

**PRINSIP HUKUM PELARANGAN PENGGUNAAN KNALPOT TIDAK SESUAI STANDART MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**SKRIPSI**

Oleh

**RANGGA KARTAWINATA EF**

**202012061**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ABDURACHMAN SALEH SITUBONDO**

**2024**



**PRINSIP HUKUM PELARANGAN PENGGUNAAN KNALPOT TIDAK SESUAI STANDART MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**SKRIPSI**

UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN PERSYARATAN GUNA MEMPEROLEH GELAR SARJANA HUKUM PADA PROGRAM STUDI ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ABDURACHMAN SALEH SITUBONDO

Oleh

**RANGGA KARTAWINATA EF**

**202012061**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ABDURACHMAN SALEH SITUBONDO**

**202****4**

# LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

JUDUL : Prinsip Hukum Pelarangan Penggunaan Knalpot Tidak Sesuai Standart Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

NAMA : RANGGA KARTAWINATA EF

NPM : 202012061

PRODI : Ilmu Hukum

UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN PERSYARATAN GUNA MEMPEROLEH GELAR SARJANA HUKUM PADA PROGRAM STUDI ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ABDURACHMAN SALEH SITUBONDO

Situbondo, 22 Juli 2024

Menyetujui,

Dosen Pembimbing Utama Dosen Pembimbing Anggota

Moh. Nurman, SH., M.H Dr. Muhammad Yusuf Ibrahim, SH,MH

NIDN. 0707057001 NIDN. 0710028202

Mengetahui,

Kepala Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum

Universitas Abdurachman Saleh Situbondo

Abdurrahman Muqsith, S.H., M.H.

NIDN. 0718089701

# **PERNYATAAN ORISINALITAS**

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : RANGGA KARTAWINATA EF

NPM : 202012061

Alamat : Jl. Melati III/12B LK. PARSE, RT 002 RW 001, Dawuhan, Situbondo.

No. Telpon (HP) : 083196323272

Menyatakan bahwa rancangan penelitian skripsi yang berjudul: “Prinsip Hukum Pelarangan Penggunaan Knalpot Tidak Sesuai Standart Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” adalah murni gagasan saya yang belum pernah saya publikasikan dimedia, baik majalah maupun jurnal ilmiah dan bukan tiruan (plagiat) dari karya orang lain.

Apabila ternyata nantinya rancangan penelitian tersebut ditemukan adanya unsur plagiat maupun autoplagiat, saya siap menerima sanksi akademik yang akan dijatuhkan oleh Fakultas.

Demikian pernyataan ini saya buat sesuai bentuk pertanggungjawaban etika akademik yang harus dijunjung tinggi dilingkungan perguruan tinggi.

Situbondo, 22 Juli 2024

Yang menyatakan,

RANGGA KARTAWINATA EF

NPM. 202012061

# PENGESAHAN

Diterima Oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Abdurachman Saleh Situbondo

**SKRIPSI**

UNTUK MEMENUHI SEBAGIAN PERSYARATAN GUNA MEMPEROLEH GELAR SARJANA HUKUM PADA PROGRAM STUDI ILMU HUKUM FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ABDURACHMAN SALEH SITUBONDO

Dipertahankan Dihadapan Penguji

Hari : Senin

Tanggal : 22

Bulan : Juli

Tahun : 2024

**PENGUJI**

Ketua Anggota 1 Anggota 2

Moh. Nurman, S.H., M.H. Dr. Muhammad Yusuf Ibrahim, S.H., M.H Dyah Silvana, Amalia, SH., MH.

NIDN. 0707057001 NIDN. 0710028202 NIDN. 0701057603

Mengesahkan

Dekan

Irwan Yulianto, S.H., M.H.

NIDN. 0717076701

# PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akdemik Universitas Abdurachman Saleh Situbondo, saya yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : RANGGA KARTAWINATA EF

NPM : 202012061

Alamat : Jl. Melati III/12B LK. PARSE, RT 002 RW 001, Dawuhan,

Situbondo.

Program Studi : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Abdurachman Saleh Situbondo, hak bebas royalty non ekslusif *(Non-Exclusive Royalty Free Right)* atas karya saya yang berjudul: ”Prinsip Hukum Pelarangan Penggunaan Knalpot Tidak Sesuai Standart Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” beserta perangkat yang ada (jika diperlukan), dengan hak bebas royalti non ekslusif ini Universitas Abdurachman Saleh Situbondo berhak menyimpan, mengalih media/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat dan mempublikasikan karya ilmiah saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Situbondo, 22 Juli 2024

Yang menyatakan,

RANGGA KARTAWINATA EF

NPM. 202012061

# PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada:

1. Kedua orang tua saya Bapak Moh. Ruslan Effendy dan Ibu Indahwati yang telah membesarkan saya dan menyemangati saya untuk menyelesaikan Pendidikan ini.
2. Kedua kakak saya Agnes Desy Lina Effendy dan Dekky Rohmat Effendy yang selalu memberikan semangat kepada saya.
3. Almamaterku yang tercinta, tempat dimana menimba ilmu dan memperdalam Ilmu Hukum, Universitas Abdurachman Saleh Situbondo (UNARS) yang sangat kubanggakan.

# KATA PENGANTAR

Syukur Alhamdulilah, saya panjatkan kehadirat Allah SWT karena dengan rahmat-Nya, akhirnya skripsi yang berjudul “Prinsip Hukum Pelarangan Penggunaan Knalpot Tidak Sesuai Standart Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan” dapat saya selesaikan dengan baik.

Dalam penyelesaian skripsi ini, saya ingin menyampaikan terima kasih untuk segala dorongan, bantuan, dan semangat, serta inspirasi kepada:

1. Dr. Muhammad Yusuf Ibrahim, S.H., M.H. Selaku Rektor Universitas Abdurachman Saleh Situbondo yang telah memberi saya kesempatan untuk menjadi bagian dari sivitas Akademika UNARS dan Selaku Dosen Pembimbing Anggota yang dengan penuh kesabaran telah meluangkan waktu dan memberikan pengarahan dan bimbingannya dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Irwan Yulianto, S.H., M.H., Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Abdurachman Saleh Situbondo yang telah menyediakan berbagai fasilitas sebagai penunjang pembelajaran selama saya mengikuti perkuliahan.
3. Moh. Nurman, S.H, M.H. Selaku Dosen Pembimbing Utama yang dengan penuh kesabaran telah meluangkan waktu dan memberikan pengarahan dan bimbingannya dalam menyelesaikan skripsi ini.
4. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Abdurachman Saleh Situbondo yang telah memberi bekal ilmu, keterampilan dan membimbing dengan baik selama saya mengikuti perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Abdurachman Saleh Situbondo.
5. Tenaga Kependidikan Fakultas Universitas Abdurachman Saleh Situbondo, terima kasih atas pelayanan selama saya mengikuti perkuliahan.

Semoga karya kecil ini dapat bermanfaat bagi lingkungan kampus dan terkhusus bagi penulis pribadi.

Hormat kami,

Rangga kartawinata ef

# MOTTO

“Balapan itu memang melelahkan… tapi inilah yang dinamakan proses, Jalani dengan sungguh sungguh.”[[1]](#footnote-1)

(Anonim)

# ABSTRAK

Rangga Kartawinata Ef, NPM. 202012061, Prinsip Hukum Pelarangan Penggunaan Knalpot Tidak Sesuai Standart Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Penelitian Yang Berjudul Prinsip Hukum Pelarangan Penggunan knalpot Tidak Sesuai Standart Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan jalan dilatarbelakangi oleh maraknya penggunan knalpot yang tidak sesuai standart yang tetap dipergunakan oleh masyarakat. Pelanggaran seperti ini jika dibiarkan lama kelamaan akan menjadi kebiasaan yang buruk dalam berkendara.

Isu hukum yang diangkat dalam penelitian ini yaitu perkembangan teknologi yang sangat pesat khususnya di bidang otomotif mempemudah masyarakat untuk merubah knalpot yang tidk sesuai standart regulasi. Penelitian ini bertujuan unuk mengetahui prinsip penegakan hukum bagi pengguna knalpot tidak sesuai standart serta untuk mengetahui akibat hukum bagi pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart.

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini menggunakan tipe penelitian doktrinal. Penelitian hukum doktrinal (*Doctrinal Reserch*) adalah penelitian yang bertujuan untuk memberikan eksposisi yang bersifat sistematis mengenai aturan hukum yang mengatur bidang hukum tertentu, menjelaskan bagian-bagian yang sulit untuk dipahami dari suatu aturan hukum. Menganalisis hubungan antara aturan hukum yang satu dengan lain, menjelaskan bagian bagian hukum, dan juga mencakup prediksi perkembangan suatu aturan hukum tertentu pada masa mendatang. Pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan penelitian yaitu, pendekatan Perundang-undangan (*statue approach*) yaitu, pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undang yang berkaitan dengan isu hukum yang dihadapi dan pendekatan konseptual (*Conseptual Approach*), yaitu suatu metode pendekatan dengan merujuk pada prinsip-prinsip hukum, yang dapat diketemukan dalam pandangan-pandangan sarjana ataupun doktrin-doktrin hukum.

Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan pertama, bahwa prinsip penegakan hukum bagi pengguna knalpot tidak sesuai standart telah diatur di dalam pasal 285 ayat 1 dan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor. Kedua, akibat hukum terhadap pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart yakni berupa denda, penyitaan, kurungan, dan juga dapat dilakukan penilangan.

**Kata Kunci:** Prinsip hukum, Knalpot, Lalu Lintas, Angkutan Jalan

# *ABSTRACT*

*Rangga Kartawinata Ef, NPM. 202012061, Legal Principles Prohibiting the Use of Exhausts that Do Not Comply with Standards According to Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation*

*The research entitled Legal Principles Prohibiting the Use of Exhausts that Do Not Comply with Standards According to Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation is motivated by the widespread use of exhausts that do not comply with standards still used by the public. Violations like this, if left unchecked over time, will become bad driving habits.*

*The legal issue raised in this research is that the very rapid development of technology, especially in the automotive sector, makes it easier for people to use exhausts that do not comply with regulatory standards. This research aims to determine law enforcement principles for users of exhausts that do not comply with standards and the legal consequences for motor vehicle users who use exhausts that do not comply with standards.*

*The research method used in this thesis uses a doctrinal research type. Doctrinal research aims to provide a systematic exposition of legal rules that regulate specific areas of law, explaining parts that are difficult to understand in a legal rule. Analyze the relationship between one legal rule and another, explain the parts of the law, and also include predictions of future development of a particular legal rule. In this study, the author used a research approach, namely, a statutory approach, namely, an approach carried out by examining all statutory regulations relating to the legal issues being faced, and a conceptual approach, namely an approach method by referring to on legal principles, which can be found in the views of scholars or legal doctrines.*

*Based on the research results, it can be concluded first that the principle of law enforcement for users of exhausts that do not comply with standards has been regulated in Article 285 paragraph 1 and Minister of the Environment Regulation No. 7 of 2009 concerning Motor Vehicle Noise Thresholds. Second, the legal consequences for motor vehicle users who use exhaust that do not comply with standards are fines, confiscation, and imprisonment.*

***Keywords****: exhaust, legal principles, road transportation, traffic*

# DAFTAR ISI

**HALAMAN SAMPUL……………………………………………………………………i**

[LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI ii](#_Toc172104562)

[PERNYATAAN ORISINALITAS iii](#_Toc172104563)

[PENGESAHAN iv](#_Toc172104564)

LEMBAR [PERNYATAAN PUBLIKASI v](#_Toc172104565)

[PERSEMBAHAN vi](#_Toc172104566)

[KATA PENGANTAR vii](#_Toc172104567)

[MOTTO viii](#_Toc172104568)

[ABSTRAK ix](#_Toc172104569)

[*ABSTRACT* x](#_Toc172104570)

[DAFTAR ISI xi](#_Toc172104571)

[DAFTAR TABEL xiii](#_Toc172104572)

BAB 1 PENDAHULUAN

[1.1 Latar Belakang 1](#_Toc172104574)

[1.2 Rumusan Masalah 6](#_Toc172104575)

[1.3 Tujuan Penelitian 6](#_Toc172104576)

[1.4 Manfaat Penelitian 7](#_Toc172104577)

[1.5 Metode Penelitian 7](#_Toc172104578)

[1.6 Kerangka Konseptual 11](#_Toc172104579)

[1.7 Sistematika Penulisan 12](#_Toc172104580)

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

[2.1 Prinsip Hukum 13](#_Toc172104583)

[2.2 Pengertian Knalpot Tidak Sesuai Standart 16](#_Toc172104584)

[2.2.1 Dampak negatif penggunaan knalpot yang tidak sesuai standart 18](#_Toc172104585)

[2.2.2 Ciri-Ciri Knalpot Yang Diperbolehkan Oleh Polisi 19](#_Toc172104586)

[2.2.3 Knalpot *Custom* 20](#_Toc172104587)

[2.2.4 Penggunaan Knalpopt Di jalan Raya 22](#_Toc172104588)

[2.3 Pengertian Tentang Lalu Lintas 24](#_Toc172104589)

[2.3.1 Pelanggaran 26](#_Toc172104590)

[2.3.2 Pelanggaran lalu lintas 26](#_Toc172104591)

[2.4 Penegakan Hukum 28](#_Toc172104592)

[2.4.1 Teori penegakan hukum 29](#_Toc172104593)

[2.5 Akibat Hukum 30](#_Toc172104594)

[2.6 Kendaraan Bermotor 33](#_Toc172104595)

BAB 3 [PRINSIP HUKUM LARANGAN PENGGUNA KNALPOT TIDAK SESUAI STANDART 36](#_Toc172104597)

[BAB 4 AKIBAT HUKUM BAGI PENGGUNA KENDARAAN BERMOTOR YANG MENGGUNAKAN KNALPOT TIDAK SESUAI STANDART 43](#_Toc172104598)

[BAB 5 PENUTUP 51](#_Toc172104599)

[5.1 Kesimpulan 51](#_Toc172104600)

[5.2 Saran 51](#_Toc172104601)

DAFTAR PUSTAKA

# DAFTAR TABEL

Kerangka Konseptual………………………………………………………………………………11

# BAB 1 PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Indonesia adalah negara yang berdasarkan atas hukum menurut Pasal 1 ayat (3) UUD NRI 1945. Pasal ini menghendaki bahwa penyelenggaraan pemerintahan didasarkan atas prinsip-prinsip hukum untuk membatasi kekuasaan pemerintah dan ini artinya kekuasaan negara melalui aparatnya dibatasi oleh hukum (*rechtsstaat*), bukan didasarkan atas kekuasaan (*machtsstaat*). Suatu negara dapat dikatakan sebagai negara hukum apabila memenuhi unsur-unsur negara hukum. Friedrich Julius Stahl mengemukakan ciri-ciri suatu negara hukum sebagai berikut:[[2]](#footnote-2)

1. Adanya pengakuan atas hak-hak dasar manusia.
2. Adanya pembagian kekuasaan.
3. Pemerintahan berdasarkan Undang-Undang.
4. Peradilan tata usaha Negara.

Kemajuan teknologi dalam bidang transportasi, termasuk transportasi darat, laut, dan udara, mengalami perkembangan pesat di Indonesia. Dengan luas wilayah Indonesia yang besar dan jumlah penduduk yang banyak, transportasi menjadi sangat penting di negara ini, karena hampir setiap orang memerlukan transportasi untuk mendukung berbagai aktivitas mereka.[[3]](#footnote-3) Dengan adanya transportasi mempermudah mobilitas masyarakat dari satu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat. Transportasi yang banyak digunakan di Indonesia adalah kendaraan bermotor.

seiring berjalannya waktu, kemajuan transportasi juga menimbulkan masalah serius, seperti kemacetan yang semakin parah, peningkatan angka kecelakaan, dan fenomena yang marak terjadi di tengah masyarakat, seperti banyaknya pemilik sepeda motor yang melakukan modifikasi. Modifikasi telah menjadi bagian dari kehidupan masyarakat, dan salah satu komponen yang sering dimodifikasi adalah knalpot standar pabrikan yang diganti dengan knalpot non standar yang menghasilkan suara bising melebihi ambang batas kebisingan. Alasan pelanggaran penggunaan knalpot *racing* pada kendaraan pribadi ini terjadi karena kebanyakan pengendara merasa memiliki kebebasan lebih di jalan raya, selain itu, mereka juga menganggapnya sebagai modifikasi gaya pada kendaraan pribadi mereka.[[4]](#footnote-4) Pada kenyataannya tidak semua mengerti mengenai aturan penggunaan knalpot *racing* ini terlebih lagi bagi masyarakat awam, mereka hanya berpikir bahwa dengan menggunakan knalpot *racing* ini bisa tampil modis di jalan raya dan semua jenis kendaraan bisa menggunakannya, namun bagi orang yang mengerti tentang penggunaan knalpot *racing* dengan suara yang melebihi ambang batas ini maka akan menjadi suatu permasalahan bagi mereka.

Pada umumnya, hukum dimasyarakat menjadi pedoman yang mengatur segala aktivitas kehidupan manusia agar terjadi kedisiplinan, ketertiban, keamanaan dan ketentraman serta kepastian hukum sebagai tujuan akhir. Hukum merupakan suatu aturan yang dibuat oleh penguasa yang berisi sanksi apabila dilanggar dan bersifat mengikat, pemerintah, membentuk lembaga atau institusi hukum untuk menerapkan agar tercipta keadilan dan ketentraman. Sehingga masyarakat dapat hidup dengan damai tanpa adanya konflik.[[5]](#footnote-5)

Pada umumnya pengendara sepeda motor merupakan kebutuhan setiap individu sebagai alat transportasi pribadi. Namun, seiring berkembangnya jaman khususnya dibidang otomotif terjadi banyak perubahan pada kendaraan bermotor (sepeda motor) khususnya di kalangan para remaja yang mengganti knalpot sepeda motornya untuk kesenangan pribadi. Tentunya perubahan yang dilakukan menyebabkan pelanggaran dalam standarisasi fasilitas sepeda motor sehingga terjadi kesuaian tidak sesuai dengan ketentuan lalu lintas.

tahun 2009, DPR RI memaklumatkan peraturan yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini kemudian disahkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada 26 Mei 2009 yang disahkan oleh Presiden Republik Indonesia pada 22 Juni 2009. Undang-Undang tersebut mengatur mengenai pengendara sepeda motor. yang melarang penggunaan knalpot *racing* terhadap kendaraan pribadi yang tidak memenuhi standar sebagaimana tercantum didalam Pasal 285 ayat (1), Pasal 210, Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 1 ayat (1), dan Pasal 4 PERMEN LH (Peraturan Menteri Lingkungan Hidup) NO. 07 Tahun 2009 tentang Ambang: Batas Kebisingan Kendaraan Bennotor Tipe Baru.[[6]](#footnote-6)

kenyataannya kendaraan bermotor sering dijumpai tidak memenuhi persyaratan baik dalam administrasi maupun persyaratan teknis. Sangat banyak terdapat kendaraan yang tidak memiliki kelengkapan seperti surat-surat, plat nomor, perubahan knalpot, serta kelengkapan lainnya bahkan juga terdapat banyak kendaraan yang dimodifikasi atau dirubah dari bentuk standar bawakan pabrik atau bentuk normalnya. Mulai dari merubah warna kendaraan, penambahaan aksesoris serta merubah bentuk kendaraan mulai dari bentuk rangka maupun badan kendaraan.[[7]](#footnote-7)

Modifikasi sepeda motor yang sering dilakukan oleh masyarakat adalah penggantian knalpot. Knalpot adalah sarana pembuangan gas buang yang ditimbulkan dari pembakaran dalam mesin sepeda motor saat mesin tersebut dihidupkan. Masyarakat seringkali mengganti knalpot menggunakan knalpot yang mempunyai suara lebih keras atau yang lebih dikenal dengan sebutan “knalpot *racing*. Sepeda motor yang diganti knalpotnya diyakini dapat menambah performa, bahkan sepeda motor akan terlihat lebih gahar karena suara yang ditimbulkan saat berkendara di jalan umum.[[8]](#footnote-8)

Di sisi lain kita membeli sepeda motor pasti kita gunakan di jalan raya, jalan raya ialah satu-satunya jalur untuk pengendara bermotor yang mempunyai aturan berlalu-lintas. Dari penggantian knalpot tersebut menimbulkan suara yang keras, masyarakat yang lain menjadi tidak nyaman karena di anggap bising. Padahal masyarakat dalam berlalu-lintas di jalan umum mempunyai hak untuk hidup nyaman tanpa ada kebisingan suara. Dari hal tersebut, muncullah suatu aturan yang mengatur setiap pengendara bermotor untuk berlalu-lintas dengan baik dan benar demi keselamatan sesama pengguna jalan lainnya. Selain keselamatan bersama, pengemudi sepeda motor juga perlu memperhatikan kenyamanan dan keamanan kendaraan untuk beraktifitas sehari-hari.[[9]](#footnote-9)

Peraturan Berlalu Lintas adalah pedoman prilaku atau aturan yang mengatur hubungan antar manusia dalam berlalu lintas. tidak hanya diterapkan dalam kehidupan sehari-hari saja, namun etika juga sangat penting diterapkan dalam berlalu lintas. Prinsip beretika pada kehidupan sehari-hari dengan etika berlalu lintas hampir sama yaitu saling toleransi dan menghargai.[[10]](#footnote-10)

Salah satu pelanggaran yang sering terjadi ialah penggunaan knalpot tidak sesuai standar yang kerap digunakan oleh kalangan para remaja. Tentunya dampak yang disebabkan suara dari knalpot tidak sesuai standart tersebut secara langsung menunjukkan sikap tidak mempunyai etika berlalu lintas. Sehingga hal tersebut telah melanggar peraturan hukum dalam Pasal 285 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disingkat UULLAJ) yaitu setiap orang yang mengendarai sepeda motor di jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan meliputi kacaa spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah alat pemantull cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) junto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

Salah satu perilaku masyarakat yang kerap pada dunia modern saat ini adalah perilaku berpergian masyarakat menggunakan alat transportasi pribadi dibandingkan menggunakan transportasi umum. Pada zaman modern transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam menjalani kehidupan sehari-hari. apabila masyarakat ingin berpergian jauh kini masyarakat dapat mempersingkat waktu dengan hadirnya kendaraan mempermudah dan mempercepat untuk sampai ketempat tujuan. Ini semua hasil kerja keras manusia sendiri yang mampu menciptakan dan mengembangkan alat transportasi yang sangat membantu terhadap kehidupan kita dalam sehari-hari. Salah satu alat transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat kita adalah kendaraan bermotor roda dua atau yang lebih dikenal dengan sebutan sepeda motor.[[11]](#footnote-11)

Masyarakat yang 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 sesuai keinginannya dan merubah apapun bagian-bagian atau aksesoris yang ada di sepeda motor tersebut sampai tidak memperdulikan kenyamanan dan keamanan keselamatan yang seharusnya lebih penting untuk diperhatikan dalam berlalu lintas. Bagian-bagian sepeda motor yang biasa 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 produksikan pabrik yang sudah sesuai aturan yang berlaku diganti dengan knalpot yang bersuara keras yang melebihi standar kebisingan yang sudah diatur di dalam Peraturan Menteri Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.[[12]](#footnote-12)

Penggunaan knalpot tidak sesuai standart membuat pengendara sepeda motor menjadi lebih arogan dan merasa berkuasa di jalanan tanpa memperhatikan orang lain disekitarnya. Mayoritas pemilik sepeda motor sering mengganti knalpot standartnya menjadi knalpot *racing* untuk mengubah tampilan kendaraan mereka dan suara yang lebih gahar atau keras. Selain itu, penggantian knalpot standart ke knalpot tidak sesuai standart juga bertujuan untuk meningkatkan performa motor menjadi lebih kencang. Tapi sangat disayangkan, banyak pengguna knalpot tipe *racing* tidak memperhatikan batasan knalpot sehingga suaranya sangat mengganggu orang lain.[[13]](#footnote-13)

Banyaknya polusi yang dikeluarkan oleh sepeda motor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart sangat mengganggu dan berpengaruh terhadap kesehatan salah satunya adalah polusi suara. Polusi suara merupakan polusi yang timbul akibat knalpot *racing* yang melebihi ambang batas kebisingan. Kebisingan yang dihasilkan oleh sepeda motor merupakan bising yang timbul akibat dari sisa pembakaran di dalam ruang bakar yang disalurkan keluar melalui knalpot akan tetapi knalpot yang tidak standar kerap kali menimbulkan kebisingan yang berlebih. Kebisingan berlebih yang dihasilkan knalpot *racing* merupakan efek dari kecilnya volume *silincer* knalpot yang berguna meredam kebisingan sisa pembakaran.[[14]](#footnote-14) Oleh karena itu, berdasarkan uraian diatas maka peneliti tertarik melakukan penelitian yang berjudul **“ PRINSIP HUKUM PELARANGAN PENGGUNAAN KNALPOT TIDAK SESUAI STANDART MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN”.**

## Rumusan Masalah

1. Apa prinsip hukum larangan pengguna knalpot tidak sesuai standart?
2. Apa akibat hukum bagi pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart?

## Tujuan Penelitian

1. Tujuan Umum

Untuk memenuhi sebagai persyaratan guna memperoleh gelar sarjana hukum pada program studi ilmu hukum fakultas hukum Universitas Abdurachman Saleh Situbondo.

1. Tujuan Khusus
2. Untuk mengetahui prinsip penegakan hukum bagi pengguna knalpot tidak sesuai standart.
3. Untuk mengetahui akibat hukum bagi pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart.

## Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis
2. Menambahkan khazanah keilmuan yang dapat berguna bagi pengembangan ilmu hukum.
3. Sebagai acuan untuk penelitian serupa dimasa yang akan datang mengenai prinsip hukum pelarangan knalpot tidak sesuai standart pada kendaraan bermotor di jalan serta dapat dikembangkan lebih lanjut demi mendapatkan hasil yang sesuai dengan perkembangan zaman.
4. Manfaat Praktis
5. Penelitian ini diharapkan sebagai tambahan wawasan pengalaman dan pengetahuan.
6. Pengetahuan yang lebih luas mengenai aturan hukum terhadap penggunaan knalpot *racing* pada kendaraan bermotor di jalan.
7. Penelitian ini dapat dijadikan bahan masukan bagi peneliti bagi masyarakat dalam penggunaan knalpot *racing* di jalan.

## Metode Penelitian

Metode penelitian dalam ilmu pengetahuan hukum disebut sebagai penelitian hukum atau *legal research* atau *rechtsonderzoek.*[[15]](#footnote-15)Penelitian hukum menurut Peter Mahmud Marzuki ialah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-pripsip hukum maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi.[[16]](#footnote-16) Sedangkan menurut Sue Milne dan Kay Tucker, Penelitian hukum adalah untuk mempelajari isu hukum tertentu yang kemudian dicarikan cara untuk menyelesaikannya dengan menerapkan undang-undang yang tepat.[[17]](#footnote-17) Penelitian hukum dilaksanakan guna memecahkan isu hukum dengan cara memberikan preskripsi terkait yang semestinya menjadi isu yang disajikan.[[18]](#footnote-18) Selain itu, fungsi penelitian yaitu untuk mendapatkan kebenaran.[[19]](#footnote-19) Kebenaran dalam ilmu hukum adalah kebenaran koherensi.[[20]](#footnote-20) Teori kebenaran koherensi menyatakan bahwa suatu pernyataan atau putusan dinyatakan benar atau salah didasarkan pada apakah pernyataan atau putusan tersebut sesuai atau tidak sesuai dengan suatu sistem pernyataan-pernyataan lain atau dengan kata lain apakah sesuai dengan sistem proposisi-proposisi lainnya.[[21]](#footnote-21)

1. Tipe Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis-normatif (*legal reseach*), yaitu menelaah dan menganalisis substansi peraturan perundang-undangan yang terkait dengan isu hukum yang dihadapi dan relevan dengan asas-asas hukum.[[22]](#footnote-22)

1. Pendekatan Penelitian

Pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan penelitian yaitu: [[23]](#footnote-23)

1. Pendekatan Perundang-undangan (*statue approach*) yaitu, pendekatan yang dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang-undang yang berkaitan dengan isu hukum yang dihadapi.
2. Pendekatan konseptual (*Conseptual Approach*), yaitu suatu metode pendekatan dengan merujuk pada prinsip-prinsip hukum, yang dapat diketemukan dalam pandangan-pandangan sarjana ataupun doktrin-doktrin hukum.
3. Bahan Hukum

Bahan hukum adalah bagian terpenting dalam penelitian hukum. Tanpa bahan hukum tidak mungkin dapat ditemukan jawaban atas isu hukum, guna memecahkan isu hukum yang dihadapi digunakan bahan hukum sebagai sumber penelitian[[24]](#footnote-24).

1. Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum Primer, yaitu bahan hukum yang mempunyai kekuatan mengikat seperti peraturan perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan hakim.[[25]](#footnote-25)

Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini yaitu

1. Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP).
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Peraturan Menteri Hubungan Nomor 23 Tahun 2021 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Mentri Hubungan Nomor 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.
4. Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.
5. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.[[26]](#footnote-26)

1. Bahan Non Hukum

Bahan hukum tidak harus menggunakan bahan non hukum. Penggunaan bahan non hukum hanya sekedar memperkuat argumentasi peneliti mengenai isu hukum, disamping itu apabila dalam penelitian hukum digunakan bahan non hukum maka penggunaan bahan non hukum tidak boleh sangat dominan sehingga akan mengurangi makna penelitiannya sebagai penelitian hukum.[[27]](#footnote-27)

1. Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum merupakan suatu metode untuk menemukan jawaban dari pokok permasalahan. Proses ini dimulai dari pengumpulan bahan-bahan untuk disusun secara sistematis dan dilanjutkan dengan analisis bahan penelitian. Menurut Peter Mahmud Marzuki Langkah-langkah yang harus dilakukan sebelum menganalisa terhadap bahan hukum antara lain: [[28]](#footnote-28)

1. Mengindentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan.
2. Pengumpulan bahan-bahan hukum yang dinilai mempunyai relevansi begitu pula dengan bahan non hukum.
3. Melakukan telaah atas isu hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan.
4. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab ilmu hukum, dan
5. Memberika preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun didalam kesimpulan.

Langkah-langkah diatas sesuai dengan karakter ilmu hukum sebagai ilmu yang bersifat perspektif dan terapan. Oleh karena itu, Langkah-langkah tersebut dapat diterapkan baik terhadap penelitian untuk kebutuhan praktis maupun untuk kajian akademis.

# 

## 1.6 Kerangka Konseptual

Prinsip Hukum Pelarangan Penggunaan Knalpot Tidak Sesuai Standart Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Penggunaan Knalpot Yang Tidak Sesuai Dengan Standart Nasional Indonesia Dan Bertentangan Dengan UU. No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Menurut Undang-undang No.5 tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok Agraria, jual beli tanah harus dilakukan di hadapan Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT). Namun bagaimana jika masyarakat tidak menggunakan PPAT saat melaksanakan suatu transaksi jual beli atas tanah, apakah memiliki kekuatan hukum yang sama dengan jual beli atas tanah yang menggunakan PPAT.

Apa prinsip hukum larangan pengguna knalpot tidak sesuai standart

Akibat hukum bagi pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart

Saran

1. Kepada kepolisian Negara Republik Indonesia hendaknya melakukan penegakan hukum secara tegas kepada pelanggar pengguna kenalpot tidak sesuai standart. Selain itu, kepolisian Negara Republik Indonesia melalui anggota dapat melakukan sosialisasi ataupun pelatihan dan pendidikan kepada masyarakat terkait dengan penggunaan knalpot *non*-standart, bahwa hal tersebut bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.
2. Kepada masyarakat hendaknya berpartisipasi dalam penegakan peraturan lalu lintas dengan cara mematuhi aturan lalu lintas dan mentaati sejumlah pelarangan mengenai penggunaan knalpot non-standart serta masyarakat dihimbau untuk saling mengingatkan sesama pengguna jalan untuk menjaga keselamatan dan ketertiban berlalu lintas yang merupakan bentuk tanggung jawab bersama.

Kesimpulan

1. Bahwa prinsip hukum larangan bagi pengguna knalpot tidak sesuai standart telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang didalamnya mengakomodasi prinsip keamanan, keselamatan, dan ketertiban.
2. Akibat hukum terhadap pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart yakni dapat berupa denda, penyitaan, dan kurungan yang telah diatur di dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pendekatan perundang-undangan *(statute approach)* dan Pendekatan konseptual *(conseptual approach)*

Pendekatan perundang-undangan *(statute approach)* dan Pendekatan konseptual *(conseptual approach)*

## 1.7 Sistematika Penulisan

Guna memberikan gambaran yang menyeluruh mengenai bahasan disetiap babnya, penulis membagi penulisan hukum ini menjadi empat bab dan masing-masing bab terdiri dari sub-sub bab yang dijelaskan sebagaimana penjelasan diatas, sistematika ini sendiri diantaranya:

BAB 1 Pendahuluan

Bab ini berisikan seta dijelaskan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian manfaat penelitian, metode penelitian, kerangka konseptual, sistematika penulisan.

BAB 2 Tinjauan Pustaka

Bab ini berisikan serta dijelaskan kepustakaan dari penelitian hukum tersebut yang meliputi diantaranya: prinsip hukum, pengertian tentang knalpot tidak sesuai standart, pengertian tentang lalu lintas, penegakan hukum, akibat hukum, kendaraan bermotor.

BAB 3 Prinsip Hukum Larangan Bagi Pengguna Knalpot Tidak Sesuai Standart.

Bab ini berisikan pembahasan dari rumusan masalah satu yaitu prinsip hukum larangan bagi pengguna knalpot tidak sesuai standart menurut undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

BAB 4 Akibat Hukum Bagi Pengguna Kendaraan Bermotor Yang Menggunakan

Knalpot Tidak Sesuai Standart.

Bab ini berisikan pembahasan dari rumusan masalah dua yaitu akibat hukum bagi pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart.

BAB 5 Penutup

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dari pembahasan dan juga saran atas kesimpulan karya ilmiah yang telah penulis buat.

Daftar Pustaka

Pada bab ini berisi tentang sumber ataupun referensi penulis yang dijadikan bahan acuan dalam proses pembuatan karya ilmiah.

# BAB 2

# TINJAUAN PUSTAKA

## 2.1 Prinsip Hukum

Pembentukan peraturan perundang-undangan selalu diikuti dengan sejumlah asas atau prinsip dasar didalamnya. Istilah asas ialah dasar atau alas (an), sementara kata prinsip merupakan padanan atau sinonimnya.[[29]](#footnote-29) Istilah kata prinsip hukum dalam ilmu hukum berasal dari dua kata yaitu prinsip dan hukum. Prinsip ialah asas (kebenaran yang menjadi pokok dasar berpikir, bertindak, dan sebagainya)[[30]](#footnote-30) dan dalam *Blacks law Dictionary* prinsip merupakan aturan dasar, hukum, atau doktrin.[[31]](#footnote-31) Lalu berdasarkan pada pendapat ahli, yaitu Mohammad Daud Ali prinsip atau asas memiliki makna yang salah satunya ialah kebenaran yang menjadi tumpuan berfikir dan berpendapat.[[32]](#footnote-32) Sementara hukum adalah adalah himpunan peraturan-peraturan yang didalamnya terdapat perintah maupun larangan yang berisi tata tertib suatu masyarakat dan karena itu harus ditaati oleh masyarakat.[[33]](#footnote-33)

Secara umum prinsip atau asas hukum ialah prinsip-prinsip dasar yang menjadi rasiologis pembentukan hukum.[[34]](#footnote-34) Prinsip atau asas hukum berdasarkan pendapat Paul Scholten ialah pikiran dasar yang terdapat didalam dan dibelakang sistem hukum, masing-masing dirumuskan dalam aturan-aturan perundang-undangan dan putusan-putusan pengadilan yang berkenaan dengannya ketentuan-ketentuan dan Keputusan-keputusan individual dapat dipandang sebagai penjabarannya.[[35]](#footnote-35) Sementara pendapat lain tentang prinsip atau asas hukum disampaikan oleh van Eikema Hommes, berpendapat bahwa asas hukum tidak boleh dikatakan atau dianggap sebagai norma hukum yang sifatnya konkret, tetapi perlu dipandang sebagai dasar atau landasan umum atau petunujuk-petunjuk bagi hukum yang berlaku.[[36]](#footnote-36) Prinsip atau asas hukum ialah dasar-dasar petunjuk arah dalam pembentukan hukum positif.

Prinsip atau asas hukum dalam mempunyai beberapa fungsi, diantaranya:[[37]](#footnote-37)

1. Asas hukum sebagai pedoman bagi pembentuk undang-undang
2. Hakim dalam melakukan interpretasi hukum harus menggunakan asas-asas hukum sebagai suatu landasan
3. Hakim apabila mengadakan analogi harus menggunakan asas hukum sebagai acuan
4. Hakim dapat melakukan koreksi terhadap peraturan perundang-undangan, apabila peraturan perundang-undangan itu terancam kehilangan maknanya.

Terdapat dua fungsi asas hukum dari sudut pandang keilmuwan sebagai berikut, yaitu:[[38]](#footnote-38)

1. Fungsi asas dalam hukum, mendasarkan eksistensinya pada rumusan oleh pembentuk undang-undang dan hakim (ini merupakan fungsi yang bersifat mengesahkan) serta mempunyai pengaruh yang normatif dan mengikat para pihak.
2. Fungsi asas dalam ilmu hukum, bersifat mengatur dan eksplikatif (menjelaskan). Tujuannya adalah memberi ikhtisar, tidak normatif sifatnya dan tidak termasuk hukum positif. Asas hukum ialah pondasi pertama dalam pembentukan perundang-undangan. Apabila pondasi tersebut dikesampingkan, maka bangunan undang-undang dan peraturan pelaksana lainnya akan runtuh.[[39]](#footnote-39)

Sudikno Mertokusumo memberi pendapatnya yaitu bahwa asas hukum tidak sekedar mempengaruhi hukum positif, tetapi dalam beberapa hal tidak menutup kemungkinan asas hukum dapat membetuk sistem *check and balance,* berdasarkan pengertian bahwa asas hukum sering menunjukkan kaidah yang berlawanan. Hal ini memberikan gambaran terkait adanya sifat saling mengendalikan dan membatasi, yang akan menciptakan keseimbangan.[[40]](#footnote-40) Lalu, asas hukum menurutnya dibagi menjadi dua, yaitu:[[41]](#footnote-41)

1. Asas hukum umum ialah asas hukum yang berhubungan dengan seluruh bidang hukum, seperti asas *restitutio in integrum* (pengembalian pada keadaan semula), asas *lex posteriori derogat legi priori* (Undang-undang yang berlaku kemudian membatalkan undang-undang terdahulu, sejauh undang-undang itu mengatur objek yang sama), asas bahwa apa yang lahirnya tampak benar, untuk sementara harus dianggap demikian sampai diputus (lain) oleh hakim.
2. Asas hukum khusus berfungsi dalam bidang yang lebih sempit seperti dalam bidang hukum perdata, hukum pidana dan sebagainya, yang sering merupakan penjabaran dari asas hukum umum, seperti asas *pacta sunt servanda* (perjanjian yang sudah disepakati berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang bersangkutan), asas konsensualisme, asas praduga tak bersalah.

Lebih lanjut dari hal tersebut Sudikno Mertokusumo, meyatakan bahwa tidak semua asas yang tertuang dalam peraturan atau pasal merupakan norma hukum yang konkret, tetapi dapat saja merupakan latar belakang dari peraturan yang konkret, sebab asas tersebut merupakan dasar pemikiran umum dan abstrak serta mendasasri lahirnya setiap peraturan hukum.[[42]](#footnote-42) Alasan tersebut diperkuat berdasarkan asas praduga tak bersalah *(presumption of innocence),* yakni seorang dianggap tidak bersalah sebelum ada keputusan hakim yang menyatakan bahwa ia bersalah dan Keputusan tersebut telah mempunyai kekuatan hukum tetap.[[43]](#footnote-43)

Melalui uraian diatas, maka dapat dijabarkan bahwa terdapat perbedaan antara asas hukum dengan norma hukum. Perbedaan tersebut, yaitu:[[44]](#footnote-44)

1. Asas hukum bersifat abstrak sedangkan norma hukum bersifat lebih kongkret.
2. Asas hukum tidak dapat diterapkan secara langsung, sedangkan norma hukum yang isinya kongkret dapat diterapkan secara langsung dalam satu kasus.
3. Asas hukum tidak pernah kehilangan daya keberlakuannya, sedangkan hukum positif atau norma hukum dapat kehilangan kekuatan hukumnya, jika konflik dengan peraturan hukum yang lebih tnggi. (Ingat asas *“lex suprerioritie derogaat legi imprioritie”).*
4. Asas hukum tidak memiliki sifat “semua” atau “tidak” (*alles of niet karakter*), sedangkan norma hukum sifat semua atau tidak sama sekali”. Artinya beberapa asas hukum dapat diterapkan secara bersama-sama, sedangkan norma hukum dari aturan hukum positif menutup kemungkinan bagi suatu aturan hukum positif lain yang dapat diterapkan terhadap kasus itu.
5. Perbedaan asas hukum dan norma hukum terletak pada inferensial. Dalam pembedaan ini, bahwa asas-asas hukum memiliki sifat atau karakter yang lebih umum ketimbang rata-rata norma perilaku.
6. Asas hukum tidak mempunyai sanksi, sedangkan norma mempunyai sanksi.

## 2.2 Pengertian Knalpot Tidak Sesuai Standart

Knalpot adalah sarana pembuangan gas buang yang ditimbulkan dari pembakaran dalam mesin sepeda motor saat mesin tersebut dihidupkan. Kenyataan dimasyarakat seringkali pengendara sepeda motor mengganti knalpot, dengan knalpot yang mempunyai suara lebih keras atau yang lebih dikenal dengan sebutan knalpot tidak sesuai standart. Peristiwa penggantian knalpot tersebut sebenarnya sebuah pelanggaran yang dilakukan oleh pelakunya, hal itu berkenaan dengan kegaduhan suara yang ditimbulkan di jalan bahkan gas buang yang dihasilkan berpotensi menimbulkan penyakit bagi masyarakat.[[45]](#footnote-45)

Pembuatan knalpot hand made (buatan sendiri) pengaturan untuk kebisingannya tidak terlalu diperdulikan karena dibuat tidak diukur sesuai dengan

kebisingan yang normal atau standar yang sesuai dengan undang – undang yang

berlaku melainkan yang di utamakan bersuara keras atau bising dan biasanya dari pihak konsumen bisa meminta suara yang sesuai keinginan.[[46]](#footnote-46) Hal tersebut menunjukkan masih banyak masyarakat yang kurang akan kesadaran hukum para pengguna jalan saat menaati peraturan lalu lintas ketika berkendara. Dalam hal ini Achmad Sanusi menyampaikan bahwa masyarakat cenderung rendah akan kesadaran hukum ketika melakukan pelanggaran lalu lintas. Semakin rendah kesadaran hukumnya maka akan banyak timbul pelanggran dan semakin besar juga jumlah korbanya.[[47]](#footnote-47)

Fokus terhadap knalpot yang bising, namun demi keseragaman maka polisi menindak semua jenis knalpot yang tidak sesuai standart. Untuk masalah “knalpot *racing*” dianggap belum memenuhi persyaratan teknis yang ditentukan Kementrian Perhubungan, ATPM sebagai pemasar produk harus mendapatkan izin Kementrian Perhubungan tentang Spesifikasi dan Teknis produk motor yang akan dipasarkan. Identifikasi masalah penelitian ini adalah:

1. Bagaimana tingkat kesadaran hukum pelanggaran persyaratan teknis serta laik jalan dalam hal penggunaan “knalpot *racing*”
2. Bagaimana tindakan polisi dalam menertibkan lalu lintas terhadap pelanggaran persyaratan teknis serta layak jalan dengan penggunaan “knalpot *racing*” dikaitkan dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Adapun tujuan penelitian yaitu:

1. Untuk mengetahui, mengkaji dan menganalisa tingkat kesadaran hukum pelanggaran persyaratan teknis serta laik jalan dalam hal penggunaan “knalpot *racing*”
2. Untuk mengetahui, mengkaji dan menganalisa tindakan polisi dalam menertibkan lalu lintas terhadap pelanggaran persyaratan teknis serta laik jalan dengan penggunaan “knalpot *racing*” dikaitkan dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.[[48]](#footnote-48)

### 2.2.1 Dampak negatif penggunaan knalpot yang tidak sesuai standart

Dampak knalpot *racing* sebenarnya mempunyai prinsip yaitu semakin jalur pembuangan besar maka tenaga mesin akan keluar secara maksimal atau menambah power mesin menjadi besar. Kelancaran pembuangan gas dipengaruhi oleh desain dan ukurannya, makin sedikit lekukan knalpot maka hambatan akan semakin berkurang begitu juga dengan ukuran pipa yang besar, pipa yang besar akan membuat aliran pembuangan menjadi lebih cepat, sebaliknya apabila pipa yang kecil akan membuat aliran pembuangan jadi lebih lambat.[[49]](#footnote-49)

Banyaknya polusi yang dikeluarkan oleh sepeda motor yang menggunakan knalpot *racing* sangat mengganggu dan berpengaruh terhadap kesehatan salah satunya adalah polusi suara. Polusi suara merupakan polusi yang timbul akibat knalpot *racing* yang melebihi ambang batas kebisingan. Kebisingan yang dihasilkan oleh sepeda motor merupakan bising yang timbul akibat dari sisa pembakaran di dalam ruang bakar yang disalurkan keluar melalui knalpot akan tetapi knalpot yang tidak standar atau *racing* kerap kali menimbulkan kebisingan yang berlebih. Kebisingan berlebih yang dihasilkan knalpot *racing* merupakan efek dari kecilnya volume *silincer* knalpot yang berguna meredam kebisingan sisa pembakaran.[[50]](#footnote-50)

Knalpot merupakan bagian pembuangan pada kendaraan bermotor yang berfungsi sebagai jalur pembuangan sisa pembakaran. Knalpot menjadi bagian yang banyak dirubah atau dimodifikasi. Pada awalnya knalpot yang terpasang sudah sesuai standar dimodif atau diganti dengan knalpot *racing* atau knalpot tidak sesuai standart yang memiliki spek berbeda. Penggunaan sepeda motor 4 tak saat ini sering mengganti knalpot standar menjadi knalpot *racing*, Dengan harapan dapat meningkatkan akselerasi dan perform. Modifikasi penggunaan knalpot pada kendaraan bermotor sangat dipengaruhi oleh berat knalpot itu sendiri. Pebedaan ini akan menjadikan perubahan pada power dan besar torsi yang dihasilkan. Pada penelitian sebelumnya menyatakan bahwa penggunaan knalpot *racing* dapat meningkatkan daya mesin yang lebih tinggi dari penggunaan knalpot standar. Memiliki knalpot *racing* di masyarakat sudah menjadi pilihan banyak konsumen yang menggunakan motor standar. Desain knalpot *racing* lebih menarik dibandingkan knalpot standar. Selain itu, knalpot *racing* adalah knalpot aliran bebas yang dirancang dengan laju aliran udara yang sama sekali tidak menimbulkan hambatan. Kemudian laju alir gas buang yang didesain tidak rumit knalpot standar inilah yang ditengarai akan mempengaruhi performa mesin dalam menggunakannya tanpa mengubah setting mesin. Oleh karena itu dilakukan penelitian tentang analisis torsi dan tenaga motor Supra GTR 150 dengan knalpot *racing* yang nantinya dapat dijadikan acuan penggunaan part *racing* dalam kehidupan sehari-hari.[[51]](#footnote-51)

### 2.2.2 Ciri-Ciri Knalpot Yang Diperbolehkan Oleh Polisi

Dasar Hukum Penggunaan knalpot *racing* ditinjau dari 2 sisi hukum, yakni ambang batas kebisingan dan tingkat kelayakan jalan. Dengan demikian, saat menindak penggunaan knalpot *racing*, polisi menggunakan alat pengukur desibel untuk mengukur ambang batasnya. Perlu diketahui bahwa beberapa knalpot *racing aftermarket* telah memperoleh sertifikat *Euro* 3 sampai 5, yang berarti lebih baik dari segi emisi, sehingga layak jalan. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) Pasal 285 menjelaskan bahwa knalpot layak jalan adalah syarat teknis kendaraan bisa dikendarai. Pada Pasal 285 ayat (1) berbunyi demikian: "Setiap orang yang mengemudikan 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. Terkait syarat layak jalan, selama knalpot tersebut merupakan hasil produksi pabrik *(original equipment manufacturer)*, maka motor dengan knalpot tersebut layak jalan. Dengan demikian, motor gede (moge) seperti *Harley-Davidson* tetap layak jalan sekalipun knalpotnya menimbulkan suara yang cukup bising. Ini karena motor ini telah melalui proses homologasi, sehingga sudah sesuai aturan pemerintah Indonesia.[[52]](#footnote-52)

Ciri-Ciri Knalpot *Racing* yang Diperbolehkan Polisi

Berikut adalah berbagai ciri knalpot *racing* yang diperbolehkan polisi:[[53]](#footnote-53)

1. Sesuai Batas

Standar tingkat kebisingan knalpot telah diatur di dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru sebagai berikut:

1. Motor berkapasitas 80 cc: batas kebisingan maksimal 77 dB.
2. Motor berkapasitas 80-175 cc: batas kebisingan maksimal 80 dB.
3. Motor berkapasitas 175 cc: batas kebisingan maksimal 83 dB.
4. Menggunakan DB Killer

Penggunaan knalpot *Racing* dengan perangkat dB killer diperbolehkan polisi. Perangkat ini berperan penting untuk meredam suara bising dari knalpot *racing.* Contoh knalpot *racing* yang dilengkapi dB killer adalah Nob1 Neo SS Dual Sound. Pengendara cukup melakukan plug and play untuk meredam kebisingan knalpot. Itulah ciri-ciri knalpot *racing* yang diperbolehkan polisi. Harap ingat bahwa penilangan lalu lintas bisa terjadi kapan saja, baik saat ada razia maupun tidak. Jadi, penggunaan knalpot *racing* yang tidak layak jalan sangat berpotensi untuk membuat pengendara motor ditilang. Oleh karena itu, hindari penggunaan knalpot *racing* yang di luar ambang batas.

### 2.2.3 Knalpot *Custom*

Pembuatan knalpot *hand made* (buatan sendiri) pengaturan untuk kebisingannya tidak terlalu diperdulikan karena dibuat tidak diukur sesuai dengan

kebisingan yang normal atau standar yang sesuai dengan undang – undang yang

berlaku melainkan yang di utamakan bersuara keras atau bising dan biasanya dari pihak konsumen bisa meminta suara yang sesuai keinginan.[[54]](#footnote-54) Hal tersebut menunjukkan masih banyak masyarakat yang kurang akan kesadaran hukum para pengguna jalan saat menaati peraturan lalu lintas ketika berkendara. Dalam hal ini Achmad Sanusi menyampaikan bahwa masyarakat cenderung rendah akan kesadaran hukum ketika melakukan pelanggaran lalu lintas. Semakin rendah kesadaran hukumnya maka akan banyak timbul pelanggran dan semakin besar juga jumlah korbanya.[[55]](#footnote-55)

Ketentuan knalpot *custom* dijelaskan dalam Pasal 29 Permenhub tersebut

Pada pasal 29 ayat (1), dijelaskan tentang perubahan sistem pembuangan meliputi:[[56]](#footnote-56)

1. *Manifold*
2. *Catalytic converter*
3. Peredam suara
4. Pipa pembuangan

Sementara pada ayat (2) pasal yang sama, perubahan sistem pembuangan harus memenuhi syarat, yakni:[[57]](#footnote-57)

1. Paling sedikit terdiri dari manifold, peredam suara dan pipa pembuangan
2. Dirancang dan dibuat dari bahan yang cukup kuat
3. Arah pipa pembuangan dibuat dengan posisi yang tidak mengganggu pengguna jalan lain
4. Asap dari hasil pembuangan tidak mengarah pada tangki bahan bakaar atau roda sumbu belakang Kendaraan Bermotor
5. Pipa pembuangan tidak melibihi sisi samping atau sisi belakang Kendaraan Bermotor

Menurut Yovial Adiwijaya, Biro Hukum Transportasi Darat Kementerian Perhubungan mengatakan, mengacu pada Pasal 48 Permenhub tersebut, motor custom boleh digunakan di jalan dengan syarat lulus uji tipe "Dalam pasal 48 disebutkan motor custom yang mendapat sertifikasi harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sesuai perundang-undangan uji tipe Kendaraan Bermotor," ungkap Yovi saat ditemui MOTOR Plus-online di Kantor Kemenhub.[[58]](#footnote-58)

Untuk uji tipe kendaraan, kata Yovi, mengacu pada Permenhub No. 23 Tahun 2021."Kalau begitu mengikuti Permenhub Nomor 23 Tahun 2021 tentang Perubahan Kedua Atas Permenhub Nomor 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.[[59]](#footnote-59) Walau begitu, setelah dicek Permenhub 23 tahun 2021, tidak ada batas kebisingan knalpot motor. Malahan tingkat kebisingan tercantum dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Republik Indonesia Nomor P.56/MENLHK/SETJEN/KUM.1/2019 tentang Baku Mutu Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru dan Kendaraan Bermotor yang Sedang Diproduksi Kategori M, Kategori N, dan Kategori L.

Pada Pasal 1 Ayat (13), dijelaskan kalau kendaraan bermotor kategori L adalah kendaraan beroda kurang dari empat. Sementara ayat (14) pasal yang sama, Kendaraan bermotor sub kategori L3 adalah kendaraan bermotor beroda 2 dengan kapasitas silinder lebih dari 50 cc atau dengan desain kecepatan maksimum lebih dari 50 km/jam dengan apapun jenis tenaga penggeraknya sesuai dengan SNI 09-1825-2002. Untuk menguji kebisingan knalpot motor baru dan yang sedang diproduksi, menurut Pasal 3 ayat 1.b.3, menggunakan metode UNR 41-04. UNR 41-04 adalah regulasi yang mengatur metode, prosedur, alat dan limit dan lain-lain yang mengacu kepada UNR 41 seri 04.[[60]](#footnote-60)

### 2.2.4 Penggunaan Knalpopt Di jalan Raya

Aturan penggunaan knalpot serta kebisingannya telah diatur pada peraturan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang tersebut mengatur penggunaan dari jenis kendaraan bermotor hingga kebisingan knalpot yang digunakan olehk kendaraan. Penggunaan knalpot bising dapat membuat pengendara lain merasa terganggu. Untuk membantu kenyamanan seluruh pengguna jalan, maka dibuat batasan db suara knalpot yang layak untuk digunakan di jalan raya. Bagi pemilik kendaraan yang menggunakan knalpot bising di jalan raya, berkemungkinan besar akan terkena tilang dari pengatur rambu-rambu lalu lintas.[[61]](#footnote-61)

Aturan ini tertuang dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas pada Pasal 285 ayat (1) Jo. Pasal 106 ayat (3). Pasal 285 ayat (1) tersebut berbunyi, “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 disebut dalam Pasal 106 ayat (3) Jo. Pasal 48 ayat (2), dan ayat (3) dipidana dengan kurungan paling lama 1 bulan atau denda paling banyak Rp250.000”.

Pasal 106 ayat (3) juga menjelaskan yang berbunyi, “setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan”. Saat menilang, polisi akan menetapkan rasio kepatuhan lalu lintas di jalanan bagi kendaraan yang mengganti knalpot standar ke knalpot bising.[[62]](#footnote-62) Selain sanksi denda dari penilangan, polisi akan membawa kendaraan berknalpot bising ke kantor polisi dan pemilik kendaraan harus mengambilnya untuk diganti dengan knalpot standar. Kepolisian juga akan menghukum pengendara pemilik knalpot bising dengan cara, pengendara akan diminta mendengarkan suara knalpotnya dari jarak dekat hingga merusak knalpot agar pengendara jera dan tidak mengganti knalpot standar ke knalpot bising.[[63]](#footnote-63)

Berdasarkan undang-undang yang telah ada, penggunaan knalpot bising adalah dilarang. Dikutip dari Pasal 285 Jo. Pasal 122 terkait persyaratan dan kelayakan jalan, salah satu persyaratan teknis dan kelayakan jalan terkait dengan kebisingan suara.[[64]](#footnote-64) Oleh karena itu semua kendaraan yang beroperasi di jalan raya telah lulus uji teknis. Aturan mengenai penggunaan knalpot di jalan raya juga tertuang di dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 56 Tahun 2019 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru dan Kendaraan Bermotor yang Sedang Diproduksi.

Peraturan tersebut ditulis bahwa motor berkubikasi 80cc sampai dengan 175cc maksimal bisingnya adalah 80 db dan motor berkubikasi di atas 175cc maksimal memiliki kebisingan 83 db. Namun, petugas kepolisian tetap bisa menindak pengendara yang memakai knalpot bising walaupun tanpa menggunakan alat pengukur desibel kendaraan bermotor. Hal ini merujuk pada aturan persyaratan teknis dan kelaikan kendaraan yang wajib dipenuhi ketika dioperasikan di jalan raya sesuai dengan Pasal 48 ayat (3) huruf b terkait kebisingan suara. Agar tidak melanggar hukum dan tidak mengganggu lingkungan masyarakat sekitar dengan suara knalpot bising, maka masyarakat diimbau untuk menggunakan knalpot yang sesuai standar demi kenyamanan bersama di jalan raya.[[65]](#footnote-65)

## 2.3 Pengertian Tentang Lalu Lintas

Lalu lintas memiliki karakteristik dan keunggulan tersendiri maka perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah dan pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan sarana transportasi lain. Menyadari peranan transportasi maka lalu lintas ditata dalam sistem transpotasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa trnasportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, teratur, lancar, dan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.[[66]](#footnote-66)

Pengembangan lalu lintas yang ditata dalam satu kesatuan sistem dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendominasikan unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan kendaraan beserta dengan pengemudinya, peraturan-peraturan dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdayaguna, dan berhasil. Lalu lintas dan angkutan jalan perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkau dan pelayanan kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum dan kemampuan atau kebutuhan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta unsur instansi sektor, dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelesaian lalu lintas dan angkutan jalan, serta sekaligus dalam rangka mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.[[67]](#footnote-67)

Untuk memahami pengertian lalu lintas, penulis akan menyampaikan pengertian lalu lintas menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,maupun pendapat dari para pakar:

1. Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dengan fasilitas pendukungnya
2. Menurut Muhammad Ali, lalu lintas adalah berjalan, bolak balik, perjalanan di jalan.[[68]](#footnote-68)
3. Ramdlon Naning juga menguraikan pengertian tentang lalu lintas yaitu gerak pindah manusia dengan atau tanpa alat penggerak dari satu tempat ke tempat lainnya.[[69]](#footnote-69)
4. Menurut W.J.S. Poerwodarminto bahwa lalu lintas adalah:[[70]](#footnote-70)
5. Perjalanan bolak-balik
6. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya
7. Perhubungan antara sebuah tempat
8. Subekti juga memberikan definisi tentang lalu lintas, ia mengemukakan bahwa lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu pengangkutannya.[[71]](#footnote-71)

Pengertian dan definisi-definisi diatas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas dalam arti luas adalah setiap hal yang berhubungan dengan sarana jalan umum sebagai sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai. Selain dapat ditarik kesimpulan dan juga pengertian lalu lintas dalam arti sempit yaitu hubungan antar manusia dengan atau tanpa disertai alat penggerak dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya.

### 2.3.1 Pelanggaran

Sebagaimana dikemukakan oleh wirjono prodjodikiro, pengertian pelanggaran adalah “overtrending” atau pelanggaran mengandung arti suatu kegiatan yang menyalahgunakan sesuatu dan di indetikkan dengan undang-undang, hanya merupakan demonstrasi melanggar peraturan.[[72]](#footnote-72)

Mengenai pelanggaran diatas, adapun pelanggaran kedisiplinan menurut polri yang telah diatur didalam ketentuan pasal 1 angka 4 Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2003 tentang peraturan disiplin anggota Kepolisian Republik Indonesia yaitu pelanggaran peraturan disiplin adalah ucapan, tulisan, atau perbuatan anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia yang melanggar peraturan disiplin.[[73]](#footnote-73)

Pengertian pelanggaran penggunaan knalpot *racing* yaitu seseorang yang merubah komponen kendaraannya, salah satunya merubah knalpot standar nya ke knalpot *racing*. Pada tahun 2009, DPR RI memaklumatkan peraturan yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Undang-Undang ini kemudian disahkan dalam rapat paripurna DPR RI pada 26 mei 2009 yang disahkan oleh presiden republik Indonesia pada 22 juni 2009. Undang-undang tersebut mengatur mengenai pengendara seeped motor. Yang melarang penggunaan knalpot *racing* terhadap kendaraan pribadi yang tidak memenuhi standar dimana sudah diterapkan didalam pasal 285 ayat (1), pasal 210, pasal 106 ayat (3) juncto pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.[[74]](#footnote-74)

### 2.3.2 Pelanggaran lalu lintas

Permasalahan pelanggaran lalu lintas dalam masyarakat masih saja sering terjadi, walaupun sudah ada sebuah aturan yang mengatur tentang berlalu lintas yang ada dalam perundang-undangan lalu lintas. Tetapi masih tetap ada pengendara kendaraan roda 2 maupun roda 4 yang melakukan pelanggaran lalu lintas jalan. Indonesia adalah salah satu Negara Yang berkembang tetapi kesadaran dalam berkendara masih minim. Mulai dari pengendara motor yang berkendara melawan arah, tidak mengunakan helm, mobil menerobos lampu merah, angkutan umum yang mangkal sembarangan dan lain-lain.[[75]](#footnote-75)

Melihat situasi lalu lintas dan angkutan jalan seperti itu tentunya sangatlah dibutuhkan sebuah aturan untuk, menjamin keselamatan masing-masing pengguna jalan. Dengan dikeluarkannya undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang baru. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengantikan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) Nomor 14 Tahun 1992. Peraturan baru ini lebih teperinci dan memiliki konsekuensi yang cukup berat bagi para pelanggar. Di dalam masyarakat masalah pelanggaran lalu lintas masih dikategorikan sering terjadi, meskipun sudah ada aturan yang mengatur mengenai undang-undang lalu lintas.[[76]](#footnote-76)

Hal yang sering terjadi adalah pelanggaran marka di jalan raya mulai dari kelengkapan surat-surat, batas muatan, batas kecepatan dan hal lainnya yang mungkin saja terjadi di lalu lintas jalan raya. Maka dari itu bertempat di Jakarata pada tanggal 12 Mei 1992 disahkan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 sebagaimana dirubah dengan Undang-Undang yang baru yaitu No. 22 Tahun 2009, dan pada bulan Januari tahun 2010 pemerintah mengesahkan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan oleh Presiden Republik Indonesia. Hal ini dimaksudkan untuk mengatur tingkah laku para pengguna jalan saat berlalu lintas, Dengan adanya peraturan lalu lintas tersebut diharapkan dapat menekan seseorang yang melakukan pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh para pengguna jalan. Tetapi di dalam prakteknya meskipun telah ada Undang-Undang yang mengatur lalu lintas belum bisa menekan secara maksimal para pelanggar lalu lintas.[[77]](#footnote-77)

Hukum Pidana mempunyai sanksi yang tegas sehingga dengan sistem sanksi yang tegas inilah tumbuh pandangan bahwa pidana hendaknya diterapkan. Kesadaran masyarakat terhadap hukum yang masih lemah adalah pandangan secara umum. Tetapi ketaatan terhadap aturan lalu lintas diprioritaskan. Barangkali pertanyaan demikian terjadi di mana-mana. Sudah menjadi pendapat umum bahwa lalu-lintas adalah cermin atau etalase budaya bangsa ini.[[78]](#footnote-78)

## 2.4 Penegakan Hukum

Penegakan hukum ialah suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan sosial yang menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada dasarnya adalah proses perwujudan ide-ide. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat. Penegakan hukum merupakan usaha untuk mewujudkan ide-ide dan konsep hukum yang diharapakan rakyat menjadi kenyataan. Penegakan hukum merupakan suatu proses yang melibatkan banyak hal.[[79]](#footnote-79)

Menurut Soerjono Soekanto, penegakan hukum artinya kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang dijabarkan dalam kaidah-kaidah/pandangan nilai yang sesuai dan mewujudkan perilaku tindak menjadi rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara serta mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Penegakan hukum secara nyata adalah berlakunya hukum positif dalam praktik sebagaimana seharusnya patut dipatuhi. oleh sebab itu, memberikan keadilan dalam suatu masalah berarti m 1. Ditinjau dari sudut subyeknya: Dalam arti luas, proses penegakkan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normative atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum enetapkan aturan in concreto pada mempertahankan serta menjamin pada taatinya hukum materiil dengan memakai cara prosedur yang ditetapkan oleh hukum formal.[[80]](#footnote-80)

Menurut Satjipto Raharjo penegakan hukum pada hakikatnya merupakan penegakan ide-ide atau konsep-konsep tentang keadilan, kebenaran, kemanfaatan sosial, dan sebagainya. Jadi Penegakan hukum ialah usaha untuk mewujudkan pandangan baru serta konsep-konsep tersebut menjadi kenyataan. Hakikatnya penegakan hukum mewujudkan nilai-nilai atau kaedah-kaedah yang memuat keadilan dan kebenaran, penegakan hukum bukan hanya menjadi tugas dari para penegak hukum yang sudah di kenal secara konvensional, namun menjadi tugas dari setiap orang. Meskipun demikian, pada kaitannya menggunakan hukum publik pemerintahlah yang bertanggung jawab. Penegakan hukum dibedakan menjadi 2, yaitu:[[81]](#footnote-81)

1. Ditinjau dari sudut subyeknya

Dalam arti luas, proses penegakan hukum melibatkan semua subjek hukum dalam setiap hubungan hukum. Siapa saja yang menjalankan aturan normative atau melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu dengan mendasarkan diri pada norma aturan hukum yang berlaku, berarti dia menjalankan atau menegakkan aturan hukum. Dalam arti sempit, penegakan hukum hanya diartikan sebagai upaya aturan penegakan hukum tertentu untuk menjamin dan memastikan bahwa suatu aturan hukum berjalan sebagaimana seharusnya.

1. Ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya

Dalam arti luas, penegakan hukum yang mencakup pada nilai-nilai keadilan yang di dalamnya terkandung bunyi aturan formal maupun nilai-nilai keadilan yang ada dalam bermasyarakat. Dalam arti sempit, penegakkan hukum itu hanya menyangkut penegakkan peraturan yang formal dan tertulis.

### Teori penegakan hukum

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam berlalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat serta bernegara. Penegakan hukum merupakan usaha buat mewujudkan ide-ide serta konsep-konsep hukum yang diharapakan masyarakat sebagai kenyataan. Penegakan hukum adalah suatu proses yang melibatkan banyak hal.[[82]](#footnote-82)

Joseph Goldstein membedakan penegakan hukum pidana menjadi 3 bagian yaitu:[[83]](#footnote-83)

1. *Total enforcement*, yakni ruang lingkup penegakan hukum pidana sebagaimana yang dirumuskan oleh hukum pidana substantif (subtantive law of crime). Penegakan hukum pidana secara total ini tidak mungkin dilakukan sebab para penegak hukum dibatasi secara ketat oleh hukum acara pidana yang antara lain mencakup aturan-aturan penangkapan, penahanan, penggeledahan, penyitaan dan pemeriksaan pendahuluan. selain itu mungkin terjadi hukum pidana substantif sendiri memberikan batasan-batasan. Misalnya dibutuhkan aduan terlebih dahulu sebagai syarat penuntutan pada delik-delik aduan (*klachtdelicten*). Ruang lingkup yang dibatasi ini disebut sebagai area of no enforcement.
2. *Full enforcement*, sesudah ruang lingkup penegakan hukum pidana yang bersifat total tersebut dikurangi area of no enforcement pada penegakan hukum ini para penegak hukum diperlukan penegakan hukum secara maksimal.
3. *Actual enforcement*, menurut Joseph Goldstein full enforcement ini dianggap not a realistic expectation, karena adanya keterbatasan-keterbatasan dalam bentuk waktu, personil, alat-alat pemeriksaan, dan serta sebagainya, yang kesemuanya mengakibatkan harus dilakukannya discretion dan sisanya inilah yang disebut dengan actual enforcement.

## Akibat Hukum

Akibat hukum ialah dampak yang diberikan oleh hukum atas suatu insiden hukum atau perbuatan dari subjek hukum.[[84]](#footnote-84) berdasarkan Kamus Bahasa Indonesia, akibat mempunyai arti sesuatu yang menjadi kesudahan atau akibat suatu insiden, persyaratan, atau keadaan yang mendahuluinya. Menurut Jazim Hamidi. Istilah dampak hukum atau dampak hukum mengandung arti dampak atau akibat hukum secara langsung, kuat, atau tidak berbelit-belit.[[85]](#footnote-85) Dalam kepustakaan ilmu aturan dikenal tiga jenis akibat hukum, yaitu menjadi berikut:

1. Akibat hukum berupa lahirnya, berubahnya, atau lenyapnya suatu keadaan hukum tertentu.
2. Akibat hukum berupa lahirnya, berubahnya, atau lenyapnya suatu hubungan hukumtertentu.
3. Akibat hukum berupa sanksi, yang tidak dikehendaki oleh subjek hukum (perbuatan melawan hukum).

Akibat hukum yang digunakan pada penelitian ini аdаlаh аkibаt hukum berupа lаhirnyа, berubаhnyа, аtаu lenyаpnyа suаtu keаdааn hukum tertentu dаn аkibаt hukum berupа lаhirnyа, berubаhnyа, аtаu lenyаpnyа suаtu hubungаn hukum tertentu. Berbicara tentang akibat hukum dimulai dengan adanya hubungan hukum, insiden hukum, serta objek hukum. Menurut Soedjono Dirdjosisworo, dalam bukunya Pengantar ilmu hukum yaitu dampak hukum ada sebab adanya hubungan hukum dimana di dalam hubungan hukum ada hak dan kewajiban.[[86]](#footnote-86) Peristiwа аtаu kejаdian yаng dаpаt menimbulkаn аkibаt hukum аntаrа pihаk-pihаk yаng mempunyаi hubungаn hukum, peristiwа hukum ini аdа dаlаm berbаgаi segi hukum, bаik hukum publik аtаupun privat.[[87]](#footnote-87)

Satjipto Rahardjo menyatakan bahwa peristiwa hukum itu gunanya untuk menggerakkan hukum, hukum memberikan persyaratan terhadap hubungan-hubungan tertentu maka disebut hubungan hukum.[[88]](#footnote-88) Peraturan hukum misalnya, sebab terdapat peraturan hukum serta yang menggerakkannya disebut insiden hukum dan rumusan tingkah laku yang ada pada peraturan hukum harus benar-benar terjadi sehingga menyebabkan akibat hukum.[[89]](#footnote-89) Supaya ada suatu akibat hukum Satjipto Rahardjo, merumuskan bahwa ada dua tahap yaitu adanya kondisi tertentu berupa terjadinya suatu peristiwa dalam fenomena yang memenuhi rumusan pada peraturan hukum yang disebut menjadi dasar hukum dan disarankan untuk membedakan antara dasar hukum serta dasar peraturan yaitu menggunakan menunjuk pada peraturan hukum yang digunakan menjadi kerangka acuannya.[[90]](#footnote-90)

Akibat hukum yang akan dijelaskan dalam penelitian ini adalah akibat hukum dalam aspek hukum perdata (bisnis) dan juga hukum administrasi negara karena objek penelitian penulis disini termasuk dalam ruang lingkup hukum perdata (bisnis) dan administrasi negara. Hukum perdata sendiri menurut Vollmar dan Sudikno Mertokusumo adalah norma atau aturan yang memberikan pembatasan perlindungan kepentingan perseorangan yang mengatur hak dan kewajiban orang perseorangan yang satu terhadap yang lain di dalam hubungan kekeluargaan dan pelaksanaannya diserahkan kepada masing-masing pihak.[[91]](#footnote-91)

Hak-hak keperdataan meliputi hak-hak kepribadian, hak-hak keluarga, hak-hak harta benda, hak-hak kebendaan, dan hak-hak atas barang-barang tak berwujud.[[92]](#footnote-92) Sedangkan kewajiban-kewajiban dalam hubungan keperdataan mencakup kewajiban yang mutlak dan nisbi yaitu yang tidak mempunyai pasangan hak, seperti kewajiban yang dituju pada diri sendiri, yang diminta oleh masyarakat pada umumnya dan hanya dituju kepada kekuasaan yang membawahinya serta melibatkan hak di lain pihak.[[93]](#footnote-93) Selain kewajiban mutlak juga terdapat kewajiban publik dan perdata, kewajiban positif dan negatif, kewajiban universal, umum, khusus dan kewajiban primer yang bersifat memberi sanksi.[[94]](#footnote-94) Jadi, akibat hukum dalam aspek hukum perdata muncul karena adanya hak dan kewajiban apabila hukum, hak dan kewajiban terganggu maka muncullah akibat hukum karena hakikatnya hukum adalah melindungi masyarakat baik dalam hukum publik maupun privat.

akibat hukum dalam aspek hukum perdata juga dalam konteks ini dapat dilihat dalam aspek hukum administrasi negara. Hukum administrasi negara menurut Jun Anggriani adalah aturan-aturan yang berisi peraturan yang menjadi pedoman atau acuan aparatur negara dalam menjalankan tugasnya sebagai penyelenggara pemerintahan agar kekuasaan aparatur negara tidak otoriter.[[95]](#footnote-95) Dalam ilmu hukum, administrasi negara sebagai aparatur pelaksana serta aktivitas pelaksanaan undang-undang yang dijadikan sebagai sumber hukum negara.[[96]](#footnote-96) Hubungan hukum dalam hukum administrasi negara lebih kepada aktivitas penyelenggaraan pemerintahan di suatu negara yang karena adanya ativitas dan dibatasi oleh peraturan perundang-undangan yang apabila dilanggar juga terkena sanksi. Dalam melakukan perbuatan-perbuatan hukum, badan atau pejabat administrasi negara juga mengadakan hubungan hukum dengan subjek lain dalam hukum privat, dapat juga diatur di luar hukum publik, jadi diatur dalam hukum perdata.[[97]](#footnote-97) Perbuatan hukum dalam administrasi Negara dibagi menjadi peraturan dan ketetapan atau putusan (Beshicking).[[98]](#footnote-98) Apabila terdapat perbuatan hukum juga terdapat sanksi hukum administratif yang merupakan saran-sarana hukum publik yang dapat diterapkan oleh badan atau pejabat negara apabila ada yang tidak mentaati norma-norma hukum tata usaha negara.[[99]](#footnote-99) Dalam tindakan hukum administrasi negara dan warga terikat untuk melakukan atau memenuhi sesuatu, apabila lalai dan tidak melaksanakannya, maka hukum administrasi negara dapat mengenakan sanksi tanpa adanya perantara pengadilan.[[100]](#footnote-100) Hal ini berbeda dengan lapangan hukum perdata, apabila pihak yang terikat hukum tidak melaksanakan kewajibannya dapat digugat di pengadilan.

## Kendaraan Bermotor

Menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang memakai mesin (motor) untuk menjalankannya.[[101]](#footnote-101) Dalam peraturan terdahulu Kendaraan Bermotor termuat pada Peraturan pasal 1 ke-1 UU Nomor 3 Tahun 1963 Tentang Sumbangan Wajib Istimewa Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan yang beroda dua atau lebih yang didarat digunakan untuk mengangkut barang dan atau orang yang digerakkan dengan motor yang dijalankan dengan bensin.[[102]](#footnote-102)

Pasal 1 Angka 1 huruf b UU Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang ada pada kendaraan itu dan biasanya dipergunakan untuk angkutan orang atau barang di jalan selain dari kendaraan yang berjalan di atas rel.[[103]](#footnote-103) Di dalam pasal 1 Angka 7 UU Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.[[104]](#footnote-104)

Di dalam Pasal 1 Angka 13 UU Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat, dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan, termasuk alat-alat berat dan alat-alat besar yang dalam operasinya menggunakan roda dan motor dan tidak melekat secara permanen serta kendaraan bermotor yang dioperasikan di air.[[105]](#footnote-105) Dan di dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat 5 yang berbunyi kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.[[106]](#footnote-106)

Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mesin dan penyelenggaraanya berada di jalanan umum.[[107]](#footnote-107) kendaraan bermotor juga diartikan sebagaia gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya.[[108]](#footnote-108) Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang memiliki mesin, baik berupa motor, mobil, truk dan sebagainya. Menurut peneliti adalah serangkaian alat transportasi darat yang pada bagian tertentu terdapat mesin penggerak yang mana dalam pengoperasiannya memerlukan bahan bakar minyak.[[109]](#footnote-109)

# BAB 3

# Prinsip Hukum Larangan Pengguna Knalpot Tidak Sesuai Standart

Indonesia sebagai Negara dengan jumlah penduduk yang sangat tinggi, memiliki kepadatan dalam lalu lintas sehingga memunculkan problem peningkatan total pengendara. Peningkatan jumlah kendaraan tidak sebanding dengan perkembangan sektor lain, seperti pertumbuhan penduduk, infrastruktur jalan, dan pembangunan perkotaan, termasuk pusat perbelanjaan, industri, dan pertanian. Oleh karena itu fungsi lalu lintas dianggap penting bagi kehidupan kita, dimana setiap gangguan dapat mempengaruhi mobilitas masyarakat yang memiliki berbagai kepentingan dan kebutuhan. Kurangnya disiplin dan ketidakpatuhan pengguna jalan menandakan rendahnya kesadaran hukum pengguna jalan itu sendiri dalam mentaati peraturan lalu lintas. Dalam kaitan ini kesadaran hukum merupakan sikap yang perlu ditanamkan pada setiap warga negara sebagai rasa tanggung jawab atas kelancaran kemajuan pembangunan. Untuk mewujudkan masyarakat yang taat hukum, diperlukan upaya agar hukum diketahui, dipahami, dipatuhi, dan dihormati. Upaya tersebut sangat penting untuk dilaksanakan, mengingat kecenderungan perilaku melawan atau melanggar hukum yang semakin meningkat sejalan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.[[110]](#footnote-110)

Knalpot pada era modern mengalami banyak perubahan yang sangat signifikan, perkembangan knalpot kendaraan salah satunya dipicu dengan rasa ingin tahu yang sering dimiliki anak muda agar tampil lebih menarik dan keren demi sekedar memuaskan keinginan serta juga bisa sebagai ajang perlombaan modifikasi yang sering diadakan disetiap kota/daerah, bahkan dipergunakan oleh sekelompok anak muda untuk balapan liar.

Modifikasi merupakan suatu wujud kreativitas bagi setiap orang untuk menjadikan sepeda motornya sesuai dengan selera yang diinginkan, namun seringkali modifikasi yang dilakukan melebihi standar aturan yang sudah diatur, seperti modifikasi knalpot standar pabrikan dengan knalpot modifikasi yang menghasilkan suara di ambang batas kebisingan, sehingga dapat menimbulkan kerugian dan mengganggu kenyamanan pengendara lain, oleh karena itu pemerintah mengeluarkan suatu aturan yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain untuk menjaga ketertiban setiap pengendara yang berlalu lintas, peraturan ini mengatur tentang standar sepeda motor dan memberikan batasan kepada setiap pengguna sepeda motor ketika akan melakukan modifikasi sepeda motor miliknya.[[111]](#footnote-111)

Modifikasi knalpot motor seringkali disalah gunakan oleh pengguna, dimana knalpot yang digunakan menimbulkan suara bising yang dapat mengganggu kenyamanan masyarakat. Menindak lanjuti hal tersebut pemerintah menetapkan Undang-Undang yang mengatur hal ini, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan. Isi dari peraturan perundang-undangan tersebut sangat berhubungan dengan masyarakat, dimana terdapat kebijakan-kebijakan baru yang sebelumnya belum ada di Undang-Undang yang lama yaitu Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.[[112]](#footnote-112)

Dampak yang ditimbulkan dari pelanggaran sepeda motor khususnya penggunaan knalpot *racing* dianggap cukup merugikan bagi pengguna jalan lain, adapun dampak yang ditimbulkan yaitu berupa kebisingan suara, polusi udara, bisa memicu aksi kebut-kebutan di jalan raya hingga timbulnya kecelakan yang dapat menghilangkan banyak nyawa. Tingkat pemahaman para pengendara yang rendah terhadap dampak yang dapat terjadi menjadi salah satu indikator bahwa masih banyaknya pengguna knalpot non standar.[[113]](#footnote-113) Adanya pemakluman atau bahkan penolakan terhadap penggunaan knalpot non standar merupakan implementasi dari tingkat pemahaman tersebut.

Berlalu lintas memiliki aturan yang mengatur tata cara bagaimana seseorang dapat berlalu lintas dengan aturan yang telah diatur dalam Undang-Undang sebagaimana mestinya. Pada hakikatnya Undang-Undang selalu bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada masyarakat dan adanya larangan bagi setiap orang yang melanggar. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, memiliki tujuan utama yang hendak di capai yaitu dengan mewujudkan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar serta terpadu dalam pengaturannya. Pengaturan Lalu lintas yang diartikan sebagai pemberitahuan kepada pemakai jalan, bagaimana dan dimana mereka dapat atau tidak bergerak atau berhenti terutama pada waktu kemacetan dan keadaan darurat. Dalam arti luas pengaturan lalu lintas meliputi semua aktivitas dari polisi dalam mengatur lalu lintas di jalan umum.[[114]](#footnote-114)

Setiap pengemudi kendaraan bermotor roda dua diwajibkan untuk memenuhi persyaratan pengemudi sebagaimana diatur didalam Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan selanjutnya disingkat (UULLAJ) yang berbunyi “setiap orang yang mengemudikan sepeda motor di jalan tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat ukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam pasal 106 ayat (3) Junto Pasal 48 auyat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (duaratus lima puliuh ribu rupiah).”[[115]](#footnote-115)

Banyaknya pelanggaran saat ini hukum harus memberikan kepastian hukum dan rasa aman bagi masyarakat, Satjipto Rahardjo dalam bukunya yang berjudul “ilmu hukum” berpendapat, suatu peraturan hukum haruslah terkandung asas-asas hukum yang menjadi dasar pembentuknya. asas hukum dapat diartikan sebagai “jantungnya” peraturan hukum.[[116]](#footnote-116) sehingga untuk memahami suatu peraturan hukum diperlukan adanya asas hukum, Dengan bahasa lain, Karl Larenz dalam bukunya *Methodenlehre der Rechtswissenschaft*  menyampaikan bahwa asas hukum merupakan ukuran-ukuran hukum ethis yang memberikan arah kepada pembentukan hukum.[[117]](#footnote-117) Oleh karena itu asas hukum mengandung tuntutan etis maka asas hukum dapat dikatakan sebagai jembatan antara peraturan hukum dengan cita-cita sosial dan pandangan etis masyarakat. sejatinya keberadaan asas ini dimaknai sebagai suatu keadaan dimana telah pastinya hukum karena adanya kekuatan yang konkret bagi hukum yang bersangkutan. Keberadaan asas kepastian hukum merupakan sebuah bentuk perlindungan bagi yustisiabel (pencari keadilan) terhadap tindakan sewenang- wenang, yang berarti bahwa seseorang akan dan dapat memperoleh sesuatu yang diharapkan dalam keadaan tertentu.[[118]](#footnote-118)

Pembentukan aturan hukum, terbangun asas yang utama agar tercipta suatu kejelasan terhadap peraturan hukum, asas tersebut ialah kepastian hukum. Gagasan mengenai asas kepastian hukum ini awalnya diperkenalkan oleh Gustav Radbruch dalam bukunya yang berjudul “*einführung in die rechtswissenschaften*”. Radbruch menuliskan bahwa di dalam hukum terdapat 3 (tiga) nilai dasar, yaitu keadilan, kemanfaatan, kepastian hukum.[[119]](#footnote-119)

Untuk menjamin terwujudnya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memenuhi standar keamanan, keselamatan dan, ketertiban Undang-Undang ini mengatur persyaratan teknis dan uji berkala kendaraan bermotor. Setiap jenis Kendaraan Bermotor yang berpotensi menyebabkan Kecelakaan Lalu Lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan wajib dilakukan uji berkala.

Keamanan menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah bebas dari bahaya, bebas dari gangguan, terlindung atau tersembunyi, tidak dapat diambil orang, tidak meragukan, tidak mengandung risiko, tidak merasa takut atau khawatir, Diperlukan upaya, perencanaan, dan partisipasi untuk mewujudkan keamanan. Sedangkan ketertiban masyarakat perlu juga diatur, dipelihara, dan dipatuhi. Keamanan dan ketertiban merupakan suatu kondisi yang saling melengkapi satu sama lain guna menciptakan kehidupan yang aman, nyaman, dan tenteram penuh kedamaian. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 1 Ayat (30) Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau Kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas.

Keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan di mana setiap orang, barang, dan/atau kendaraan terbebas dari gangguan perbuatan melawan hukum dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Ini merupakan suatu keadaan di mana setiap orang dapat berlalu lintas dengan aman dan nyaman tanpa adanya gangguan atau rasa takut yang disebabkan oleh perbuatan melawan hukum atau keadaan yang tidak aman.[[120]](#footnote-120)

Pengertian keselamatan menurut KBBI adalah suatu keadaan aman, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 1 Ayat (31) Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, kalan, dan/atau lingkungan.

Keselamatan dalam lalu lintas merupakan upaya untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas dan mengurangi korban jiwa serta kerugian materi. Sebagian besar kejadian kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena faktor manusia, sehingga langkah untuk meningkatkan kesadaran masyarakat dalam berlalu lintas yang benar, khususnya pengguna sistem lalu lintas dapat dilakukan melalui: Pendidikan mulai berlalu lintas sejak seorang anak masuk sekolah taman kanak-kanak, Penyuluhan melalui media masa, Pusat Pendidikan Keselamatan Lalu Lintas, Perbaikan peraturan perundangan, Tata cara mengemudi.[[121]](#footnote-121)

Ketertiban menurut Kamus Istilah Hukum, tertib dalam bahasa Belanda adalah *Rechtsorde* yaitu keadaan dalam masyarakat berjalan seperti apa yang dikehendaki dan menjadi tujuan dari hukum dan segala sesuatu dilakukan sesuai dan selalu didasarkan pada hukum. Dan ketertiban adalah suasana bebas yang ter’arah, tertuju pada suasana yang didambakan oleh masyarakat, yang menjadi tujuan hukum. Ketertiban tersebut merupakan cermin adanya patokan, pedoman dan petunjuk bagi individu di dalam pergaulan hidup. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 1 Ayat (32) Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.

Knalpot *racing* jelas diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagaimana bunyi pasal 285 ayat (1). Sehingga penggunaan dilarang berdasarkan peraturan yang berlaku. Knalpot *racing* cukup mengganggu aktifitas masyarakat dan melanggar norma hukum yang berlaku. Norma berlalu lintas adalah acuan perilaku atau aturan yang mengatur hubungan antar manusia dalam berlalu lintas, disamping itu, didalam kehidupan bermasyarakat etika berlalu lintas. Prinsip beretika pada kehidupan sehari-hari dengan beretika berlalu lintas hampir sama yaitu saling menghargai dan juga tenggang rasa. Berlalu lintas hendaklah tenggang rasa dengan pengguna jalan lainnya dengan tidak mementingkan egois. Salah satu pelanggaran yang menyangkut pelanggaran persyaratan teknis serta laik jalan adalah penggunaan knalpot *racing*/tidak standar yang secara lansung menunjukkan sikap tidak memiliki etika berlalul lintas, dimana penggunaan “knalpot *racing*” melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan.[[122]](#footnote-122)

Pengaturan pemakaian knalpot non-standar pada kendaraan bermotor roda 2 terdapat dalam peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru, dari hasil analisis setiap peraturan perundang-undangan ini perihal pengaturan terhadap pengguna knalpot non-standar di jalan raya, aturan perundang-undangan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini hanya sebatas aturan tertulis yang pada pelaksanaannya tidak ada kejelasan atas dasar pelanggaran bagi pengguna knalpot non-standar.[[123]](#footnote-123)

Ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tertulis dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 7 Tahun 2009, tetapi pada pelaksanaannya dilapangan para penegak hukum melakukan penindakan atas dasar bentuk dari knalpot, bukan dari hasil suara yang dikeluarkan dari knalpot hal ini pihak kepolisian dan dishub dalam melaksanakan penindakan dalam hal pengujian kebisingan, tidak pernah menguji berapa tingkat kebisingan yang dihasilkan dan penegak hukum tidak memiliki alat untuk mengukur tingkat kebisingan yang dihasilkan dari knalpot pengguna kendaraan bermotor di jalan raya. Pengujian perihal penindakan telah di atur dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru, untuk kendaraan bermotor dengan cc di bawah 80cc maksimal 77 dB, kendaraan bermotor 80cc hingga 175cc maksimal 80 dB, dan kendaraan bermotor dengan 175cc lebih maksimal 83 dB.[[124]](#footnote-124)

inti dari adanya Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah terciptanya kondisi lalu lintas yang aman, tertib dan taat ketika berkendara. Diharapkan bahwa masyarakat ketika berkendara di jalan raya bisa menerapkan aturan yang berlaku tersebut serta ditunjang dengan penindakan di jalan ketika adanya masyarakat yang diketahui melakukan pelanggaran lalu lintas akan ditindak lebih lanjut sehingga bisa berdampak positif pada sistem lalu lintas.[[125]](#footnote-125)

# Bab 4 Akibat hukum bagi pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart

Akibat hukum ialah dampak yang diberikan oleh hukum atas suatu insiden hukum atau perbuatan dari subjek hukum.[[126]](#footnote-126) berdasarkan Kamus Bahasa Indonesia, akibat mempunyai arti sesuatu yang menjadi kesudahan atau akibat suatu insiden, persyaratan, atau keadaan yang mendahuluinya. Menurut Jazim Hamidi. Istilah dampak hukum atau dampak hukum mengandung arti dampak atau akibat hukum secara langsung, kuat, atau tidak berbelit-belit.[[127]](#footnote-127)

Seiring perkembangan zaman, alat transportasi kendaraan roda dua sangat digemari semua orang dari yang muda sampai yang tua. Hal ini dikarenakan selain sebagai alat transportasi kendaran roda dua ini juga dianggap sebagai bentuk jati diri dari seseorang. Saat ini banyak pengguna sepeda motor yang ramai memodifikasi motornya yang terkadang melanggar aturan. Seperti tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi knalpot, kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan. Berkaitan dengan hal ini, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur tentang pengemudi sepeda motor yang tidak memenuhi persyaratan teknis laik jalan yang meliputi kaca, knalpot, lampu penunjuk arah.[[128]](#footnote-128)

Motor yang di modifikasi knalpotnya akan mengalami masalah di jalanan. Mereka akan mencari jalanan yang sepi atau menghindari jalanan utama agar tidak bertemu dengan polisi. Kalau sampai polisi mengetahui knalpot yang dipakai jenis *racing* padahal motornya biasa, tilang bisa diterapkan. Knalpot jenis *racing* cenderung tidak memiliki standar yang ditetapkan oleh produsen motor. Apalagi suara yang dikeluarkan lebih besar dan cenderung memicu kebisingan. Apabila menggunakan knalpot ini tentu polisi akan dengan mudah menciduk kendaraan yang dipakai. Alasan lain dari penilangan selain karena faktor suara juga karena keselamatan. Motor yang sudah dimodifikasi sedemikian rupa termasuk knalpot bisa saja mengalami penurunan fungsi saat dikendarai. Hal ini bisa memicu terjadinya kecelakaan di jalan raya. Oleh karena itu motor wajib memakai komponen standar agar aman dipakai dan tidak was-was kena tilang.[[129]](#footnote-129)

Motor dengan knalpot standar pun biasanya bisa mendapatkan tilang. Hal ini bisa terjadi karena kapasitas mesin tidak sesuai dengan jenis knalpotnya. Biasanya ada standar berupa kekuatan suara dalam desibel atau dB untuk menentukan apakah motor itu melanggar aturan atau tidak. Selama Moladiners menggunakan motor yang tidak diubah-ubah jeroannya serta knalpot yang dipakai masih jenis standar, tidak akan terjadi masalah yang berarti. Suara dari kendaraan yang digunakan tidak akan bising sehingga saat terjadi pemeriksaan Anda tidak akan mendapatkan tilang.

Penggunaan knalpot *racing* membuat pengendara menjadi lebih arogan dan merasa paling benar di jalan tanpa memperhatikan hak-hak orang lain. Banyak pemilik sepeda motor yang sering mengganti knalpot dengan tipe *racing* untuk mengubah tampilan kendaraan mereka. Penggantian knalpot *racing* ini bertujuan untuk menambah *power*/akselerasi kendaraan dan terlihat keren dan gagah saat berkendara di jalan raya, knalpot *racing* memang dapat mendongkrak performa kendaraan Bermotor. Namun, pada saat yang sama juga dapat mengganggu pengendara lain karena suara knalpot *racing* itu yang tidak ramah di telinga atau bising.[[130]](#footnote-130) Selain itu, penggantian pipa peredam dengan tipe *racing* juga bertujuan untuk meningkatkan performa motor setelah mengubah spesifikasinya. Namun, banyak juga yang tidak memperhatikan batasan knalpot sehingga suaranya sangat mengganggu orang lain.

Knalpot *racing* pada dasarnya memang diperuntukkan bagi keperluan balap diarena sirkuit, mengingat jika diaplikasikan pada kehidupan sehari-hari tentu akan mengganggu pengendara jalan lain. Tak hanya itu, mengganti knalpot *racing* yang memiliki aliran yang akan meningkatkan polusi udara juga. Akhir-akhir ini di Bogor Kota banyak pengguna jalan khususnya pengendara kendaraan sepeda motor banyak yang memakai knalpot tidak standar atau disebut sebagai “knalpot *racing*”. Dari penggunaan knalpot tersebut menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengendara jalan lainnya karena menimbulkan kebisingan. Maraknya penggunaan “knalpot *racing*” dipengaruhi juga oleh faktor yang muncul dari penjual knalpot-knalpot yang tidak standar, dan pembeli yang tidak menyadari tentang aturan penggunaan knalpot yang sesuai dengan peraturan.[[131]](#footnote-131)

Mengatasi hal ini pemerintah telah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini tidak hanya mengatur ketertiban lalu lintas, tetapi juga menetapkan standar untuk sepeda motor. Aturan ini memberikan batasan kepada pemilik sepeda motor agar tidak memodifikasi knalpot melebihi ambang batas kebisingan. Pelanggaran terhadap aturan ini dapat dikenakan sanksi pidana berupa kurungan maksimal satu bulan atau denda maksimal 250.000 rupiah. Meskipun demikian, sanksi ini terbukti tidak memberikan efek jera karena masih banyak pengguna sepeda motor yang menggunakan knalpot non-standar. Oleh karena itu, diperlukan sanksi tambahan untuk memberikan efek jera kepada para pelanggar.

Merujuk teori sanksi hukum menurut Mahrus Ali ada 3 sanksi hukum yang dapat digunakan dalam penelitian ini adalah sanksi pidana, sanksi perdata dan sanksi administrasi.[[132]](#footnote-132) Sanksi pidana, merupakan jenis sanksi yang paling banyak digunakan di dalam menjatuhkan hukuman terhadap seseorang yang dinyatakan bersalah melakukan perbuatan pidana. Sanksi perdata, bentuk sanksi hukumnya dapat berupa: kewajiban untuk memenuhi prestasi (kewajiban) dan hilangnya suatu keadaan hukum, yang diikuti dengan terciptanya suatu keadaan hukum baru. Sanksi administrasi/administratif, adalah sanksi yang dikenakan terhadap pelanggaran administrasi atau ketentuan undang-undang yang bersifat administratif. Pada umumnya sanksi administrasi/administratif berupa, denda, pembekuan hingga pencabutan sertifikat dan/atau izin, penghentian sementara pelayanan administrasi hingga pengurangan jatah produksi, tindakan administrative, sanksi administratif ini dilakukan dengan cara tilang.

Seringkali setiap penilangan masyarakat tidak mengetahui tentang aturan pemakaian Knalpot *racing* pada kendaraan, merupakan penyebab banyaknya pelanggar aturan ini ditambah dengan ketidak pedulian petugas seakan-akan menjadi pembiaran pada pelanggar aturan ini. Penggunaan Knalpot *racing* diatur pada Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 59 ayat (5), penegak hukum harus serius dalam menangani masalah ini karena apabila dibiarkan akan terjadi ketidaktertiban dalam berlalulintas, padahal semua pengguna jalan mempunyai hak serta kewajiban yang sama berlalu lintas. Untuk mencegah meningkatnya pelanggaran pemakaian Knalpot *racing*, kepolisian berupaya dengan langkah-langkah pencegahan dan penindakan, langkah pencegahan yang dilakukan sosisalisasi kepada kelompok-kelompok masyarakat pengguna jalan seperti kelompok-kelompok motor,mobil,sekolah-sekolah, adapun langkah-langkah penindakan yaitu melakukan penilangan.[[133]](#footnote-133)

Pelarangan penggunaan Knalpot *racing* di Indonesia sudah banyak dituangkan dalam berbagai peraturan yang terbentuk mulai dari Undang-Undang, Peraturan Kementerian hingga peraturan yang dibuat oleh Kepolisian sebagai pihak yang berwajib. Secara umum penegakan hukum terhadap pelanggar dan penggunan knalpot *racing* diberlakukan ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Salah satu Upaya yang dilakukan Anggota Kepolisian Satuan Lalu Lintas dalam pelaksanaaan tugasnya adalah pembinaan lalu lintas jalan raya, sebagai upaya preventif dalam mencegah ketidaknyamanan dan ancaman keselamatan dalam berkendara, salah satu contoh perlengkapan yang harus ada ketika berkendara yaitu helm dan penggunaan knalpot sesuai standart. Disamping itu para pengendara diwajibkan membawa serta kelengkapan administrasi kendaraan berupa STNK dan bukti kecakapan/keterampilan berkendara berupa Surat Ijin Mengemudi. Bagi pengendara yang tidak memenuhi kriteria aman dalam berkendara serta tidak membawa kelengkapan yang seharusnya ada ketika berkendara maka akan di kenakan pelanggaran lalu lintas yang selanjutnya akan dilakukan penindakan pelanggaran oleh Satuan Lalu Lintas.[[134]](#footnote-134)

Knalpot pada kendaraan bermotor pada umumnya memiliki beberapa fungsi diantaranya berfungsi sebagai peredam suara yang keluar langsung dari mesin yang beroperasi sehingga kendaraan dapat berjalan dengan senyap. Selain itu knalpot juga digunakan untuk menyaring zat beracun yang timbul dari sisa pembakaran mesin. Knalpot adalah bagian terakhir dari mesin yang menyalurkan tenaga sehingga kendaraan dapat berjalan dengan halus dan tidak berisik. Dampak negatif yang timbul akibat melakukan modifikasi terhadap kendaraan bermotor khususnya sepeda motor yaitu tentang kelayakan atas kebisingan suara yang dihasilkan oleh knalpot yang menjadikan perhatian terhadap keselamatan dan kenyamanan pengendara serta bertentangan dengan peraturan yang berlaku. Mengenai peraturan tentang modifikasi yaitu Pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan menjelaskan bahwa: “Modifikasi Kendaraan Bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor.”[[135]](#footnote-135)

Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan peraturan yang bersifat *Lex Specialis* yang digunakan untuk penertiban dan penegakan pelanggaran terhadap pengguna knalpot *racing*. Implementasi pasal yang akan dibahas pada Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini dalam pelanggaran pengguna kendaraan bermotor dengan suara knalpot yang melebihi ambang batas kebisingan yang diatur dalam pasal 285 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menerangkan bahwa “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu umum, 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).”

Penerapan sanksi pidana tambahan terhadap pengguna knalpot non standar yang melebihi ambang batas kebisingan menjadi langkah penting dalam penegakan aturan lalu lintas. Pasal 285 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengatur larangan penggunaan knalpot *racing* dan memberikan sanksi berupa pidana kurungan maksimal 1 bulan atau denda maksimal Rp. 250.000,00. Namun, sanksi tersebut terbukti tidak efektif dalam memberikan efek jera terhadap pelanggaran penggunaan knalpot non standar. Dalam praktiknya, masih banyak pengguna sepeda motor yang menggunakan knalpot modifikasi yang melampaui ambang batas kebisingan yang ditetapkan.[[136]](#footnote-136) Hal ini mengakibatkan gangguan dan ketidaknyamanan bagi masyarakat sekitar. Oleh karena itu, diperlukan sanksi tambahan yang dapat memberikan pembelajaran dan membatasi tindakan para pelanggar.

Sanksi yang dapat diberikan kepada pengguna knalpot *racing* adalah sanksi tilang. Bukti pelanggaran atau disingkat menjadi tilang merupakan denda yang diberikan oleh Kepolisian kepada pengguna jalan yang melanggar peraturan. Para pengguna jalan sering kali melanggar peraturan yang telah ditetapkan oleh Undang-Undang Lalu Lintas. Dengan adanya penilangan diharapkkan mampu menangani permasalahan dalam berlalu lintas. Polisi yang memberhentikan pelanggar wajib menyapa dengan sopan serta menunjukkan jati diri dengan jelas.[[137]](#footnote-137)

Polisi harus menerangkan dengan jelas kepada pelanggar apa kesalahan yang terjadi, pasal berapa yang telah dilanggar dan tabel berisi jumlah denda yang harus dibayar oleh pelanggar. Pelanggar dapat memilih untuk menerima kesalahan dan memilih untuk menerima slip biru, kemudian membayar denda di Bank terdekat tempat kejadian dan mengambil dokumen yang ditahan di Polsek tempat kejadian. Pengadilan kemudian yang akan memutuskan apakah pelanggar bersalah atau tidak, dengan mendengarkan keterangan dari polisi bersangkutan dan pelanggar dalam persidangan di kehakiman setempat, pada waktu yang telah ditentukan (biasanya 5 sampai 10 hari kerja dari tanggal pelanggaran).[[138]](#footnote-138)

Sanksi tilang yang diberikan kepada pelaku pengguna knalpot *racing* yaitu:[[139]](#footnote-139)

1. Denda

Denda merupakan sanksi atau hukuman yang bentuknya berupa keharusan untuk melakukan pembayaran dalam jumlah uang. Ketentuan ini dikarenakan seseorang telah melakukan pelanggaran terhadap norma atau peraturan perundang-undangan yang telah berlaku. Menurut Ipda Bambang Nova, denda bagi pengguna kendaraan dengan tidak dilengkapi kelayakan termasuk penggunaan knalpot racing adalah sebesar Rp. 250.000,00. Hal ini sesuai dengan Pasal 285 ayat 1 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1. Penyitaan

Penyitaan adalah serangkaian tindakan dari penyidik untuk mengambil alih dan atau menyimpan di bawah penguasaanya benda bergerak atau tidak bergerak, berwujud maupun tidak berwujud guna untuk kepentingan pembuktian di dalam penyidikan, penuntutan dan peradilan. Ketentuan mengenai penyitaan ini sesuai dalam Pasal 39 KUHAP ayat 1. Bambang Nova, Kanit Gakkum, Wawancara Pribadi, di Satlantas Polres Boyolali 73 “Barang-barang kepunyaan terpidana yang diperoleh dari kejahatan atau yang sengaja dipergunakan untuk melakukan kejahatan, dapat dirampas”.

1. Kurungan

Kurungan adalah salah satu jenis hukuman yang lebih ringan dari hukuman penjara. Hukuman kurungan dilaksanakan di tempat kediaman yang terhukum, dengan masa hukuman paling sedikit satu hari dan paling maksimal satu tahun. Hukuman kurungan juga dapat digunakan sebagai pengganti pidana denda yang tidak dapat dibayarkan. Dalam Pasal 18 KUHP dikatakan bahwa pidana kurungan itu minimal 1 hari dan maksimal 1 tahun, sedangkan maksimal kurungan dapat bertambah sampai 1 tahun 4 bulan, apabila terdapat adanya gabungan kejahatan, pengulangan kejahatan, atau karena ketentuan pasal 52. Pidana kurungan dapat sebagai pengganti dari pidana denda, jika orang yang terhukum tidak dapat atau tidak mampu untuk membayar denda yang harus di bayarkannya mengenai perkara yang tidak begitu berat.[[140]](#footnote-140)

# BAB 5 PENUTUP

## 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan dari pembahasan yang telah dijelaskan oleh penulis diatas, maka berdasarkan penjelasan tersebut penulis dapat menyimpulkan.

1. Bahwa prinsip hukum larangan bagi pengguna knalpot tidak sesuai standart telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang didalamnya mengakomodasi prinsip keamanan, keselamatan, dan ketertiban, serta Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor yang bertujuan untuk mengatasi modifikasi kendaraan bermotor yang melebihi standar khususnya modifikasi di bagian knalpot yang memiliki suara di atas ambang batas kebisingan yang mengganggu pengguna jalan lain.
2. Akibat hukum terhadap pengguna kendaraan bermotor yang menggunakan knalpot tidak sesuai standart yakni dapat berupa denda, penyitaan, dan kurungan yang telah diatur di dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 285 ayat 1 dan KUHP pasal 39 ayat 1 dan pasal 18 juga dapat dilalakukan penilangan terhadap pengguna knalpot racing.

## 5.2 Saran

1. Kepada kepolisian Negara Republik Indonesia hendaknya melakukan penegakan hukum secara tegas kepada pelanggar pengguna kenalpot tidak sesuai standart. Selain itu, kepolisian Negara Republik Indonesia melalui anggota dapat melakukan sosialisasi ataupun pelatihan dan pendidikan kepada masyarakat terkait dengan penggunaan knalpot *non*-standart, bahwa hal tersebut bertentangan dengan peraturan perundang-undangan.
2. Kepada masyarakat hendaknya berpartisipasi dalam penegakan peraturan lalu lintas dengan cara mematuhi aturan lalu lintas dan mentaati sejumlah pelarangan mengenai penggunaan knalpot non-standart serta masyarakat dihimbau untuk saling mengingatkan sesama pengguna jalan untuk menjaga keselamatan dan ketertiban berlalu lintas yang merupakan bentuk tanggung jawab bersama.

# DAFTAR PUSTAKA

**A. Buku**

Afif Nurul Mahasin, 2019*, Praktek Custom Motor Ditinja Dari Hukum Positif Dan Hukum Islam*: skripsi tidak diterbitkan,

Ali, Mohammad, dan Mohammad Ansori, 2009, *Psikologi Remaja Perkembangan Peserta Didik*, BUMI Akasara: Jakarta,

Dellyana, Shant. 1988*, Konsep Penegakan Hukum*, Liberty: Yogyakarta,

Dyah Octhorina Susanti dan A’an Efendi, 2022, *Penelitian Hukum (Legal Research), Cetakan Keempat, Sinar Grafika:* Jakarta,

Hariandja, 2002*, Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: Airlangga,

I Dewa Gede Atmaja dan I Nyoman Putu Budiartha, 2018, *Teori-teori Hukum,* Setara Press: Malang,

I Made Pasek Diantha, 2017, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum,* Cetakan Kedua, Kencana (Prenada Media Group*):* Jakarta,

Ishaq, 2018, *Dasar-dasar Ilmu Hukum*, Cetakan kedua, Sinar Grafika: Jakarta,

Jazim Hamidi, 2006, *Revolusi Hukum Indonesia: Makna, Kedudukan, dan ImplikasiHukum Naskah Proklamasi 17 Agustus 1945 dalam Sistem Ketatanegaraan RI*, Konstitusi Press & Citra Media, Yogyakarta,

Jum Anggriani, 2012, *Hukum Administrasi Negara*, Graha Ilmu: Yogyakarta,

Kansil, C.S.T. dan Christine S.T. Kansil. 2009*, Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya Penerbit Rineka Cipta*. Jakarta,

Kunarto,2013, *Merenungi Kritik Terhadap Polri Masalah LaluLintas*, Cipta Manunggal Jakarta,

Lukman Santoso AZ dan Yahyanto, 2016, *Pengantar Ilmu Hukum,* Setara Press: Malang,

M. Karjadi, 1981, *Kejahatan Pelanggaran dan Kecelakaan*, Politeria: Bogor,

Mahrus Ali. 2015*. Dasar-Dasar Hukum Pidana*. Rineka Cipta: Jakarta,

Marwan Mas, 2003, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghalia Indonesia, Bogor,

Morlok EK, 2015, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportas*i, Erlangga, Jakarta.,

Muhammad Yusuf Ibrahim, 2023, *Karakteristik Hukum Dagang Sebagai Hak Kebendaan, Bashish Publishing:* Situbondo,

Naning, Ramdlon, 2000*, Menggairahkan Kesadaran Hukum dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Mandar Maju, Bandung,

Oemar Sens Adji,1966, *Prasarana Dalam Indonesia Negara Hukum*, (Jakarta: Simposium UI),

Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Penelitian Hukum, Prenada* Media, Jakarta,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_, 2019, *Penelitian Hukum Edisi Revisi,* Cetakan Kesebelas, Kencana Prenada Media Group*:* Jakarta,

Salim HS, 2011*, Pengantar Hukum PerdataTertulis (BW)*, Sinar Grafika: Jakarta,

Satjipto Rahardjo, 2006*, Ilmu Hukum*. Citra Aditya Bakti, Bandung,

Soedjono Dirdjosisworo, 2010, *Pengantar Ilmu Hukum*. Raja Grafindo Tinggi, jakarta,

Subekti, R, 1995, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta: Intermasa, Cetakan Ke Dua Puluh,

Sudikno Mertokusumo, 1993*, Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*, Citra Aditya Bakti: Bandung,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, 1999, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta,

Suyanto, 2018*, Pengantar Hukum Pidana*, Deepublish: Yogyakarta,

W. J. S. Purwodaminto, 1996, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka,

Wirjono prodjodikoro, 2003*, Asas-asas Hukum Pidana*, Bandung, Refika Aditama,

**B. Perundang-undangan**

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 1 Angka 7.

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1963 Tentang Sumbangan Wajib Istimewa,Pasal 1 ke-1

Undang-Undang Nomor 3 Tahun 1965 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya, Pasal 1 Angka 1 Huruf b.

Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, Pasal 1 Angka 13.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Pasal 285,210,106,48.

Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1 ayat 5.

Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

**C. Jurnal**

Akhmad Syaekhu, Nuraedhi Apriyanto, Toni Setiawan, 2022*, pengaruh penggunaan knalpot standar dan knalpot racing r9 terhadap emisi gas buang dan tingkat kebisingan pada motor vixion 2013*, vol 4, no 1,

Aries Budiono, 2016, “*Penanganan Modifikasi Kendaraan Bermotor Sebagai Bentuk Tindak Pidana Oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Madiun*,” Vol, 5, No. 1,

Arif Feriansah, Eko Prabowo, 2020, *Pengaruh Knalpot Standar Dan Knalpot Standar Modifikasi Terhadap Daya Dan Torsi Sepeda Motor 2 Tak*, vol 5, no 1,

Dewa Gede Atmaja, 2018*, Asas-Asas Hukum Dalam Sistem Hukum*, Vol 12, No 2,

Erly Pangestuti, Fajar Sulistyo Wahyudi, 2021*, Prosedur Penyelesaian Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dalam KUHP,* vol 7, no 1,

Faizal Afandi Poetra,2002*, Pelaksanaan Penertiban Pelanggaran Pengemudi Sepeda Motor Dalam Penggunaan Knalpot Diatas Ambang Batas Kebisingan* (Studi Di Satlantas Malang Kota), vol 10, no 2,

Kelik Edro Suryono Vicki Dwi Purnomo, 2023, “*Law Enforcement Against the Use of Motorcycle Racing Mufflers in the City of Yogyakarta*,” Vol.2, no. 1,

Luky Abdul Majid, Deny Guntara, dan Muhamad Abas, 2023*, Penerapan Sanksi Tambahan terhadap Pengguna Knalpot NonStandar dalam Undang-Undang Lalu Lintas*, vol 8, no 2,

Lutfina Zunia Apriliana, Nyoman Serikat Putra Jaya, 2019*, Efektivitas Penggunaan E–Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Polres Magelang*, Vol 5, No. 2.

Muhammad Taufiq Listiawan1, Bintara Sura Priambada2, Muhammad rizal, 2023, *Analisa Akibat Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pelajar Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009* (Studi Kasus Satlantas Polres Karanganyar), vol.2 no.9

Nur Kholis, 2018, *Asas Non Diskriminasi Dalam Contempt of Court,* legality, Vol. 26, No. 2

Prio Luhuring Pambudi, Puji Astuti, 2021*, Problematika Penegakan Hukum Terhadap Penyimpangan Modifikasi Modifikasi Kendaraan Bermotor Terkait Pasal 277 Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Universitas Negri Surabaya, Vol. 8 No. 3,

R. Adi Nurzaman, Budi Arta Atmaja, Ajie Ramdan, 2020, *Penerapan Sanksi Terhadap Pengguna Knalpot Non-Standar Di Jalan Raya,* Vol 9, No. 1,

Samuel Yohenson Yoce Mattews, I Nengah suharta, 2020, *Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor di Indonesia*, Jurnal Kerta Semaya, Vol. 8 No. 5,

Surip et. al, 2023, *Pengaruh Knalpot Racing Pada Kendaraan Roda Dua Yang Bising Di Kota Bima*, Vol 7, No 1,

Teqtainkar Alhdapassa, 2023, *Analisis Penyelesaian Perkara Disiplin oleh Anggota POLRI dalam Melaksanakan Tugas Pokok dan Wewenangnya di Korlantas POLRI*, vol 9, no 9,

Trisma Jaya Saputra, Et.al, 2023, *Pengaruh Penggunaan knalpot Standard Dan Knalpot Racing Terhadap Daya Dan Torsi Pada Motor Supra GTR K56 150 CC*, vol 2, no 8,

Yuda Riyansah, T.N. Syamsah, dan Junaidi, 2016, *Pelanggaran Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan Penggunaan “Knalpot Racing”*, Vol 2, No 1,

**D. Karya Ilmiah**

Ayu Nur Safitri, 2023*, Penindakan Polisi Terhadap Penggunaan Knalpot Racing Di Wilayah Boyolali Kota Menurut Hukum Positif Dan Hukum Islam*, Skripsi, Program Studi Hukum Pidana Islam (Jinayah) Jurusan Hukum Islam Fakultas Syari’ah Universitas Islam Negeri Raden Mas Said Surakarta: Surakarta,

Damaz Reza Kurniadi, 2018, *Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor Dengan”Knalpot Racing” Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota*, Skripsi, Program Studi Ilmu HUKUM Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang: Semarang,

Jecklin M Dhewana, 2021*, Penegakan Hukum Terhadap Penggunaan Knalpot Racing Pada Kendaraan Pribadi Di Wilayah Kota Pekanbaru,* Skripsi,Program Studi Ilmu HUKUM Fakultas Hukum Universitas Islam Riau: Riau,

**E. Internet**

*21 Asas Hukum dan 7 Adagium Hukum yang Perlu Dipahami,* <https://www.hukumonline.com/klinik/a/catat-ini-21-asas-hukum-dan-7-adagium-hukum-yang-perlu-dipahami-lt62d0b0c23e38e/#_ftn2>.

Ardhana Adwitiya, *Ada Aturan Baru, Harus Tahu Batas Kebisingan Knalpot Custom Untuk Modifikasi Motor,* [*https://www.motorplus-online.com/read/253929015/ada-aturan-baru-harus-tahu-batas-kebisingan-knalpot-custom-untuk-modifikasi-motor*](https://www.motorplus-online.com/read/253929015/ada-aturan-baru-harus-tahu-batas-kebisingan-knalpot-custom-untuk-modifikasi-motor)*.*

Bhagendra Lodra, 2019, *Kriteria Knalpot yang Kena Tilang Polisi, Simak Baik-Baik,* diperolehdari[*https://moladin.com/blog/kriteria-knalpot-yang-kena-tilang-polisi/*](https://moladin.com/blog/kriteria-knalpot-yang-kena-tilang-polisi/)*,*

Keamaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, <https://www.hukumonline.com/kamus/k/keamanan-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>,

Keselamatan Lalu Lintas, <https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_lalu_lintas>,

Lektur.id*, Arti Kendaraan Bermotor di Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI),* <https://lektur.id/arti-kendaraan-bermotor/> .

Nurhasan, 2022, “*Sanksi Pidana Kerja Sosial Terhadap Pengguna Knalpot Racing SepedaMotor*, diperoleh dari <http://wajahhukum.unbari.ac.id/index.php/wjhkm/article/view/924/210>.

Planet Ban*, ciri-ciri knalpot yang diperbolehkan oleh polisi* , [https://planetban.com/blog/ciri-ciri-knalpot-*racing*-yang-diperbolehkan-polisi/](https://planetban.com/blog/ciri-ciri-knalpot-racing-yang-diperbolehkan-polisi/).

[https://www.hukumonline.com/berita/a/aturan-penggunaan-knalpot-di-jalan-raya-lt6295b6e3f12ae/?page=all#](https://www.hukumonline.com/berita/a/aturan-penggunaan-knalpot-di-jalan-raya-lt6295b6e3f12ae/?page=all).

1. *Anonim, 40 Kata-Kata Anak Racing, Beri Motivasi dan Penuh Inspirasi,* <https://www.merdeka.com/jateng/40-kata-kata-anak-racing-beri-motivasi-dan-penuh-inspirasi-kln.html>, diakses pada tanggal 11 Juli 2024, pukul 19.05 WIB. [↑](#footnote-ref-1)
2. Oemar Sens Adji,1966, *Prasarana Dalam Indonesia Negara Hukum*, (Jakarta: Simposium UI), hal. 24 [↑](#footnote-ref-2)
3. Aries Budiono, 2016, “*Penanganan Modifikasi Kendaraan Bermotor Sebagai Bentuk Tindak Pidana Oleh Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resort Madiun*,” Vol, 5, No. 1, hal. 3. [↑](#footnote-ref-3)
4. Kelik Edro Suryono Vicki Dwi Purnomo, 2023, “*Law Enforcement Against the Use of Motorcycle Racing Mufflers in the City of Yogyakarta*,” Vol.2, no. 1, hal. 2. [↑](#footnote-ref-4)
5. Surip et. al, 2023, *Pengaruh Knalpot Racing Pada Kendaraan Roda Dua Yang Bising Di Kota Bima*, Vol 7, No 1, hal. 675. [↑](#footnote-ref-5)
6. Jecklin M Dhewana, 2021*, Penegakan Hukum Terhadap Penggunaan Knalpot Racing Pada Kendaraan Pribadi Di Wilayah Kota Pekanbaru,* Skripsi,Program Studi Ilmu HUKUM Fakultas Hukum Universitas Islam Riau: Riau, hal. 2. [↑](#footnote-ref-6)
7. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-7)
8. Damaz Reza Kurniadi, 2018, *Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor Dengan ”Knalpot Racing” Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota*, Skripsi, Program Studi Ilmu HUKUM Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang: Semarang, hal. 3. [↑](#footnote-ref-8)
9. *Ibid*, hal. 4. [↑](#footnote-ref-9)
10. Yuda Riyansah, T.N. Syamsah, dan Junaidi, 2016, *Pelanggaran Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan Penggunaan “Knalpot Racing”*, Vol 2, No 1, Hal. 104. [↑](#footnote-ref-10)
11. Damas Reza Kurniadi, 2018*, Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor Dengan Knalpot Racing” Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota*, Skripsi, Program Studi Ilmu Hukum FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG, Semarang, hal. 1. [↑](#footnote-ref-11)
12. Akhmad Syaekhu, Nuraedhi Apriyanto, Toni Setiawan, 2022*, pengaruh penggunaan knalpot standar dan knalpot racing r9 terhadap emisi gas buang dan tingkat kebisingan pada motor vixion 2013*, vol 4, no 1, hal. 156. [↑](#footnote-ref-12)
13. Luky Abdul Majid, Deny Guntara, dan Muhamad Abas, 2023*, Penerapan Sanksi Tambahan terhadap Pengguna Knalpot NonStandar dalam Undang-Undang Lalu Lintas*, vol 8, no 2, hal. 107. [↑](#footnote-ref-13)
14. Akhmad Syaekhu, Nuraedhi Apriyanto, Toni Setiawan, *Loc Cit*. [↑](#footnote-ref-14)
15. Muhammad Yusuf Ibrahim, 2023, *Karakteristik Hukum Dagang Sebagai Hak Kebendaan, Bashish Publishing:* Situbondo, hal. 94. [↑](#footnote-ref-15)
16. I Made Pasek Diantha, 2017, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum,* Cetakan Kedua, Kencana (Prenada Media Group*):* Jakarta, hal. 2. [↑](#footnote-ref-16)
17. Dyah Octhorina Susanti dan A’an Efendi, 2022, *Penelitian Hukum (Legal Research), Cetakan Keempat, Sinar Grafika:* Jakarta, hal. 2. [↑](#footnote-ref-17)
18. *Ibid,* hal. 1. [↑](#footnote-ref-18)
19. Peter Mahmud Marzuki, 2019, *Penelitian Hukum Edisi Revisi,* Cetakan Kesebelas, Kencana Prenada Media Group*:* Jakarta, hal. 20. [↑](#footnote-ref-19)
20. Muhammad Yusuf Ibrahim. *Op. Cit*. hal. 95. [↑](#footnote-ref-20)
21. Peter Mahmud Marzuki. *Op. Cit*. hal. 30. [↑](#footnote-ref-21)
22. Peter Mahmud Marzuki, 2016, *Penelitian Hukum, Prenada* Media, Jakarta, hal. 35. [↑](#footnote-ref-22)
23. *Ibid*, hal. 133-134. [↑](#footnote-ref-23)
24. *Ibid*. hal. 181 [↑](#footnote-ref-24)
25. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-25)
26. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-26)
27. *Ibid*. hal. 183 [↑](#footnote-ref-27)
28. *Ibid*, hal. 213. [↑](#footnote-ref-28)
29. Lukman Santoso AZ dan Yahyanto, 2016, *Pengantar Ilmu Hukum,* Setara Press: Malang, hal. 203. [↑](#footnote-ref-29)
30. *21 Asas Hukum dan 7 Adagium Hukum yang Perlu Dipahami,* <https://www.hukumonline.com/klinik/a/catat-ini-21-asas-hukum-dan-7-adagium-hukum-yang-perlu-dipahami-lt62d0b0c23e38e/#_ftn2>, diakses pada tanggal 19 Mei 2024, pukul 22:13 WIB. [↑](#footnote-ref-30)
31. Nur Kholis, 2018, *Asas Non Diskriminasi Dalam Contempt of Court,* legality, Vol. 26, No. 2, hal. 218. [↑](#footnote-ref-31)
32. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-32)
33. C.S.T. Kansil, *Loc. Cit.* [↑](#footnote-ref-33)
34. Suyanto, 2018*, Pengantar Hukum Pidana*, Deepublish: Yogyakarta, hal. 23. [↑](#footnote-ref-34)
35. I Dewa Gede Atmaja dan I Nyoman Putu Budiartha, 2018, *Teori-teori Hukum,* Setara Press: Malang, hal. 77. [↑](#footnote-ref-35)
36. Ishaq, 2018, *Dasar-dasar Ilmu Hukum*, Cetakan kedua, Sinar Grafika: Jakarta, hal. 90. [↑](#footnote-ref-36)
37. I Dewa Gede Atmaja dan I Nyoman Putu Budiartha, *Op. Cit,* hal. 78. [↑](#footnote-ref-37)
38. Lukman Santoso AZ dan Yahyanto, *Op. Cit,* hal. 202. [↑](#footnote-ref-38)
39. *Ibid,* hal. 203. [↑](#footnote-ref-39)
40. *ibid,* hal. 204. [↑](#footnote-ref-40)
41. Ishaq, *Op. Cit,* hal. 92 [↑](#footnote-ref-41)
42. Ishaq, *Loc. Cit.* [↑](#footnote-ref-42)
43. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-43)
44. I Dewa Gede Atmaja dan I Nyoman Putu Budiartha, *Loc. Cit.*  [↑](#footnote-ref-44)
45. Damas Reza Kurniadi*, Loc.Cit*, 2018. [↑](#footnote-ref-45)
46. Faizal Afandi Poetra,2002*, Pelaksanaan Penertiban Pelanggaran Pengemudi Sepeda Motor Dalam Penggunaan Knalpot Diatas Ambang Batas Kebisingan* (Studi Di Satlantas Malang Kota), vol 10, no 2, hal. 2. [↑](#footnote-ref-46)
47. Hariandja, 2002*, Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Jakarta: PT. Airlangga, hal. 26. [↑](#footnote-ref-47)
48. Yuda Riyansah, T.N. Syamsah, dan Junaidi. *Loc Cit*. [↑](#footnote-ref-48)
49. Arif Feriansah, Eko Prabowo*, Loc.Cit.* [↑](#footnote-ref-49)
50. Akhmad Syaekhu, Nuraedhi Apriyanto, Toni Setiawan, *Loc.Cit.* [↑](#footnote-ref-50)
51. Trisma Jaya Saputra, Et.al, 2023, *Pengaruh Penggunaan knalpot Standard Dan Knalpot Racing Terhadap Daya Dan Torsi Pada Motor Supra GTR K56 150 CC*, vol 2, no 8, hal 671. [↑](#footnote-ref-51)
52. Planet Ban*, ciri-ciri knalpot yang diperbolehkan oleh polisi* , [https://planetban.com/blog/ciri-ciri-knalpot-*racing*-yang-diperbolehkan-polisi/](https://planetban.com/blog/ciri-ciri-knalpot-racing-yang-diperbolehkan-polisi/), diakses pada tanggal 21 mei 2024, pukul 21:23 WIB. [↑](#footnote-ref-52)
53. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-53)
54. Faizal Afandi Poetra*, Op. Cit*, hal. 2. [↑](#footnote-ref-54)
55. Hariandja, *Op. Cit*, hal. 26. [↑](#footnote-ref-55)
56. Ardhana Adwitiya, *Ada Aturan Baru, Harus Tahu Batas Kebisingan Knalpot Custom Untuk Modifikasi Motor,* [*https://www.motorplus-online.com/read/253929015/ada-aturan-baru-harus-tahu-batas-kebisingan-knalpot-custom-untuk-modifikasi-motor*](https://www.motorplus-online.com/read/253929015/ada-aturan-baru-harus-tahu-batas-kebisingan-knalpot-custom-untuk-modifikasi-motor)*, diakses pada tanggal 20 mei 2024, pukul 23:30 WIB.* [↑](#footnote-ref-56)
57. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-57)
58. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-58)
59. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-59)
60. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-60)
61. Willa Wahyuni, Aturan Penggunaan Knalpot Di Jalan Raya, [https://www.hukumonline.com/berita/a/aturan-penggunaan-knalpot-di-jalan-raya-lt6295b6e3f12ae/?page=all#](https://www.hukumonline.com/berita/a/aturan-penggunaan-knalpot-di-jalan-raya-lt6295b6e3f12ae/?page=all)!, diakses pada tanggal 25 mei 2024, pukul 18:25 WIB. [↑](#footnote-ref-61)
62. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-62)
63. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-63)
64. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-64)
65. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-65)
66. Kansil, C.S.T. dan Christine S.T. Kansil. 2009*, Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya Penerbit Rineka Cipta*. Jakarta, hal. 7. [↑](#footnote-ref-66)
67. *Ibid*, hal. 22. [↑](#footnote-ref-67)
68. Ali, Mohammad, dan Mohammad Ansori, 2009, *Psikologi Remaja Perkembangan Peserta Didik*, Jakarta:PT BUMI Aksara, hal. 214. [↑](#footnote-ref-68)
69. Naning, Ramdlon, 2000*, Menggairahkan Kesadaran Hukum dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas*, Mandar Maju, Bandung, hal. 82. [↑](#footnote-ref-69)
70. W. J. S. Purwodaminto, 1996, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka, hal 274. [↑](#footnote-ref-70)
71. Subekti, R, 1995, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Jakarta: PT Intermasa, Cetakan Ke Dua Puluh, hal. 183. [↑](#footnote-ref-71)
72. Wirjono prodjodikoro, 2003*, Asas-asas Hukum pidana*, Bandung, Refika Aditama,hal. 33. [↑](#footnote-ref-72)
73. Teqtainkar Alhdapassa, 2023, *Analisis Penyelesaian Perkara Disiplin oleh Anggota POLRI dalam Melaksanakan Tugas Pokok dan Wewenangnya di Korlantas POLRI*, vol 9, no 9, hal. 359. [↑](#footnote-ref-73)
74. UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Pasal 285,210,106,48. [↑](#footnote-ref-74)
75. Erly Pangestuti, Fajar Sulistyo Wahyudi, 2021*, Prosedur Penyelesaian Hukum Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Dalam KUHP,* vol 7, no 1, hal 73. [↑](#footnote-ref-75)
76. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-76)
77. *Ibid*, hal. 74. [↑](#footnote-ref-77)
78. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-78)
79. Dellyana, Shant. 1988*, Konsep Penegakan Hukum*, Liberty: Yogyakarta, hal 32. [↑](#footnote-ref-79)
80. *Ibid,* hal. 33. [↑](#footnote-ref-80)
81. *Ibid*, hal. 34. [↑](#footnote-ref-81)
82. *Ibid,* hal. 37. [↑](#footnote-ref-82)
83. *Ibid*, hal. 39. [↑](#footnote-ref-83)
84. Marwan Mas, 2003, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghalia Indonesia, Bogor, hal. 39. [↑](#footnote-ref-84)
85. Jazim Hamidi, 2006, *Revolusi Hukum Indonesia: Makna, Kedudukan, dan ImplikasiHukum Naskah Proklamasi 17 Agustus 1945 dalam Sistem Ketatanegaraan RI*, Konstitusi Press & Citra Media, Yogyakarta, hal. 200. [↑](#footnote-ref-85)
86. Soedjono Dirdjosisworo, 2010, *Pengantar Ilmu Hukum*, PT. Raja Grafindo Tinggi, jakarta, hal. 131. [↑](#footnote-ref-86)
87. *Ibid*, hal. 130. [↑](#footnote-ref-87)
88. Satjipto Rahardjo, 2006*, Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, hal. 40. [↑](#footnote-ref-88)
89. *Ibid*, hal. 35-36. [↑](#footnote-ref-89)
90. *Ibid*, hal. 37. [↑](#footnote-ref-90)
91. Salim HS, 2011*, Pengantar Hukum PerdataTertulis (BW)*, Sinar Grafika: Jakarta, hal. 5-6. [↑](#footnote-ref-91)
92. *Ibid*. hal. 34. [↑](#footnote-ref-92)
93. *Ibid*, hal. 35. [↑](#footnote-ref-93)
94. Salim HS*, Loc. Cit.* [↑](#footnote-ref-94)
95. Jum Anggriani, 2012, *Hukum Administrasi Negara*, Graha Ilmu: Yogyakarta, hal. 13. [↑](#footnote-ref-95)
96. *Ibid*, hal. 24. [↑](#footnote-ref-96)
97. *Ibid*, hal. 107. [↑](#footnote-ref-97)
98. *Ibid*, hal. 112. [↑](#footnote-ref-98)
99. *Ibid*, hal. 185. [↑](#footnote-ref-99)
100. Jum Anggaraini*, Loc. Cit.* [↑](#footnote-ref-100)
101. Lektur.id*, Arti Kendaraan Bermotor di Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI),* <https://lektur.id/arti-kendaraan-bermotor/> . Diakses pada tanggal 25 mei 2024 pukul 22:25 WIB. [↑](#footnote-ref-101)
102. *Undang - Undang Nomor 3 Tahun 1963, Tentang Sumbangan Wajib Istimewa, Pasal 1 ke-1* [↑](#footnote-ref-102)
103. *Undang - Undang Nomor 3 Tahun 1965, Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya*, Pasal 1 Angka 1 Huruf b. [↑](#footnote-ref-103)
104. *Undang - Undang Nomor 14 Tahun 1992, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan*, Pasal 1 Angka 7. [↑](#footnote-ref-104)
105. *Undang- Undang Nomor 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*, Pasal 1 Angka 13. [↑](#footnote-ref-105)
106. *Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* pasal 1 ayat 5. [↑](#footnote-ref-106)
107. Samuel Yohenson Yoce Mattews, I Nengah suharta, 2020, *Pengaturan Modifikasi Kendaraan Bermotor di Indonesia*, Jurnal Kerta Semaya, Vol. 8 No. 5, hal. 709-721. [↑](#footnote-ref-107)
108. Afif Nurul Mahasin, 2019*, Praktek Custom Motor Ditinja Dari Hukum Positif Dan Hukum Islam*: skripsi tidak diterbitkan, hal. 5. [↑](#footnote-ref-108)
109. Prio Luhuring Pambudi, Puji Astuti, 2021*, Problematika Penegakan Hukum Terhadap Penyimpangan Modifikasi Modifikasi Kendaraan Bermotor Terkait Pasal 277 Undang-Undang Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*, Universitas Negri Surabaya, Vol. 8 No. 3, hal 9-10. [↑](#footnote-ref-109)
110. Muhammad Taufiq Listiawan1, Bintara Sura Priambada2, Muhammad rizal, 2023, *Analisa Akibat Hukum Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pelajar Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009* (Studi Kasus Satlantas Polres Karanganyar), vol.2 no.9 hal.1221. [↑](#footnote-ref-110)
111. Sudikno Mertokusumo, 1999, *Mengenal Hukum*, Liberty, Yogyakarta, hal 8. [↑](#footnote-ref-111)
112. R. Adi Nurzaman, Budi Arta Atmaja, Ajie Ramdan, 2020, *Penerapan Sanksi Terhadap Pengguna Knalpot Non-Standar Di Jalan Raya,* Vol 9, No. 1, hal. 9. [↑](#footnote-ref-112)
113. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-113)
114. M. Karjadi, 1981, *Kejahatan Pelanggaran dan Kecelakaan*, Politeria: Bogor, hal. 67. [↑](#footnote-ref-114)
115. Surip et. al, *Op Cit*, hal. 678. [↑](#footnote-ref-115)
116. Satjipto Rahardjo,*Op Cit*, hal. 45. [↑](#footnote-ref-116)
117. Dewa Gede Atmaja, 2018*, Asas-Asas Hukum Dalam Sistem Hukum*, Vol 12, No 2, hal. 146. [↑](#footnote-ref-117)
118. Sudikno Mertokusumo, 1993*, Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*, Citra Aditya Bakti: Bandung, hal. 2. [↑](#footnote-ref-118)
119. Satjipto Rahardjo*, Op.Cit*., hal. 19. [↑](#footnote-ref-119)
120. Keamaan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, <https://www.hukumonline.com/kamus/k/keamanan-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>, diakses pada tanggal 17 Juli 2024, pada pukul 12:30 wib. [↑](#footnote-ref-120)
121. Keselamatan Lalu Lintas, <https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan_lalu_lintas>, diakses pada tanggal 17 Juli 2024, pada pukul 12:13 wib. [↑](#footnote-ref-121)
122. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-122)
123. R. Adi Nurzaman, Budi Arta Atmaja, Ajie Ramdan, *Op Cit*. [↑](#footnote-ref-123)
124. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-124)
125. *Ibid.* [↑](#footnote-ref-125)
126. Marwan Mas, 2003, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghalia Indonesia, Bogor, hal. 39. [↑](#footnote-ref-126)
127. Jazim Hamidi, 2006, *Revolusi Hukum Indonesia: Makna, Kedudukan, dan ImplikasiHukum Naskah Proklamasi 17 Agustus 1945 dalam Sistem Ketatanegaraan RI*, Konstitusi Press & Citra Media, Yogyakarta hal. 200. [↑](#footnote-ref-127)
128. Morlok EK, 2015, *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportas*i, Erlangga, Jakarta., hal. 33. [↑](#footnote-ref-128)
129. Bhagendra Lodra, 2019, *Kriteria Knalpot yang Kena Tilang Polisi, Simak Baik-Baik,* diperolehdari[*https://moladin.com/blog/kriteria-knalpot-yang-kena-tilang-polisi/*](https://moladin.com/blog/kriteria-knalpot-yang-kena-tilang-polisi/)*,* Diakses pada tanggal 9 Juli 2024, Pukul 22:53 Wib. [↑](#footnote-ref-129)
130. Kunarto,2013, *Merenungi Kritik Terhadap Polri Masalah LaluLintas*, Cipta Manunggal Jakarta, hal. 21. [↑](#footnote-ref-130)
131. Yuda Riyansah, T.N. Syamsah, dan Junaid*, Op Cit*. hal 106. [↑](#footnote-ref-131)
132. Mahrus Ali. 2015*. Dasar-Dasar Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta, hal.193. [↑](#footnote-ref-132)
133. Yuda Riyansah, T.N. Syamsah, dan Junaid*, Op Cit*. hal 110. [↑](#footnote-ref-133)
134. Lutfina Zunia Apriliana, Nyoman Serikat Putra Jaya, 2019*, Efektivitas Penggunaan E–Tilang Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Di Polres Magelang*, Vol 5, No. 2. hal. 2. [↑](#footnote-ref-134)
135. Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru. [↑](#footnote-ref-135)
136. Nurhasan, 2022, “*Sanksi Pidana Kerja Sosial Terhadap Pengguna Knalpot Racing SepedaMotor*, diperoleh dari <http://wajahhukum.unbari.ac.id/index.php/wjhkm/article/view/924/210>. Diakses pada tanggal 30 Juni 2024 Pukul 23:38 WIB. [↑](#footnote-ref-136)
137. Ayu Nur Safitri, 2023*, Penindakan Polisi Terhadap Penggunaan Knalpot Racing Di Wilayah Boyolali Kota Menurut Hukum Positif Dan Hukum Islam*, Skripsi, Program Studi Hukum Pidana Islam (Jinayah) Jurusan Hukum Islam Fakultas Syari’ah Universitas Islam Negeri Raden Mas Said Surakarta: Surakarta, hal. 91. [↑](#footnote-ref-137)
138. *Ibid.* hal.92 [↑](#footnote-ref-138)
139. *Ibid*. [↑](#footnote-ref-139)
140. *Ibid*. hal.93 [↑](#footnote-ref-140)