyak masyarakat Indonesia tertarik untuk membeli sepeda motor. Dari sini beraneka ragam dan macam keinginan masyarakat Indonesia yang berbeda-beda untuk memiliki dengan cara membeli sepeda motor sesuai dengan yang dinginkannya, hal ini bisa dilihat dari begitu banyak bentuk dan model sepeda motor di Indonesia. Masyarakat harus memahami betul dalam memilih sepeda motor yang ingin ditungganginya. Hal ini berguna untuk dapat memberikan manfaat sekaligus rasa hormat dari orang lain, yang dapat lebih meningkatkan rasa percaya diri ketika saat sudah mengendarai sepeda motor tersebut. Di satu sisi masyarakat membeli sepeda motor pasti akan digunakan di jalan raya, jalan raya ialah satu-satunya jalur untuk para pengendara sepeda motor yang mempunyai aturan berlalu-lintas.

Muncullah suatu aturan yang mengatur setiap pengendara sepeda motor untuk berlalu-lintas dengan baik dan benar demi keselamatan bersama sesama pengguna jalan lainnya. Selain keselamatan bersama, pengemudi sepeda motor juga perlu memperhatikan kenyamanan dan keamanan kendaraan untuk beraktifitas sehari-hari. Dengan demikian setiap pengendara harus memahami aturan-aturan berlalu lintas, paling tidak poin-poin penting yang mengatur hal tersebut agar tidak melanggar tata tertib berlalu-lintas serta tidak dikenai sanksi

pelanggaran berlalu-lintas saat Polisi melakukan kegiatan penertiban lalu lintas di jalan raya. Akan tetapi masih banyak juga masyarakat yang masih belum tahu (bahkan kurang peduli) dengan poin-poin penting (peraturan) yang harus diperhatikan dalam berlalu-lintas di jalan. Padahal pada dasarnya masyarakat harus sadar akan hukum dan poin-poin (peraturan) tersebut. Aturan mengenai lalu lintas tersebut sudah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal tersebut sesuai dengan isi Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bahwa lalu lintas dan angkutan jalan di selenggarakan dengan tujuan :

1. 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, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Tentu tujuan tersebut harus dilaksanakan sesuai dengan yang di perintahkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sudah ada dan wajib dipatuhi serta dilaksanakan oleh seluruh warga negara Republik Indonesia.

Bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dalam hal ini pembahasannya lebih mengarah kepada pengemudi kendaraan bermotor roda dua yaitu sepeda motor. Coba berpikir mundur sejenak untuk menganalisa sedikit keinginan masyarakat khususnya kalangan remaja. Bagi masyarakat yang ingin memiliki sepeda motor tidak semua mau menggunakan sepeda motor standar pengeluaran pabrik yang sudah sesuai dengan persyaratan teknis dan layak jalan yang diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga sepeda motor tersebut dimodifikasi sedemikian rupa dan merubah apapun bagian-bagian atau aksesoris yang ada pada sepeda motor tersebut sampai tidak memperdulikan kenyamanan, keamanan dan keselamatan yang seharusnya lebih penting untuk diperhatikan dalam berlalu lintas.

Adanya peraturan yang memaksa bertujuan untuk terciptanya kehidupan yang terarah, teratur dan serta menjamin hak dari setiap orang (subjek hukum). Dengan ketaatan terhadap hukum, subjek hukum akan melindungi kepentingannya sendiri dan kepentingan orang lain. (T. Prasetyo, 2017) Namun masyarakat tidak perlu khawatir karna dalam hukum pidana juga di kenal azas legalitas yaitu *"Nullum delictum nulla poena sine praevia lege poenali"*(HR, 2014) yang artinya tidak perbuatan yang dapat di pidana kecuali atas kekuatan aturan pidana dalam perundang-undangan yang telah ada sebelum perbuatan dilakukan.

(Simorangkir, erwin, & Prasetyo, 2013:108), maksud dari asas tersebut adalah seseorang tidak dapat dihukum bila tidak ada aturan yang mengaturnya. Jadi sebelum memodifikasi sepeda motor alangkah baiknya jika masyarakat memahami betul apa yang di perbolehkan dan apa yang di larang dalam memodifikasi sepeda motor. (Hiariej, 2012:34)

Bagian sepeda motor yang sering diganti dan lebih terlihat menonjol ialah knalpot. Sepeda motor yang diganti knalpotnya diyakini dapat menambah tenaga bahkan sepeda motor akan terlihat lebih garang karena suara yang ditimbulkan. Tetapi tidak sedikit knalpot produksi pabrikan yang sudah sesuai aturan yang berlaku diganti dengan knalpot yang bersuara lebih keras. Pembuatan knalpot handmade (buatan sendiri) pengaturan kebisingannya tidak terlalu diperdulikan yang biasanya dibuat tidak diukur sesuai kebisingan yang normal atau standar melainkan yang penting bersuara keras ataupun *ulem* biasa anak-anak menyebutnya dan suara itu dapat dipesan sesuai keinginan konsumen.

Selepas pemakaian knalpot free flow (brong) atau knalpot racing (balap) dipasang di sepeda motor. Yakinlah pada saat pengendara dengan sepeda motor yang menggunakan knalpotnya yang tidak standar akan lebih terasa tarikannya dan pada saat pengendara lain memotong jalan dari belakang, pengendara akan lebih merasa tertantang meluapkan emosi, disertai dengan tarikan gas lebih dalam sedalam-dalamnya untuk memberi peringatan si pengendara yang memotong jalan tadi. Maka sedari situlah keluar patokan bahwasannya suara

yang dihasilkan dari knalpot free flow (brong) atau knalpot racing (balap) melebihi suara sepeda motor dengan knalpot standart yang biasa diproduksi oleh perusahaan-perusahaan yang mengeluarkan/ memproduksi sepeda motor pabrikan. Suara dari knalpot free flow (brong) atau knalpot racing (balap) tersebut sudah melebihi standar ambang batas kebisingan yang pengaturannya tertuang dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 07 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

Maraknya masyarakat yang menggunakan sepeda motor ternyata memberikan sebuah polemik tersendiri terkait dengan para pengguna sepeda motor yang ramai memodifikasi motornya (merubah dari keadaan standar pabrik). Namun beberapa ide memodifikasi sepeda motornya itu ternyata malah dapat mengganggu dan membahayakan pengendara motor lain pada jalan umum. Demikian halnya yang terjadi pada kondisi lalu lintas transportasi di wilayah kota Batam. Masih banyak pengendara sepeda motor di kota Batam yang memodifikasi motornya tidak mengikuti persyaratan teknis dan standar laik jalan sehingga ketika sepeda motor tersebut dioperasikan di jalan sangat mengganggu dan bahkan bisa membahayakan pengguna jalan lainnya.

Misalnya, 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 sesuai dengan Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sehingga kegemaran masyarakat

mengubah motor dengan knalpot standar menjadi motor dengan knalpot model free flow (brong) atau knalpot racing (balap) untuk dipakai sehari-hari pada jalan umum ini merupakan suatu masalah, (Hanan, 2013) Karena dampak dari penggunaannya akan sangat mengganggu ketertiban dan kenyamanan berlalu lintas dan berkendara di ruang publik dengan berbagai macam bentuk pelanggaran atau kasus laka lantas yang terjadi.

Untuk tingkat kebisingan knalpot, untuk produsen motor di Indonesia sudah ada Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 07 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru. Untuk pemeriksaan kendaraan bermotor ada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Sayangnya dari peraturan perundang-undangan di atas masih belum ada aturan yang mengatur bagaimana cara pengujian kebisingan suara knalpot di jalan. Sehingga menimbulkan masalah penegakan hukum yang akan di lakukan pihak polisi satuan lalu lintas.

Berdasarkan fenomena yang telah dipaparkan sebelumnya, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang masalah tersebut di atas dengan mengambil judul **“EFEKTIVITAS UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERHADAP PENGATURAN STANDAR KANLPOT (STUDI PADA KEPOLISIAN RESOR KOTA BARELANG)”**.

1.2. Identifikasi Masalah

Dari fenomena yang dipaparkan di atas dapat diidentifikasi permasalahannya sebagai berikut :

1. Maraknya sepeda motor modifikasi khususnya bagian knalpot dari standar pabrikan diubah menjadi knalpot modifikasi yang mempunyai efek kebisingan suara.
2. Kebisingan suara dari knalpot harus di uji tingkat kebisingannya agar dapat menentukan apakah knalpot tersebut telah melewati ambang batas kebisingan.
3. Adanya hambatan Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Resor Kota Barelang dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor yang menggunakan knalpot di atas ambang batas kebisingan.

1.3. Batasan Masalah

Dalam pembahasan penelitian ini penulis membatasi untuk melakukan penelitian hanya pada masalah yang diteliti yaitu mengenai efektivitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mekanisme Polisi dalam menentukan suatu knalpot telah melewati ambang batas kebisingan, serta hambatan dan upaya yang dilakukan pihak polisi satuan lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor yang menggunakan knalpot di atas ambang batas kebisingan tersebut.

1.4. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat dirumuskan masalahnya sebagai berikut:

1. Apakah aturan mengenai standar knalpot dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan sudah berjalan efektif?
2. Bagaimana mekanisme Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang dalam menentukan standar knalpot berdasarkan kebisingan suara?
3. Apa hambatan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor yang menggunakan knalpot di atas ambang batas kebisingan? Dan bagaimana upaya Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang untuk mengatasinya?

1.5. Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tingkat efektivitas pengaturan standar knalpot dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
2. Untuk mengetahui mekanisme Polisi dalam menentukan suatu knalpot telah melewati ambang batas kebisingan.

3. Untuk mengetahui hambatan Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Barelang dalam melaksanakan penertiban pengemudi sepeda motor yang menggunakan knalpot di atas ambang batas kebisingan dan untuk mengetahui upaya dalam mengatasinya.

1.6. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini melalui dua pandangan diantaranya sebagai berikut:

1.6.1. Manfaat teoritis

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan keilmuan kepada penulis mengenai implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Knalpot.
2. Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat dan menambah wawasan bagi pihak-pihak yang tertarik membahas lebih lanjut mengenai implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Knalpot.
3. Penelitian ini diharapkan dapat menambah informasi dan referensi yang bermanfaat bagi penelitian-penelitian yang berkaitan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

1.6.2. Manfaat Praktis

1. Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat menjadi suatu bagian pembenahan atau perbaikan terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pengaturan Standar Kanlpot.
2. Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat pengetahuan kepada para pembaca pada umumnya dan juga memberikan wacana baru bagi pengguna sepeda motor dan pengusaha bengkel motor terhadap praktik modifikasi khususnya bagian knalpot.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Kerangka Teori

2.1.1. Pengertian Kendaraan

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel, terdiri dari kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang atau hewan. Pasal 1 ayat 7 sampai 9 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .Jenis kendaraan bermotor dalam pasal 47 ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan antara lain :

1. Sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumahrumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
2. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyakbanyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

3. Mobil bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
4. Mobil barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.
5. Kendaraan Khusus adalah Kendaraan Bermotor yang dirancang khusus yang memiliki fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain: Kendaraan Bermotor Tentara Indonesia, Kendaraan Bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia; alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas (stoomwartz), forklift, loader, excavator, dan crane; serta Kendaraan khusus penyandang cacat.

Sepeda motor adalah kendaraan beroda dua yang digerakkan oleh sebuah mesin. Letak kedua roda sebaris lurus dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap stabil disebabkan oleh gaya giroskopik. (Wikipedia, 2019) Sedangkan pada kecepatan rendah, kestabilan atau keseimbangan sepeda motor bergantung kepada pengaturan setang oleh pengendara. Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer karena harganya yang relatif murah dan terjangkau untuk sebagian besar kalangan dan penggunaan bahan bakarnya serta biaya operasionalnya cukup hemat.

Saat ini sepeda motor sudah banyak variasinya, yaitu: beberapa motor dilengkapi dengan papan kaki dan bukan “gagang injekan”, seperti motor matic, dan mobil samping dan juga beroda tiga, yang biasa disebut trike. Sepeda motor

memiliki sejarah yang panjang di negeri ini. Sepeda motor sudah hadir sejak negara ini berada di bawah pendudukan Belanda dan masih bernama Hindia Timur, Oost Indie atau east India. Data yang ada menyebutkan, sepeda motor hadir di Indonesia sejak tahun 1893 atau 118 tahun yang lalu. Uniknya, walaupun pada saat itu negara ini masih berada dibawah pendudukan Belanda, orang pertama yang memiliki sepeda motor di negeri ini bukanlah orang Belanda, melainkan orang Inggris.

Dan, orang itu bernama John C Potter, yang sehari-hari bekerja sebagai masinis pertama di pabrik gula Oemboel (baca Umbul) Probolinggo, Jawa timur. Sepeda motor buatan Hildebrand und Wolfmuller itu belum menggunakan rantai, belum menggunakan persneling, belum menggunakan magnet, belum menggunakan aki (accu), belum menggunakan koil, dan belum menggunakan kabel-kabel listrik. Sepeda motor itu menyandang mesin dua silinder horizontal yang menggunakan bahan bakar bensin atau nafta. Diperlukan waktu 20 menit untuk menghidupkan dan menstabilkan mesinnya.

2.1.2. Pengertian Modifikasi

Pengertian Modifikasi Motor merupakan gabungan dua kata yang terdiri “modifikasi berarti ubah, pengubahan, perubahan” dan kata motor yang berarti “1) mesin yang menjadi tenaga penggerak 2) sepeda yang digerakkan oleh mesin sehingga dapat bejalan dengan pengendalian orang”. (Imanto, 2014) Apabila dua kata tersebut digabung maka menimbulkan makna yang baru yaitu pengubahan kendaraan bermotor. Makna merubah atau memodifikasi kendaraan

bermotor yaitu sepeda motor standar dari pabrikan dirubah menjadi bentuk baru dengan melakukan inovasi pada bagian tertentu sesuai dengan desain atau konsep perancangannya atau pemodifnya. (Imanto, 2014). Pada pasal 1 ayat 12 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan modifikasi kendaran bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor.

Sementara menurut Setiawan dalam buku teknis praktis merawat dan mereparasi sepeda motor matik. Modifikasi motor adalah mengubah motor dari bentuk standar pabrikan menjadi bentuk baru namun dalam perubahan tersebut tanpa mengubah kenyamanan dalam berkendara. Pada dasarnya memodifikasi kendaraan bermotor khususnya sepeda motor ada beberapa klasifikasi atau jenis modifikasi sepeda motor yang dikupas dalam Tabloid Motor. (Imanto, 2014) diantaranya adalah :

1. Modifikasi Sedang. Modifikasi motor yang dilakukan dengan merubah beberapa bagian motor secara sedang atau menengah yaitu dengan cara mengganti beberapa bagian pokok motor seperti mengganti veleg, ban, stang, suspense, memasang fairing, serta pengecatan beberapa bagian atau seluruhnya.
2. Modifikasi Berat. Modifikasi motor yang dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru. Pada kategori Modifikasi Besar, hampir bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perombakan, seperti suspense depan

sampai belakang, stang, veleg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya termasuk perubahan kerangka motor.

3. Modifikasi ekstrim. Modifikasi motor untuk kategori ini hampir sama dengan kategori besar, namun perubahan yang dilakukan terlihat ekstrim atau agak menyimpang bahkan tidak mengindahkan keselamatan berkendara. Modifikasi seperti ini dilakukan dengan merubah keseluruhan bagian motor sehingga menjadi bentuk baru yang aneh, ganjil, unik dan sejenisnya.

Pada kategori Modifikasi Ekstrim, hampir keseluruhan bagian-bagian penting sebuah motor mengalami perubahan, seperti suspensi depan sampai belakang, stang, veleg, ban, tangki bensin bahkan rombakan dapur pacu atau mesin motornya termasuk perubahan kerangka motor. Akibatnya dari memodifikasi secara ekstrim ini biasanya akan melanggar persyaratan teknis dan laik jalan.

2.1.3. Teori Penegakan Hukum

Semenjak dilahirkan di dunia, maka manusia telah mempunyai hasrat atau keinginan untuk hidup teratur. Hasrat untuk hidup dengan teratur tersebut dipunyai sejak lahir dan selalu berkembang di dalam pergaulan hidup di dalam masyarakat. Namun terkadang apa yang di anggap teratur oleh seseorang, belum tentu dianggap teratur oleh orang atau pihak lain. Oleh karena itu manusia sebagai makhluk sosial yang senantiasa membutuhkan bantuan dari manusia lainnya harus membuat suatu patokan dalam agar tidak terjadi pertentangan kepentingan

sebagai akibat dari pendapat yang berbeda-beda mengenai keteraturan tersebut. (Soekanto, 2018)

Patokan mengenai bagaimana bersikap teratur tersebut kemudian di kenal dengan sebutan norma atau kaidah. Norma atau kaidah tersebut besar kemungkinan muncul dari pandangan mengenai apa yang di anggap baik dan buruk. Yang pada umumnya disebut nilai. Norma atau kaidah yang sudah di tetapkan selanjutnya berfungsi mengatur pribadi manusia. Khususnya mengenai bidang kepercayaan atau kesusilaan. Norma atau kaidah memiliki berbagai tujuan antara lain: (Soekanto, 2018)

1. Norma atau kaidah kepercayaan agar manusia memiliki kehidupan yang beriman.
2. Norma atau kaidah kesusilaan agar manusia mempunyai hati nurani yang bersih.
3. Norma atau kaidah kesopanan agar manusia mengalami kesenangan atau kenikmatan di dalam kehidupannya.
4. Norma atau kaidah hukum agar manusia merasakan kedamaian di dalam kehidupannya, di mana kedamaian berarti suatu keserasian antar ketertiban dan ketentraman, atau keserasian antara keterikatan dengan kebebasan.

Empat tujuan di atas yang berkaitan erat dengan tujuan hukum, sehingga tugas hukum adalah tidak lain dari pada mencapai suatu kepastian hukum.

(Soekanto, 2018) Berdasar penjelasan tersebut di atas masalah pokok dari pada penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi dari faktor tersebut. Teori Penegakan hukum adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor. Yaitu: (Soekanto, 2018)

1. Faktor hukumnya sendiri.

Undang-undang dalam arti materiil adalah peraturan tertulis yang berlaku secara umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah. Dengan demikian, maka undang-undang dalam materiil meliputi:

- a. Peraturan pusat yang berlaku untuk semua warga negara atau suatu kelompok tertentu saja maupun yang berlaku secara umum di sebagian wilayah negara.
- b. Peraturan setempat yang hanya berlaku di tempat tertentu saja. Agar undang-undang dapat memberikan dampak positif maka ada beberapa asas agar kemudian dapat berlaku secara efektif.

Asas yang digunakan agar undang-undang dapat berjalan efektif tersebut antara lain: (Soekanto, 2018)

1. Asas *Non-Retroaktif*. Undang-undang tidak berlaku surut: artinya, undang-undang hanya boleh diterapkan terhadap peristiwa yang

disebut dalam undang-undang tersebut, atau terhadap peristiwa yang terjadi selepas undang-undang tersebut berlaku.

2. Asas *lex superior derogat legi inferior*. Undang-undang yang di buat oleh penguasa yang lebih tinggi, mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula.
3. Asas *lex specialis derogat legi generalis*. Undang-undang yang khusus mengesampingkan undang-undang yang umum.
4. Asas *lex posterior derogat legi priori*. Undang-undang yang baru mengesampingkan undang-undang yang lama.

Dalam pasal 5 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan dapatlah dikatakan bahwa peraturan hukum yang baik itu adalah peraturan hukum yang dapat di laksanakan. Dapat dilaksana adalah bahwa setiap pembentukan peraturan perundang-undangan harus memperhitungkan efektifitas peraturan perundang-undangan tersebut di masyarakat, baik secara filosofism yuridis maupun sosiologis. (Indrati, 2007) dilihat dari sisi:

1. Sisi yuridis.
 - a. Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada,

yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat.

Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk Peraturan Perundang-Undangan yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain, peraturan yang sudah ketinggalan, peraturan yang tidak harmonis atau tumpang tindih, jenis peraturan yang lebih rendah dari Undang-Undang sehingga daya berlakunya lemah, peraturannya sudah ada tetapi tidak memadai, atau peraturannya memang sama sekali belum ada.

2. Sosiologis.

- a. Landasan sosiologis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara.

3. Filosofis.

- a. Landasan filosofis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah

bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

2. Faktor penegak hukum.

Ruang lingkup dari istilah penegak hukum adalah luas sekali, oleh karena mencakup mereka yang secara langsung dan tidak langsung berkecimpung di dalam bidang penegakan hukum. Secara sosiologis, maka setiap penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Kedudukan merupakan posisi tertentu dalam struktur organisasi, yang mana semakin tinggi maka semakin berat juga tugas dan tanggung jawabnya, kedudukan disini merupakan suatu tempat di mana hak dan kewajiban bertemu, hak dan kewajiban tadi biasa disebut peranan. (Soekanto, 2018). Masalah peranan di anggap penting karna penegak hukum memiliki peran di mana keputusannya dalam suatu peristiwa harus bisa di pertanggung jawabkan. Pengambilan keputusan yang tidak terikat oleh hukum, di mana penilai secara pribadi juga memegang peran. Pengambilan keputusan yang tidak terikat oleh hukum biasa di sebut diskresi. (D. Prasetyo, 2014)

Yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum. Penegak hukum sebagai salah satu faktor yang menentukan proses penegakan hukum tidak hanya pihak-pihak yang menerapkan hukum. Tetapi juga pihak-pihak yang membuat hukum. Pihak-pihak yang terkait secara langsung dalam proses penegakan hukum, yaitu kepolisian, kejaksaan, kehakiman, kepengacaraan, dan masyarakat, mempunyai peranan yang sangat menentukan bagi

keberhasilan usaha penegakan hukum dalam masyarakat. Penegak hukum merupakan golongan pantauan dalam masyarakat, yang hendaknya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu, sesuai dengan aspirasi masyarakat. Mereka harus dapat berkomunikasi dan mendapatkan pengertian dari golongan sasaran, disamping mampu membawakan peranan yang dapat diterima oleh masyarakat. Selain itu, penegak hukum juga harus bijaksana untuk menumbuhkan partisipasi masyarakat, memperkenalkan peraturan-peraturan hukum baru, dan menunjukkan keteladanan yang baik.

Problem dalam penegakan hukum meliputi hal:(Juwono, 2006)

- a. Problem pembuatan peraturan perundangundangan.
 - b. Masyarakat pencari kemenangan bukan keadilan.
 - c. Uang mewarnai penegakan hukum.
 - d. Penegakan hukum sebagai komoditas politik, penegakan hukum yang diskriminatif dan ewuh pekewuh.
 - e. Lemahnya sumberdaya manusia.
 - f. Advokat tahu hukum versus advokat tahu koneksi.
 - g. Keterbatasan anggaran.
 - h. Penegakan hukum yang dipicu oleh media masa.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.

(Sanyoto, 2008)

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas

tersebut, antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi, mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya. (Soekanto, 2018)

Adapun beberapa hal tentang sarana dan prasarana yang mempengaruhi peningkatan penegakan hukum dalam lalu lintas adalah sebagai berikut : (Anggarasena, 2010)

1. Terbatasnya sarana dan prasarana yang mendukung terlaksananya penegakan hukum di bidang lalu lintas antara lain: Perlengkapan jalan seperti: rambu-rambu, marka jalan, penerangan jalan dan tanda-tanda lalu lintas lain dirasakan masih sangat kurang.
 - a. Mobilitas aparat penegak hukum yang tidak mengimbangi hakekat ancaman.
 - b. Alat teknologi yang dapat dimanfaatkan untuk tugas penegak hukum, belum bisa dioperasionalkan secara yuridis.
2. Tidak berfungsinya jalan sebagaimana mana mestinya, akibatnya penggunaan untuk kaki lima, parkir pada badan jalan, bangunan pada daerah manfaat jalan dan sebagainya.
3. Rendahnya disiplin dan budaya tertib para pemakai jalan, sebagaimana akibat kualitas disiplin yang rendah, pemahaman

aturan yang kurang, dan pengaruh manajemen transportasi yang tidak sehat.

4. Belum adanya organisasi khusus yang bertanggung jawab terhadap keselamatan lalu lintas di negeri ini dalam wadah/ badan koordinasi di bidang lalu lintas yang ada di wilayah-wilayah belum mencerminkan kinerja yang terfokus pada masalah keselamatan lalu lintas.

4. Faktor masyarakat.

Faktor yang terpenting dari masyarakat yang menentukan penegakan hukum adalah kesadaran hukum masyarakat. Semakin tinggi kesadaran masyarakat, maka akan semakin memungkinkan penegakan hukum yang baik. Sebaliknya, semakin rendah tingkat kesadaran hukum masyarakat, maka akan semakin sukar untuk melaksanakan penegakan hukum yang baik. (Ali, 2015)

5. Faktor kebudayaan.

Yakni hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup. Kebudayaan pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai mana merupakan konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik dan apa yang dianggap buruk. Semakin banyak penyesuaian antara perundang undangan dengan kebudayaan masyarakat maka akan semakin mudahlah menegakan hukum, sebaliknya jika peraturan perundang-undangan yang tidak sesuai dengan kebudayaan masyarakat maka akan sulit untuk menegakan hukum. (Soekanto, 2018)

Kelima faktor tersebut saling berkaitan antara yang satu dengan yang lainnya karena semuanya merupakan esensi dari penegakan hukum serta juga merupakan tolak ukur daripada efektivitas dari penegakan hukum. (Anggarasena, 2010) dan tidak lupa semua kegiatan di bidang hukum perlu dijaga keterkaitan dan keterpaduannya. (Lopa, 2001)

2.2. Kerangka Yuridis

2.2.1. Tinjauan Umum Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diundangkan pada tanggal 22 Juni 2009 yang juga disahkan oleh Presiden Republik Indonesia pada tanggal 22 Juni 2009. Undang-Undang ini adalah kelanjutan dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. 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 336 Pasal.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan memiliki perbedaan dan persamaan asas, Pada pasal 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan memiliki asas :

1. Asas manfaat.
2. Usaha bersama dan kekeluargaan.

3. Adil dan merata.
4. Keseimbangan.
5. Kepentingan umum.
6. Keterpaduan.
7. Kesadaran hukum.
8. Percaya pada diri sendiri.

Pada pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki asas:

1. Asas transparan.
2. Asas akuntabel.
3. Asas berkelanjutan.
4. Asas partisipatif.
5. Asas bermanfaat.
6. Asas efisien dan efektif.
7. Asas seimbang.
8. Asas terpadu. dan
9. Asas mandiri.

Pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memiliki tujuan 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. terwujudnya etika berlalu lintas dan

budaya bangsa. dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Tujuan dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

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 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dari sini kita akan tahu apakah semangat tersebut seirama dengan isi dari pengaturan-pengaturannya, atau justru berbeda. Selanjutnya dapat melihat bagaimana Undang-Undang ini akan berjalan di masyarakat serta bagaimana pemerintah sebagai penyelenggara negara dapat mengawasi serta melakukan penegakannya. Pelaksanaan Dalam Penanganan Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana telah dikemukakan di atas bahwa implementasi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bukanlah merupakan sesuatu yang mudah dilaksanakan. Baik oleh pihak penegak undang-undang maupun oleh pihak masyarakat umum. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal, selain faktor karena undang-undang ini kurang sosialisasinya di tengah-tengah masyarakat umum sehingga terjadi sikap acuh

tak acuh terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan , juga oleh karena faktor budaya masyarakat serta sarana dan prasarana lalu lintas yang kurang memadai berupa rambu-rambu dan tempat-tempat pemberhentian.

Semua ini menyebabkan terhambatnya pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemerintah mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan. Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan, dan pengendalian lalu lintas.

2.2.2. Tinjauan Umum Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan

Dengan disahkannya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, kemudian dalam pasal 106 ayat 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maka setiap kendaraan yang di beroperasi di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, dalam pasal 48 ayat 2 unsur dalam persyaratn teknis anatar lain:

1. Susunan.

2. Perlengkapan.
3. Ukuran.
4. Karoseri.
5. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya.
6. Pemuatan.
7. Penggunaan.
8. Penggandengan kendaraan bermotor. dan/atau
9. Penempelan kendaraan bermotor

Persyaratan laik jalan termuat dalam pasal 48 ayat 3 yang terdiri dari:

1. Emisi gas buang.
2. Kebisingan suara.
3. Efisiensi sistem rem utama.
4. Efisiensi sistem rem parkir.
5. Kincup roda depan.
6. Suara klakson.
7. Daya pancar dan arah sinar lampu utama.
8. Radius putar.
9. Akurasi alat penunjuk kecepatan.
10. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban. dan
11. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

2.2.3. Tinjauan Umum Dasar Hukum Modifikasi

Pasal 1 ayat 12 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan menerangkan bahwasannya modifikasi kendaraan

bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/ atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor. Pada dasarnya modifikasi kendaraan di perbolehkan dengan ketentuan tertentu dan di atur dalam Pasal 132 ayat 6 dan 7 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan:

1. Pasal 6 : Modifikasi kendaraan bermotor hanya dapat dilakukan selepas mendapat rekomendasi dari Agen Tunggal Pemegang Merek.
2. Pasal 7 : Modifikasi kendaraan bermotor wajib dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang industri.

Kendaraan yang di modifikasi pada bagian mesin, dimensi dan daya angkut harus melakukan uji tipe kendaraan bermotor, sesuai dengan pasal 1 ayat 10 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Selanjutnya kendaraan yang di modifikasi harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, yang termuad dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdapat pada pasal 48 ayat 2 dan 3.

Pengujian kendaraan bermotor dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tepat Pasal 49 yang berbunyi:

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

Pasal 50 yang berbunyi :

1. Uji tipe sebagaimana dimaksud pada Pasal 49 ayat 2 huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempel, yang diimpor, dibuat atau dirakit dalam negeri serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.
2. Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 sendiri terdiri atas:
 - a. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap.
 - b. Penelitian rancang bangunan dan rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan bermotor yang dimodifikasi tipenya.
3. Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe pemerintah.

4. Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dan ayat 3 diatur dengan peraturan pemerintah.

2.2.4. Tinjauan Umum Kebisingan Suara

Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan aturan mengenai kebisingan suara terdapat pada pasal 48 ayat 3 b. Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan diatur dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, kebisingan suara dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan terdapat pada pasal 64 ayat 2 huruf b.

Kebisingan suara dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan harus di ukur berdasarkan energi suara dalam satuan desibel (dB). Energi suara yang di ukur tidak boleh melebihi ambang batas. Selanjutnya aturan mengenai ambang batas di atur oleh menteri yang menyelenggaran urusan pemerintah bidang lingkungan hidup. Ambang batas kebisingan di atur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 07 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru, dalam pasal 1 ayat 1 Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 07 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru Ambang batas kebisingan adalah batas maksimum energi suara yang boleh dikeluarkan langsung dari mesin dan/atau transmisi kendaraan

bermotor tipe baru. Setiap kendaraan yang beroperasi di jalan harus sudah melewati uji kebisingan karena merupakan salah satu persyaratan teknis dan laik jalan.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kebisingan suara di atur dalam pasal 48 ayat 3 huruf b. Mengenai uji tingkat kebisingan di atur dalam pasal 54 ayat 3 huruf b. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak di atur mengenai standar operasional prosedur pengujian tingkat kebisingan kendaraan bermotor. Uji kebisingan kendaraan bermotor tipe baru di atur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 07 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru dengan ketentuan tahapan:

1. Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan mengajukan permohonan uji tipe kebisingan kepada instansi yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
 - a. Penanggung jawab usaha dan/atau kegiatan adalah orang perseorangan, kelompok orang dan/atau badan hukum yang memproduksi kendaraan bermotor tipe baru dan/atau melakukan impor kendaraan bermotor dalam keadaan utuh (completely built-up) atau dalam keadaan tidak utuh.

2. Instansi yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan jalan melakukan uji kebisingan di laboratorium yang terakreditasi yang berada di dalam negeri
 - a. Laboratorium terakreditasi adalah laboratorium yang melakukan uji kebisingan kendaraan bermotor tipe baru yang terakreditasi oleh lembaga akreditasi nasional atau badan yang diakui secara internasional.

Dalam pasal 122 ayat 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan yang berhak melakukan pengujian terhadap kendaraan bermotor adalah unit pelaksana pengujian kendaraan bermotor yang memiliki

1. Prasarana dan peralatan pengujian yang akurat, sistem dan prosedur pengujian, dan sistem informasi manajemen penyelenggaraan pengujian.
2. Tenaga penguji yang memiliki sertifikat kompetensi penguji kendaraan bermotor.

2.2.5. Tinjauan Umum Tentang Pelanggaran Lalu Lintas

Di dalam pengertian umum yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ditemukan adanya pengertian secara jelas tentang apa yang dimaksud dengan pelanggaran lalu lintas. (Naning, 1983) Bahwa pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan. Yang dimaksud dengan pelanggaran adalah perbuatan atau

perkara melanggar. Atau dengan kata lain pelanggaran adalah tindak pidana yang lebih ringan daripada kejahatan. Sedangkan yang dimaksud dengan melanggar adalah melewati atau melalui dengan tidak sah, menabrak, menabrak, menyalahi, melawan. Jadi dapat disimpulkan bahwa definisi pelanggaran yaitu pelanggaran lalu lintas adalah suatu perbuatan atau perkara melewati, melalui dengan tidak sah, menabrak, menyalahi, melawan, yang berhubungan dengan arus bolak-balik, hilir mudik atau perjalanan di jalan, perhubungan antara satu tempat dengan tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan bermotor.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa dari ketentuan Pasal 316 ayat 1, dapat diketahui jelas mengenai pasal-pasal tentang pelanggaran lalu lintas, Antara lain: ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 274 sampai dengan Pasal 313. Pelanggaran lalu lintas sebagaimana yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan Antara lain

1. Tidak memiliki Surat Izin Mengemudi.
Pidana kurungan. Waktu paling lama 4 bulan atau denda paling banyak Rp 1 juta. (Pasal 281).
2. Memiliki Surat Izin Mengemudi tapi tidak dapat menunjukkannya.
Pidana kurungan. Waktu paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu. (Pasal 288 ayat 2).
3. Kendaraan tidak dipasangi tanda nomor kendaraan.

Dipidana dengan pidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu. (Pasal 280)

4. Motor tidak dipasangi spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan, dan knalpot.

Dipidana kurungan. paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 285 ayat 1)

5. Mobil tidak pasang spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu rem, kaca depan, bumper, penghapus kaca.

pidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 285 ayat 2)

6. Mobil yang tidak dilengkapi ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan.

Dipidana kurungan. paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 278)

7. Setiap pengendara yang melanggar rambu lalu lintas.

Dipidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 287 ayat 1)

8. Setiap pengendara yang melanggar batas kecepatan paling tinggi atau paling rendah.

Dipidana kurungan. paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 287 ayat 5)

9. Kendaraan tidak ada surat tanda nomor kendaraan bermotor atau surat tanda coba kendaraan bermotor.

Dipidana kurungan, paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 500 ribu (Pasal 288 ayat 1)

10. Pengemudi atau penumpang yang duduk disamping pengemudi mobil tak mengenakan sabuk keselamatan.

Dipidana kurungan, paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 289)

11. Pengendara dan penumpang motor tidak pakai helm standar.

Dipidana kurungan, paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 291 ayat 1)

12. Mengendarai kendaraan bermotor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu, sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 ayat (1) 20

Dipidana kurungan, paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250 (dua ratus lima puluh ribu rupiah) (Pasal 293 ayat 1)

13. Mengendarai sepeda motor di jalan tanpa menyalakan lampu utama pada siang hari, sebagaimana dimaksud dalam pasal 107 ayat (2)

Dipidana kurungan, paling lama 15 (lima belas) hari atau denda paling banyak Rp 100 (seratus ribu rupiah) (Pasal 293 ayat 2)

14. Setiap pengendara sepeda motor yang akan berbelok atau berbalik arah tanpa memberi isyarat lampu.

Dipidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp 250 ribu (Pasal 294)

Majunya ilmu pengetahuan dibidang teknik akan selalu menambah jumlah kendaraan bermotor dan makin ramainya jalan oleh para pemakai jalan terutama yang mempergunakan kendaraan bermotor menyebabkan pesatnya arus lalu lintas di jalanan. Simpang siurnya lalu lintas di jalanan setiap hari bertambah terus sehingga segala akibat yang ditimbulkan oleh ramainya lalu lintas itu akan mempunyai efek juga bagi masyarakat. Bertambahnya jumlah kendaraan bermotor seperti sepeda motor dan mobil dengan berbagai macam ragam stylenya, mereknya, berarti juga pengemudinya menunjukkan kenaikan yang pesat.

Dikeluarkanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini adalah agar masyarakat dapat mengetahui dan mematuhi aturan-aturan yang berlaku dalam undang-undang ini. Mengingat begitu banyaknya revisi peraturan dalam undang-undang yang baru ini. Semua peraturan yang di keluarkan ini agar dapat menjaga ketertiban, keamanan, dan kelancaran jalanya lalu lintas kendaraan bermotor di jalan raya. Maksud dikeluarkanya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini karena undang-undang lalu lintas yang lama itu sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan zaman terutama karena pesatnya perkembangan kemajuan teknik dibidang pengangkutan di jalan raya. Setiap orang dianggap/ diwajibkan mengetahui undang-undang dan peraturan-peraturan. Tetapi hanya sebagian kecil saja dari penduduk yang mengerti

terutama mengenai peraturan lalu lintas yaitu hanyalah pengemudi kendaraan bermotor yang telah menempuh ujian ketika hendak mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Bilamana terjadi suatu pelanggaran peraturan lalu lintas. Maka terlebih dahulu haruslah diingat bahwa segala peraturan lalu lintas jalan berisikan 2 (dua) kategori ketentuan yaitu yang merupakan perintah dan larangan. Dalam hal pelanggaran peraturan lalu lintas tidaklah memperhatikan apakah tindakan itu dilakukan dengan sengaja atau karena kealpaan. Karena seorang pengemudi kendaraan bermotor yang pada waktu mengendarai kendaraanya di jalan umum tertangkap oleh Polisi karena dia tidak membawa surat izin mengemudi (SIM) karena tertinggal di rumah. Dalam hal pelanggaran lalu lintas tetap dipersalahkan.

Masalah lupa atau ketinggalan disini adalah suatu kealpaan (culpa). Tetapi dalam peraturan lalu lintas kealpaan ini tidak diperhatikan. Akibat dari pelanggaran lalu lintas ini dapat merugikan harta benda. Misalnya dengan rusaknya kendaraan itu sendiri, bahkan dapat pula merenggut jiwa orang lain maupun jiwa dari pada pengemudi itu sendiri, tetapi ada juga pelanggaran yang tidak dapat menimbulkan kerugian apa-apa, dan jenis pelanggaran yang terakhir inilah yang paling sering terjadi. Akibat dari pada jenis pelanggaran lalu lintas yang terakhir ini hanyalah dirasakan oleh si pengemudi atau pemilik kendaraan itu sendiri, misalnya terhadapnya dijatuhi hukuman denda atau hukuman kurungan sebagai pengganti apabila denda itu tidak dibayar.

Dalam hal terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kealpaan, sehingga terjadi pelanggaran Pasal-Pasal dalam Kitab Undang-Undang hukum pidana Undang Undang No. 8 Tahun 1981 Tentang : Kitab Undang Undang Hukum Acara Pidana terutama Pasal 359 dan 360, disebabkan pengemudi tidak memperhatikan kepentingan umum. Misalnya melarikan kendaraanya dengan kecepatan yang tinggi, membawa muatan orang atau barang lebih dari pada apa yang telah ditetapkan atau karena kurang memperhatikan keadaan alat-alat dari kendaraan yang dikemudikannya. Apakah tiap kecelakaan yang terjadi di jalan termasuk kecelakaan lalu lintas? Penetapan arti ini adalah penting untuk dijadikan pegangan bagi para pemeriksa kecelakaan lalu lintas dan juga bagi pencatatan mengenai banyaknya kecelakaan yang terjadi.

Dalam Pasal 316 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat kita ketahui Pasal-Pasal mana yang mengatur tentang perbuatan-perbuatan yang dikategorikan sebagai pelanggaran lalu lintas. Pasal 316 ayat (1) adalah: “Ketentuan sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 274, Pasal 275 ayat (1), Pasal 279, Pasal 280, Pasal 281, Pasal 282, Pasal 283, Pasal 284, Pasal 285, Pasal 287, Pasal 288, Pasal 289, Pasal 290, Pasal 291, Pasal 293, Pasal 294, Pasal 295, Pasal 296, Pasal 297, Pasal 298, Pasal 299, Pasal 309, dan Pasal 313 adalah pelanggaran”.

2.2.6. Dasar Hukum Penggunaan Sepeda Motor

Menurut Surajiman & Harahap. Sepeda motor merupakan alat transportasi yang penggunaannya tunduk pada peraturan perundangan yang berlaku di

Indonesia terutama pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sepeda motor menurut Pasal 1 butir ke (20) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah, “Kendaraan Bermotor roda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah”. Sebagai alat transportasi sepeda motor pemanfaatannya harus selaras dengan tujuan transportasi yaitu mampu mengangkut orang dari tempat asal sampai ke tempat tujuan dengan selamat, cepat, tepat, efektif dan efisien. Transportasi oleh ahli manajemen transportasi diartikan sebagai tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lain, atau dari tempat asal ke tempat tujuan. Tempat asal dapat merupakan daerah perumahan (pemukiman), sedangkan tempat tujuannya adalah tempat bekerja, kantor, sekolah, kampus, rumah sakit, pasar, pusat perbelanjaan, hotel, pelabuhan, bandar udara, dan masih banyak lagi yang lainnya, ataupun dalam arah sebaliknya, yaitu tempat tujuan merupakan tempat asal dan tempat asal merupakan tempat tujuan. (Adisasmita, 2011)

Hal-hal yang dikemukakan di atas adalah sesuatu norma ideal yang bisa dikaitkan dalam penyelenggaraan transportasi. Penyelenggaraan transportasi di Indonesia dalam hal lalu lintas dan angkutan jalan tunduk pada Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini terdiri dari 326 Pasal yang dikelompokkan dalam 22 bab. Berkenaan dengan penerapan aturan dan sanksi penggunaan sepeda motor dalam berlalu lintas berada pada bab-bab tentang Kendaraan, Pengemudi, Lalu Lintas, Angkutan,

Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dampak lingkungan, Kecelakaan lalu Lintas, Penyidikan dan Penindakan Pelanggaran Lalu lintas dan angkutan Jalan, dan Ketentuan Pidana.

Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur secara khusus tentang sepeda motor. Meskipun demikian semangat dalam Undang Undang 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam mengatur kendaraan bermotor dapat dilihat dari tujuan yang hendak dicapai, seperti yang tercantum dalam Pasal 3 bahwa, bertujuan:

1. 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.
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Guna mewujudkan tujuan tersebut pemerintah bertanggung jawab melaksanakan pembinaan antara lain yang disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 5 ayat (1) dan (2), yang meliputi:

- a. Perencanaan.
- b. Pengaturan.
- c. Pengendalian. dan
- d. Pengawasan.

Oleh karena itu dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional semua aktivitas transportasi harus berada pada perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pemerintah sebagai satu kesatuan. Setiap pengguna jalan, terutama pengguna kendaraan bermotor wajib berperilaku tertib serta mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maupun yang dapat menimbulkan kerusakan jalan (Pasal 105 huruf a dan b).

Guna mencapai ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas menurut Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa:

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.

4. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
 - a. Rambu perintah atau rambu larangan.
 - b. Marka Jalan.
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas.
 - d. Gerakan Lalu Lintas.
 - e. Berhenti dan Parkir.
 - f. Peringatan dengan bunyi dan sinar.
 - g. Kecepatan maksimal atau minimal. dan/ atau
 - h. Tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.

5. Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
 - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor.
 - b. Surat Izin Mengemudi.
 - c. Bukti lulus uji berkala.

- d. Tanda bukti lain yang sah.
6. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
7. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
8. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi Standar Nasional Indonesia.
9. Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Berdasarkan keadaan di atas maka persoalan mengenai aturan dan sanksi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah mulai terlihat, hanya saja bagaimana penerapan aturan dan sanksi tersebut dilaksanakan tergantung dari semua pihak yang berkaitan dengan hal tersebut.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis dan Sifat Penelitian

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari sesuatu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya. Di samping itu juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap faktor hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan-permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan. (Ali, 2015)

Jenis penelitian yang digunakan penulis dalam melakukan penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris, penelitian yuridis empiris adalah pendekatan dengan melihat sesuatu kenyataan hukum di dalam masyarakat. Pendekatan sosiologi hukum merupakan pendekatan yang digunakan untuk melihat aspek-aspek hukum dalam interaksi sosial di dalam masyarakat dan berfungsi sebagai penunjang untuk mengidentifikasi dan mengklasifikasi temuan bahan nonhukum bagi keperluan penelitian atau penulisan hukum. (Ali, 2015)

3.2. Metode Pengumpulan Data

Metode dalam pengumpulan data yang penulis gunakan terdiri dari metode yaitu : (Ali, 2015)

1. Metode penelitian kepustakaan.

Data kepustakaan yang diperoleh melalui penelitian kepustakaan yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dokumen resmi, publikasi dan hasil penelitian.

2. Metode penelitian lapangan.

Data lapangan yang diperlukan sebagai data penunjang diperoleh melalui informasi dan pendapat-pendapat dari responden yang ditentukan secara purposive sampling (ditentukan oleh peneliti berdasarkan kemauannya) dan/atau random sampling (ditentukan secara acak oleh peneliti)

3.2.1. Jenis Data

Jenis sumber data yang digunakan dalam penelitian ini meliputi:

1. Sumber Data Primer.

Adapun sumber data primer penelitian ini mengacu pada hasil penelitian lapangan berupa hasil wawancara dengan responden dan hasil pengamatan. Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah data yang diperoleh langsung dari responden melalui wawancara yakni dengan pihak-pihak yang terkait dengan upaya yang dilakukan Polisi Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kepolisian Resor Kota Bareleng dalam menertibkan pelanggaran knalpot di atas ambang batas kebisingan yakni pengendara yang satu sebagai pihak yang melanggar dan pengendara yang lainnya sebagai pihak yang dirugikan. (Ali, 2015)

2. Sumber Data Sekunder.

Data sekunder merupakan data yang dapat memberikan penjelasan lebih lanjut terhadap data primer yang didapatkan, data sekunder dapat berasal dari Bahan pustaka berupa buku dan kajian-kajian ilmiah mengenai hukum yang terkait dengan objek penelitian ini.(Ali, 2015)

3.2.2. Alat Pengumpulan Data

Dalam melakukan pengumpulan data penulis menggunakan beberapa alat pengumpulan data sebagai berikut:

1. Wawancara.

Wawancara adalah kegiatan di mana dua saling bertemu untuk melakukan pertukaran informasi dan ide melalui tanya jawab, sehingga dapat di temukan informasi lain dalam topik yang di bicarakan. (Amiruddin & Asikin, 2016)

Dalam penelitian ini penulis melakukan observasi langsung ke lapangan dengan melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang berkompeten memberikan informasi tentang pembahasan masalah dalam penelitian ini yaitu beberapa pihak meliputi: Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Kota Batam-Kepolisian Resor Kota Barelang, dealer motor, bengkel motor, pengemudi kendaraan bermotor dan perwakilan pengguna jalan lainnya.

2. Dokumentasi.

Dokumentasi, yaitu dokumen yang dihimpun dan dikumpulkan yang berkaitan dengan pembahasan masalah dalam penelitian ini meliputi: perundang-undangan, peraturan-peraturan, skripsi, tesis, disertasi, jurnal, surat kabar, makalah seminar, arsip-arsip, buku-buku, majalah, agenda, laporan penelitian,

dokumen resmi, informasi online dari internet (website) dan lain-lain bahan kepustakaan berupa buku-buku, literature dan studi kepustakaan (Library Research). Studi kepustakaan ini dilakukan dengan cara membaca, menelaah, mencatat membuat ulasan bahan-bahan pustaka yang ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti. (Amiruddin & Asikin, 2016)

3. Lokasi Penelitian.

Adapun lokasi yang dipilih penulis adalah Kepolisian Resor Kota Barelang, yang khususnya pada bagian satuan lalu lintas - Kepolisian Resor Kota Barelang. Pemilihan lokasi ini diharapkan agar penelitian dapat dilakukan secara efektif dan efisien, serta di lokasi ini masih banyak ditemukan kasus pengendara kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan (secara khusus penggunaan kendaraan bermotor dengan modifikasi knalpot yang tidak memenuhi standar kelayakan dan melewati ambang batas kebisingan).

3.3. Metode Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan bahan-bahan lain sehingga dapat mudah di pahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. (Sugiyono, 2018) Inti dari metode ini adalah data-data yang diperoleh langsung dari lapangan kemudian data diolah untuk di paparkan dalam bentuk tulisan.

3.4. Penelitian Terdahulu

Berikut disajikan beberapa hasil penelitian oleh peneliti sebelumnya, berkenaan dengan pembahasan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Soni Sadono. (ISSN: 23389176)

Soni Sadono dari Fakultas Industri Kreatif di Telkom University dengan penelitiannya yang berjudul “Budaya Tertib Berlalu-Lintas “Kajian Fenomenologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor Di Kota Bandung”. Penelitian yang dilakukan oleh Soni Sadono bertitik fokus pada mengamati kebiasaan masyarakat dalam berlalu lintas, mulai dari tingkat kesadaran masyarakat akan peraturan lalu lintas dan tingkat disiplin masyarakat dalam berlalu lintas, lain halnya dengan penulis yang lebih menitik beratkan penelitian untuk menilai tingkat efektivitas undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yang kemudian di tambah dengan pemahaman polisi satuan lalu lintas terhadap aturan mengenai ambang batas kebisingan yang di ataur dalam peraturan menteri lingkungan hidup nomor 7 tahun 2009 tentang ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru, kedua aturan tersebut khususnya berkaitan dengan knalpot. (Sadono, 2016)

2. Yuda Riyansah. (P-ISSN:2442-5303. E-ISSN:2549-987)

Yuda Riyansah dari Fakultas Hukum-Universitas Djuanda Bogor dengan penelitiannya yang berjudul “Pelanggaran Persyaratan

Teknis Dan Laik Jalan Penggunaan “Knalpot Racing”. Dalam penelitiannya menggunakan metode penelitian yuridis normatif yaitu hukum dikonsepsikan sebagai norma, kaidah, asas atau dogma-dogma. Tahap penelitian yuridis normatif, menggunakan studi kepustakaan (penelaahan terhadap literatur) namun sepanjang diperlukan, dapat dilakukan interview, untuk melengkapi studi kepustakaan. Termasuk dalam kajian/pendekatan yuridis normatif di antaranya adalah sejarah hukum dan perbandingan hukum, juga filsafat hukum. Fokus dari penelitian Yuda Riyansyah yaitu mengenai tingkat kesadaran hukum pada masyarakat yang menggunakan knalpot racing pada kendaraannya, berbeda dengan penulis yang lebih memfokuskan mengenai mekanisme atau tahapan apa saja yang dilakukan pihak polisi satuan lalu lintas dalam menentukan suatu knalpot telah melewati ambang batas kebisingan terlepas dari masyarakat itu menggunakan knalpot bawaan pabrikan atau knalpot racing. (Riyansah, Syamsah, & Junaidi, 2016)

3. Anny Yuserlina. (P-ISSN: 2355-4657. E-ISSN: 2580-1678)

Anny Yuserlina dari Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Putri Maharaja Payakumbuh, dengan penelitiannya yang berjudul “Penanggulangan Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Bukittinggi Terhadap Pelajar”, Penelitian yang dilakukan oleh Anny Yuserlina menggunakan metode pendekatan yuridis empiris yaitu pendekatan terhadap permasalahan penelitian dari aspek yuridis dan

praktik hukum di lapangan tentang peranan satuan lalu lintas dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas. Penelitian yang dilakukan oleh Anny Yuserlina berfokus tentang cara pihak kepolisian dalam menanggulangi pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pelajar, berbeda dengan penulis, di mana penulis tidak hanya berfokus pada kalangan pelajar, namun yang dibatasi di sini ialah objek yang akan diteliti hanya berkaitan dengan pelanggaran kebisingan suara dari knalpot. (Yuserlina, 2019)

4. Dadik Purnomo. (ISSN: 2614-560X)

Dadik Purnomo Mahasiswa Magister (S2) Ilmu Hukum UNISSULA Semarang dengan penelitian yang berjudul “Peran Sat Lantas Kepolisian Resor Rembang Dalam Menekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas”. Metode penelitian yang digunakan oleh Dadik Purnomo ialah penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif ditujukan untuk : Mengumpulkan informasi secara aktual dan terperinci, Mengidentifikasi masalah, Membuat perbandingan atau evaluasi, Menentukan apa yang dilakukan orang lain dalam menghadapi masalah yang sama dan belajar dari pengalaman mereka untuk menetapkan rencana dan keputusan pada waktu yang akan datang. Fokus pada penelitian yang dilakukan oleh Dadik Purnomo ialah mengenai cara menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan menggunakan program atau kegiatan safety riding, lain dengan

penulis yang berfokus pada hambatan dan upaya apa saja yang sudah dilakukan polisi satuan lalu lintas dalam melakukan penegakan hukum terkait knalpot yang melewati ambang batas kebisingan.(Purnomo & Hafidz, 2018)

5. Ulfa Sarah Minanda. (ISSN: 2460-643X)

Ulfa Sarah Minanda dari Prodi ilmu hukum, Fakultas Ilmu hukum, Universitas Islam Bandung, dengan penelitiannya yang berjudul “Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Penggunaan Knalpot Bising pada Sepeda Motor di Kota Bandung Dihubungkan dengan UndangUndang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, dengan metode penelitian pendekatan yuridis empiris yaitu suatu penelitian yang melakukan pendekatan masalah dengan melakukan tinjauan terhadap peraturan perundang-undangan serta melakukan penelitian terhadap masyarakat pengguna jalan lainnya. Ulfa Sarah Minanda dalam penelitian berfokus pada tingkat efektivitas sanksi tilang yang di berikan terhadap pengendara sepeda motor yang melakukan pelanggaran. Lain dengan penulis yang berfokus pada efektivitas undang-undang nomor 22 tahun 2009 terhadap pengaturan standar knalpot.(Minanda & Ravena, 2016)