

UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN

FAKULTAS HUKUM

Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan
Tinggi

Nomor : 429/SK/BAN-PT/Akred/S/XI/2014

**TINJAUAN TERHADAP PENGGUNAAN *SOUND BOOSTER MOTOR*
DIKAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANGNOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

OLEH

WANG TAO BICTON MANULLANG

NPM : 2013200283

PEMBIMBING I

R. Ismadi Santoso Bekt, S.H., M.H.



Penulisan Hukum

Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan
Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana
Program Studi Ilmu Hukum

2018

Disetujui Untuk Diajukan Dalam Sidang
Ujian Penulisan Hukum Fakultas Hukum
Universitas Katolik Parahyangan



Pembimbing I

R. Ismadi Santoso Bektu, S.H., M.H.

Dekan,



Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., M.H., LL.M.



PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Wang Tao Bicton Manullang

NPM : 2013200283

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah / karya penulisan hukum yang berjudul :

**“TINJAUAN TERHADAP PENGGUNAAN *SOUND BOOSTER MOTOR*
DIKAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN ”**

adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah / karya penulisan hukum yang telah saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan, dan pengetahuan akademik saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan/ atau mengandung hasil tindakan-tindakan yang :

- a. secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan/ atau
- b. dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik.

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa saya telah menyalahi atau melanggar pernyataan saya diatas, maka saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan/ atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan

Universitas Katolik Parahyangan dan/ atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Bandung, 28 Mei 2018

Mahasiswa Penyusun Karya Ilmiah/ Karya Penulisan Hukum

 

Nama : Wang Tao Bicton Manullang

NPM : 2013200283

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis penggunaan istilah “kebisingan suara” menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (disebut UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) dengan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan (disebut PP Kendaraan) dan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru (disebut Permen LH Ambang Batas Kebisingan) dikaitkan dengan fenomena penggunaan *Sound Booster Motor* pada sepeda motor. Penggunaan istilah “kebisingan suara” ini tidak dapat diberlakukan terhadap penggunaan *Sound Booster Motor* pada sepeda motor yang menyebabkan kebisingan suara, sebab istilah “kebisingan suara” tersebut mengacu pada istilah “ambang batas kebisingan” yaitu energi suara yang dikeluarkan langsung dari mesin dan/atau transmisi kendaraan bermotor.

Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode penelitian yuridis empiris yang pada dasarnya merupakan penggabungan antara pendekatan normatif dengan adanya penambahan berbagai unsur empiris. Metode normatif-empiris ini mengkaji suatu peraturan (undang-undang) serta penerapannya dalam peristiwa hukum yang terjadi dalam suatu masyarakat. Pendekatan yuridis menggunakan bahan-bahan hukum yaitu sumber hukum primer, sekunder dan tersier. Sumber hukum primer terdiri dari UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Kendaraan, Permen LH Ambang Batas Kebisingan dan peraturan lain yang terkait. Sumber hukum sekunder diperoleh dari serta buku-buku, jurnal hukum terkait. Sumber hukum tersier terdiri dari Kamus Besar Bahasa Indonesia dan ensiklopedia. Pendekatan empiris menggunakan data primer yang diperoleh dari lapangan dengan melakukan wawancara.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini: 1) istilah “kebisingan suara” menurut UU lalu lintas dan Angkutan Jalan pada dasarnya tidak memberikan definisi yang jelas. Namun, istilah “kebisingan suara” tersebut diatur lebih lanjut dalam Permen LH Ambang Batas Kebisingan yaitu mengacu pada istilah “ambang batas kebisingan” yaitu energi suara yang dikeluarkan langsung dari mesin dan/atau transmisi kendaraan bermotor. Sehingga istilah “kebisingan suara” tersebut hanya dapat diberlakukan pada knalpot sepeda motor. 2) Dari hasil wawancara yang dilakukan terhadap *Yamaha Vixion Club Bandung (YVCB)* dan *Exalt to Coitos (XTC)* mengatakan bahwa *Sound Booster Motor* pada sepeda motor merupakan alat yang dapat menghasilkan kebisingan suara namun tidak sama dengan knalpot baik dilihat dari bentuk, fungsi, serta cara pengoperasiannya. Sehingga perlu menjadi pertimbangan, agar definisi istilah “ambang batas kebisingan” dalam Permen LH Ambang Batas Kebisingan yang menjadi acuan “kebisingan suara” dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan direvisi atau diperluas maknanya supaya dapat diberlakukan terhadap kelengkapan (kendaraan bermotor) sepeda motor selain knalpot.

Keyword : *Sound Booster Motor*, Kebisingan Suara, Ambang Batas Kebisingan

KATA PENGANTAR

Pertama-tama Penulis ingin mengucapkan puji dan syukur kepada Tuhan Yesus Kristus atas segala berkat dan kasih-Nya yang sangat luar biasa, sehingga skripsi dengan judul **“TINJAUAN TERHADAP PENGGUNAAN *SOUND BOOSTER MOTOR* DIKAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN ”** ini dapat terealisasi tepat waktu. Penyusunan ini merupakan tugas akhir dari Penulis yang dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu persyaratan untuk mencapai gelas Sarjana Hukum (S.H) Program Studi Ilmu Hukum Universitas Katolik Parahyangan.

Penulis sadar bahwa sebagai manusia biasa Penulis memiliki banyak kekurangan dan ketidaksempurnaan, sehingga Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun guna penyempurnaan skripsi ini.

Penulis pun menyadari bahwa skripsi ini dapat terwujud berkat bantuan dan bimbingan dari semua pihak yang telah mendukung Penulis selama ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini secara khusus Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus, yang telah memberikan cinta kasih dan berkat yang tidak pernah berkesudahan bagi Penulis dan keluarga Penulis sehingga Penulis diberikan kesempatan untuk menuntut ilmu dan menyelesaikan skripsi ini serta dapat menuntaskan gelar Sarjana di Universitas Katolik Parahyangan.
2. Bapak (Jolly Edward Simanullang) dan Mamak (Elida Saragih Simarmata) yang selama ini selalu memberikan dukungan dan doa serta pemikiran bagi Penulis serta membiayai segala hal yang diperlukan untuk terselesaikannya skripsi ini;

3. Amang Boru dan (Alm) Naboru Andika Munthe yang selalu memberikan doa dan dukungan bagi Penulis selama penulis menempuh kuliah di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan;
4. Yance Manullang, Agnes Theresia Manullang, dan Wanako Bicton Manullang sebagai adik serta Lae Andika Munthe, Lae Nikosius Munthe dan Kak Kristina Munthe yang selalu setia mendukung serta menjadi teman penulis yang baik dan turut memberikan semangat hingga skripsi ini dapat terselesaikan;
5. Bapak R. Ismadi Santoso Bekti, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing serta dosen wali Penulis yang telah banyak meluangkan waktu dan pikirannya, memberikan arahan, masukan serta dukungan moral kepada Penulis dari awal Penulisan Hukum ini, saat seminar, sampai dengan terselesaikannya Penulisan Hukum ini, sehinggalah skripsi ini dapat selesai dengan baik;
6. Bapak Dr. Tristam Pascal Moeliono, S.H., M.H., LL.M selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan;
7. Ibu Nefa Claudia Meliala, S.H., M.H. selaku dosen pembimbing seminar. Terima kasih atas bimbingan, arahan, dan masukan selama Penulis mempersiapkan proposal seminar;
8. Bapak Mangadar Sitomorang, Ph.D selaku Rektor Universitas Katolik Parahyangan;
9. Segenap Dosen Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang telah membantu Penulis untuk dapat memahami ilmu hukum serta ilmu-ilmu lainnya yang berguna Penulis dalam menyelesaikan skripsi ini;
10. Bapak Dadang Jumarsa selaku kepala tata usaha, segenap *staff* tata usaha, lab hukum, dan perpustakaan atas segala bantuannya selama Penulis kuliah di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan;
11. Segenap bapak dan ibu pekerya atas segala bantuannya selama Penulis kuliah di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan;
12. Sahabat-sahabat saya dari Gerakan Mahasiswa Kristen Indonesia (William Purba, Adithia Sembiring, Ayu Theresia, Daniel Hutagaol, Tasya Sinaga,

Yanti Tobing, Daniel Silalahi, Zelot, Winda Sinurat, Asri Sidabutar, Rikky, Mardongan, Yessy, Kengkeng, dll), Khanza, Deddy Manik, Aulia Hestyara, Dina Kartika, Anak Bawah Jembatan (ABJ) yang selalu mendukung penulis dalam suka dan duka selama kuliah maupun mengerjakan Penulisan Hukum ini;

13. Semua mahasiswa/i Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang namanya tidak bisa disebutkan satu per satu;
14. Para Pengusaha Bripda Erik Siregar, Jeremia Perwira Negara, S.E., Prayudi Kennedy S.T., David Gultom, S.T., dan Esron Simbolon, S.T yang selalu mendukung penulis mengerjakan Penulisan Hukum ini;
15. Seluruh pihak yang secara langsung maupun tidak langsung telah memberikan bantuan kepada Penulis untuk menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, semoga skripsi ini bermanfaat bagi pembaca dan semakin memperkaya perkembangan dunia hukum di Indonesia.

Bandung, 28 Mei 2018

Wang Tao Bicton Manullang

2013200283

DAFTAR ISI

| | |
|--|-----|
| ABSTRAK | i |
| KATA PENGANTAR | iii |
| BAB I PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 LATAR BELAKANG..... | 1 |
| 1.2 IDENTIFIKASI MASALAH | 10 |
| 1.3 TUJUAN PENELITIAN..... | 10 |
| 1.4 KEGUNAAN PENELITIAN | 11 |
| 1.5 METODE PENULISAN HUKUM..... | 11 |
| 1.6 SISTEMATIKA PENULISAN..... | 13 |
| | |
| BAB II PENGATURAN PERSYARATAN LAIK JALAN KENDARAAN BERMOTOR BERDASARKAN UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN BESERTA PERATURAN PELAKSANAANNYA | 15 |
| 2.1. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan..... | 15 |
| 2.1.1. Defenisi dan Dasar Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan | 15 |
| 2.1.2 Asas-asas Dan Tujuan Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan | 16 |
| 2.1.3 Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor | 18 |
| 2.2. Kebisingan Suara | 21 |
| 2.2.1. Defenisi dan Dasar Hukum | 21 |
| 2.2.2. Kebisingan Kendaraan Bermotor | 23 |
| 2.2.3. Alat Uji Kebisingan Kendaraan Bermotor..... | 25 |
| 2.2.4. Ambang Batas Kebisingan Suara Kendaraan Bermotor (Sepeda Motor)..... | 28 |
| 2.2.5. Dampak Kebisingan Suara..... | 29 |

| | | |
|--------|---|----|
| 2.3. | Tugas dan Wewenang Polisi Terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan | 31 |
| 2.3.1. | Tugas Dan Wewenang Polisi..... | 31 |
| 2.3.2. | Tugas Dan Wewenang Polisi Terhadap Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan..... | 33 |
| 2.4 | Unsur-Unsur Tindak Pidana Dan Pertanggungjawaban Pidana | 38 |

BAB III FENOMENA *SOUND BOOSTER MOTOR*..... 43

| | | |
|------|--|----|
| 3.1. | Definisi Sound Booster Motor..... | 43 |
| 3.2. | Jenis-jenis Sound Booster Motor | 45 |
| 3.3. | Pandangan Masyarakat Terhadap Fenomena <i>Sound Booster Motor</i> dikaitkan dengan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan | 45 |
| 3.4. | Pandangan Polisi Lalu Lintas Terhadap Fenomena <i>Sound Booster Motor</i> dikaitkan dengan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan | 54 |

BAB IV ANALISIS KEBISINGAN SEBAGAI PERSYARATAN LAIK

JALAN DAN PENINDAKAN PELANGGARAN LALU LINTAS

TERHADAP PENGGUNAAN *SOUND BOOSTER MOTOR* 57

| | | |
|-------|--|----|
| 4.1 | Analisis Kebisingan Sebagai Persyaratan Laik Jalan Terhadap Penggunaan <i>Sound Booster Motor</i> | 57 |
| 4.1.1 | Analisis Kebisingan Sebagai Persyaratan Laik Jalan | 57 |
| 4.1.2 | Analisis Penggunaan <i>Sound Booster Motor</i> Pada Sepeda Motor Terhadap Kebisingan Suara Sebagai Persyaratan Laik Jalan..... | 63 |
| 4.2 | Analisis Penindakan Pelanggaran Persyaratan Laik Jalan Terhadap Penggunaan <i>Sound Booster Motor</i> | 66 |
| 4.2.1 | Analisis Penindakan (Tilang) Pelanggaran Persyaratan Laik Jalan..... | 66 |
| 4.2.2 | Analisis Penggunaan <i>Sound Booster Motor</i> Dikaitkan dengan Penindakan Pelanggaran Persyaratan Laik Jalan..... | 75 |

| | |
|---------------------|----|
| BAB V PENUTUP | 83 |
| 5.1 Kesimpulan..... | 83 |
| 5.2 Saran..... | 84 |
| | |
| DAFTAR PUSTAKA..... | 87 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Era globalisasi yang saat ini tengah berkembang pesat, menjadi suatu hal yang memberikan pengaruh bagi setiap aspek kehidupan manusia khususnya dalam bermasyarakat. Kemajuan teknologi yang juga berkembang pesat, mempermudah setiap manusia akan pemenuhan kebutuhannya. Kebutuhan tersebut tidak dapat terpenuhi dalam satu lokasi, oleh karena itu manusia memerlukan transportasi untuk melakukan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.¹ Transportasi digunakan untuk mempermudah manusia dalam mempermudah aktivitas sehari-hari. Salah satu aspek yang menjadi bagian dari transportasi adalah kendaraan transportasi dalam hal ini kendaraan bermotor. Berkaitan dengan transportasi, Indonesia sebagai negara berkembang tentu banyak melakukan pembangunan-pembangunan yang bertujuan guna menciptakan kesejahteraan umum seperti yang tertuang pada Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD 1945). Wujud dari adanya pembangunan dalam hal transportasi ini adalah semakin banyaknya kendaraan bermotor yang digunakan sebagai sarana transportasi dalam berlalu lintas. Pada dasarnya, hal yang berkaitan dengan lalu lintas transportasi tentu membutuhkan suatu aturan-aturan agar tujuan-tujuan pembangunan transportasi tersebut dapat tercapai.

Indonesia merupakan negara hukum. Hal tersebut terlihat jelas dalam Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yaitu tercantum dalam Pasal 1 Ayat (3) yang menyatakan bahwa Indonesia

¹ Abbas Salim, "*Manajemen Transportasi*", (Jakarta:PT Raja Grafindo Persada, 2000) hlm 45.

merupakan sebuah negara hukum. Negara hukum ini dimaksudkan bahwa Indonesia memiliki hukum untuk menjalankan seluruh sistem yang ada di negara Indonesia. Hal inilah yang disebut sebagai “sistem hukum”. Maksud dari sistem hukum dalam wujud aturan perundang-undangan ialah sebagai pedoman pola dan dasar pelaksanaan hukum. Dalam ilmu perbandingan hukum (*comparative law*) diketahui bahwa Indonesia memiliki tradisi hukum campuran (*mixed law tradition*)². Melalui studi perbandingan hukum tersebut, kita mengetahui bahwa Indonesia menganut tradisi sistem hukum Eropa Kontinental/*Civil Law* dengan bentuk konkrit berupa adanya hirarki atau urutan perundang-undangan (Hukum Positif). Peraturan perundang-undangan ini pun dibuat untuk dapat mengatur segala aspek kehidupan manusia agar mampu mewujudkan keadilan dan kesejahteraan bagi dalam berbangsa dan bernegara. Salah satu aspek kehidupan manusia yang juga perlu diatur dalam aturan tertulis (Hukum Positif) adalah seputar lalu lintas dan angkutan jalan.

Saat ini banyak sekali kita temukan kendaraan bermotor yang lalu lalang di jalan raya. Perlu diketahui juga bahwa lalu lintas mempunyai peranan yang sangat penting untuk mewujudkan kesejahteraan umum termasuk berperan menjaga keamanan, ketertiban dan keselamatan dalam berlalu lintas. Guna mewujudkan hal tersebut, maka diperlukan adanya regulasi atau hukum yang juga mengatur tentang lalu lintas ini. hal yang berkaitan dengan lalu lintas ini telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). UU ini juga mengatur mengenai kendaraan bermotor yang digunakan sebagai alat transportasi dalam lalu lintas.

Namun dengan berlakunya UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut, pada kenyataannya masih saja banyak kendaraan bermotor yang tidak

²A.F. Elly Erawaty, “*Pengantar Perbandingan Hukum*”, (Diktat Bahan Ajar Matakuliah Perbandingan Hukum, Universitas Katolik Parahyangan, Fakultas Hukum, Bandung, 2010), tabel hlm. 65

sesuai dengan aturan yang telah ditentukan dalam UU ini. Salah satu realita yang sering terjadi adalah permasalahan kebisingan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor (Sepeda Motor). Kebisingan sepeda motor yang dimaksud adalah kebisingan yang disebabkan oleh knalpot. Jelas bahwa peristiwa tersebut tidak mencerminkan Pasal 3 UU Lalu Lintas dan Angkutan yaitu pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Pasal 285 Ayat (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa :

“Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).”³

Dalam pasal tersebut jelas terdapat suatu kata kunci dalam mengemudikan sepeda motor yaitu “memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan” . Perihal persyaratan teknis dan laik jalan yang dimaksud dalam Pasal tersebut salah satu yang disebutkan dengan jelas adalah knalpot. Artinya, diperlukan adanya suatu aturan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan untuk knalpot sepeda motor agar tujuan berlalu lintas dalam Pasal 3 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ini dapat tercapai.

Saat ini, tentunya cukup banyak kita jumpai kendaraan bermotor (sepeda motor) yang menggunakan knalpot *Racing* yang menghasilkan suara bising (*preng*). Sebagai contoh, hal tersebut sering sekali terlihat khususnya pada malam hari dijalanan dan selalu terjadi disetiap daerah di Indonesia. Bahkan pada tahun 2017 sebanyak 53 sepeda motor pernah

³Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

terjaring dalam operasi zebra yang diselenggarakan oleh Polantas seperti yang pernah dimuat dalam berita online sindonews.⁴Acap kali sepeda motor seperti ini terlihat lalu-lalang di lalu lintas jalan yang cenderung menyebabkan ketertiban, keselamatan dan kelancaran dalam berlalu lintas terganggu. Perihal kebisingan knalpot *Racing* pada sepeda motor, secara jelas UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberlakukan sanksi pidana pada setiap bentuk pelanggaran terhadap lalu lintas. Kebisingan yang disebabkan oleh knalpot *Racing* sepeda motor, tentu dapat dikatakan melanggar persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan sepeda motor yang jelas tertuang dalam Pasal 285 Ayat (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 48 Ayat (1) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa :

“setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan”.

Mengenai persyaratan laik jalan dan kebisingan knalpot ini dijelaskan dalam Pasal 48 Ayat (3) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa :⁵

“Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a. emisi gas buang;*
- b. kebisingan suara;*
- c. efisiensi sistem rem utama;*
- d. efisiensi sistem rem parkir;*
- e. kincup roda depan;*
- f. suara klakson;*
- g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;*
- h. radius putar;*
- i. akurasi alat penunjuk kecepatan;*
- j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan*
- k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.”*

⁴ Tri Ispranto, “2 Jam, 53 Motor Knalpot Bising Terjaring Razia”, <https://daerah.sindonews.com/read/955202/21/2-jam-53-motor-knalpot-bising-terjaring-razia-1422090372>, diunduh pada tanggal 16 Desember 2017 pukul 20.31.

⁵Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Op.cit.

Lebih Lanjut dalam Pasal 48 Ayat (4) UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa :

“Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.”

Melalui Pasal 48 Ayat (3) dan (4) tersebut ditegaskan bahwa kebisingan merupakan suatu faktor yang menjadi standar dalam laik pakai kendaraan bermotor (sepeda motor).

Lantas bagaimana pengaturan lebih lanjut mengenai kebisingan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor (sepeda motor)? Dalam Pasal 127 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi (PP Kendaraan dan Pengemudi) disebutkan bahwa⁶ :

“Kendaraan bermotor harus memenuhi ambang batas laik jalan, yang meliputi:

- a. *emisi gas buang kendaraan bermotor;*
- b. *kebisingan suara kendaraan bermotor;*
- c. *efisiensi sistem rem utama;*
- d. *efisiensi sistem rem parkir;*
- e. *kincup roda depan;*
- f. *tingkat suara klakson;*
- g. *kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;*
- h. *radius putar;*
- i. *alat penunjuk kecepatan;*
- j. *kekuatan, unjuk kerja dan ketahanan ban luar untuk masing-masing jenis, ukuran dan lapisan;*
- k. *kedalaman alur ban luar.”*

Pasal 40 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara (PP Pengendalian Pencemaran Udara) juga menegaskan bahwa *“Kendaraan bermotor tipe baru dan kendaraan bermotor lama yang mengeluarkan kebisingan wajib memenuhi ambang batas kebisingan”*.⁷ Melalui frasa *“kendaraan tipe baru dan kendaraan tipe lama* memberikan arti bahwa seluruh kendaraan bermotor (termasuk

⁶Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi

⁷Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara

sepeda motor) wajib memenuhi ambang batas kebisingan. Terkait ambang batas kebisingan, Menteri Negara Lingkungan Hidup telah mengeluarkan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru (Permen LH Ambang Batas Kebisingan). Dalam lampiran Permen LH Ambang Batas Kebisingan menegaskan ambang batas kebisingan sepeda motor dibawah 175cc adalah 80 dB dan diatas 175cc adalah 83 dB⁸. Melalui beberapa pasal tersebut diatas jelas bahwa kebisingan menjadi suatu hal yang wajib diperhatikan dalam standar laik jalan kendaraan bermotor khususnya dalam berlalu lintas.

Demi adanya kepastian hukum atas aturan mengenai ambang batas tersebut, ada aturan tertulis yang mewajibkan adanya suatu alat uji kebisingan. Maka dalam Pasal 17 Ayat (3) huruf (d) Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa:⁹

“Peralatan pemeriksaan persyaratan laik jalan Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b paling sedikit terdiri atas:

- a. alat uji rem;*
- b. alat uji gas buang;*
- c. alat uji penerangan; dan*
- d. alat uji kebisingan.”*

Belakangan ini, terdapat suatu produk yang cukup *eksis* bagi pecinta sepeda motor. Produk ini adalah *Sound Booster Motor*. *Sound Booster Motor* adalah Motor adalah sebuah alat yang bisa membuat motor terasa

⁸ Lihat Lampiran Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru

⁹Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan Dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

seperti motor gede atau MOGE ataupun *motor sport* ber cc besar lainnya¹⁰. *Sound Booster Motor* ini merupakan suatu alat tambahan atau perangkat yang dipasangkan terhadap sepeda motor secara *Plug and Play (PnP)*. Melalui alat ini, ketika sepeda motor dikendarai maka akan mengeluarkan suara bising menyerupai suara knalpot motor gede atau *motor sport*. Otomatis, penggunaan *Sound Booster Motor* ini akan berakibat hal yang sama dengan menggunakan knalpot *Racing* bising yang menyebabkan ketidaknyamanan dan ketertiban dalam berlalu lintas.

Sebagaimana diketahui bahwa ketentuan Pasal dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Kendaraan dan Pengemudi serta PP Pengendalian Pencemaran Udara memuat pengaturan mengenai kebisingan (polusi udara) yang dihasilkan knalpot dan bukan *Sound Booster Motor*, namun dampak dari pemakaian *Sound Booster Motor* pada motor juga menimbulkan kebisingan (polusi udara). Hal ini menunjukkan adanya kesamaan unsur antara objek knalpot sebagaimana yang diatur dalam peraturan perundangan-undangan tersebut dengan objek *Sound Booster Motor*, yakni sama-sama menimbulkan kebisingan. Namun, persoalannya adalah bahwa *Sound Booster Motor* bukanlah termasuk dalam pengertian objek knalpot yang dapat menimbulkan kebisingan sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan tersebut.

Pada tanggal 11 Desember 2017 penulis sempat mewawancarai seorang Polisi bernama Ipda Christoper Togatorop S.Trk yang bertugas sebagai Polisi Lalu Lintas (Polantas) di Polda Jawa Barat. Beliau menanggapi bahwa untuk pemilik sepeda motor yang memakai *Sound Booster Motor* dapat dikenakan Pasal 285 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun ketika penulis menunjukkan bahwa Pasal 285 tersebut hanya spesifik untuk knalpot (sementara *Sound Booster Motor* bukan knalpot), polisi

¹⁰"Kelebihan & Kekurangan *Sound Booster Motor* di Bandingkan Dengan *Knalpot Racing*", <http://www.speakermotor.com/2016/11/kelebihan-kekurangan-sound-booster.html>, diunduh pada tanggal 12 Desember 2017, pada pukul 20.50 WIB.

tersebut akhirnya menegaskan bahwa pengendara sepeda motor tersebut tetap akan ditindak (tilang) dengan dasar Pasal 3 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan pelanggaran tujuan berlalu lintas yaitu menjaga ketertiban, keamanan dan keselamatan berlalu lintas. Tetapi pasal tersebut tidak disertai dengan sanksi pidana. Ketika penulis kembali menanyakan perihal langkah *represif* (penindakan) atas pemakaian *Sound Booster Motor*, pada akhirnya Ipda Christoper memberikan penjelasan bahwa pengendara tersebut akan di tegur terlebih dahulu dan jika masih mengulangi untuk memakai *Sound Booster Motor* maka akan ditilang. Hal ini menurut penulis sangat tidak berdasar, terlebih Pasal 3 Ayat (3) UU LaluLintas dan Angkutan Jalan menegaskan bahwa tujuan Lalu Lintas adalah terselenggaranya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat. Lalu, apakah sebenarnya penggunaan *Sound Booster Motor* yang dapat menimbulkan kebisingan ini memang tidak diatur dalam hukum positif (UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) sehingga pada dasarnya bukan merupakan tindak pelanggaran pidana? Atau, jika memang penggunaan *Sound Booster Motor* yang dapat menimbulkan kebisingan ini tidak diatur secara spesifik, upaya apa yang dapat dilakukan agar kepastian hukum dalam bidang lalu lintas dan angkutan jaan dapat terwujud?

Karena, berbicara mengenai kepasian hukum lebih tepat adalah soal kepastian adanya peraturan itu sendiri/ kepasian peraturan seperti yang dipaparkan oleh Prof. Ahmad Ali dalam buku Menguak Teori Hukum dan Teori Peradilan.

Berdasarkan wawancara dengan Ipda Christoper Togatorop S. Trk, ada suatu kecenderungan bahwa kebisingan yang ada dalam hukum positif adalah merujuk pada knalpot dan tidak dapat disamakan dengan *Sound Booster Motor* atau dengan kata lain ada kecenderungan terjadi kekosongan hukum. Melalui peristiwa pemakaian *Sound Booster Motor*

dan bagaimana penindakannya (sanksi), maka perlulah merujuk pada ilmu hukum pidana positif (*positieve strafrechts-wetenschap*). Ilmu hukum pidana positif itu bertugas menyelidiki dan membahas asal-usul hukum pidana positif dan asal-usul hukuman, dasar-dasar hukum pidana positif dan dasar-dasar hukuman, menerangkan dan membahas sistem hukum pidana positif, dan memberi nasehat dimana dan bagaimana hukum pidana positif itu harus diperbaiki dan ditambah.¹¹ Melalui teori-teori ilmu hukum pidana positif ini, penulis akan mengkaji sejauh apa permasalahan yang terjadi sistem hukum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan serta bagaimana cara mengatasinya dengan menggunakan teori-teori sistem hukum menurut Lawrence M Friedman. Kecenderungan ini juga mengarah pada suatu perbuatan yang mungkin tidak diatur spesifik dan tidak ditentukan sanksi pidananya dalam hukum pidana positif atas perbuatan tersebut (dalam hal ini pemakaian *Sound Booster Motor*).

Terkait dengan pemakaian *Sound Booster Motor* hingga penindakan atas pelanggaran lalu lintas, tentu dalam hal ini aparat negara yang berperan adalah Polisi (Polisi Lalu Lintas). Berdasarkan Pasal 3 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menegaskan tujuan berlalu lintas, maka hal tersebut selaras dengan tugas polisi yang terdapat dalam Pasal 14 Ayat (1) huruf b Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia (UU Polri) yaitu :

“menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan”.¹²

Jelas sekali bahwa Polantas bertanggung jawab untuk menjaga terwujudnya keamanan, ketertiban, serta keselamatan dalam berlalu lintas. Lantas bagaimana Polantas dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya terhadap perbuatan yang mungkin tidak diatur sebagai sebuah tindak pidana pelanggaran lalu lintas dalam hukum pidana positif di Indonesia?

¹¹E. Utrecht, *“Hukum Pidana I”*, (Bandung: Penerbit Universitas, 1967), hlm. 113.

¹²Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Berdasarkan latar belakang yang telah penulis uraikan di atas maka dari itu permasalahan tersebut dikaji dalam Penulisan Hukum berbentuk Skripsi dengan judul **“TINJAUAN TERHADAP PENGGUNAAN *SOUND BOOSTER MOTOR* DIKAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN ”**

1.2 IDENTIFIKASI MASALAH

Adapun identifikasi masalah yang diajukan dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah kebisingan yang ditimbulkan dari pemakaian *Sound Booster Motor* pada sepeda motor dapat diklasifikasikan sebagai kebisinganknalpot sebagaimana yang di muat dalam ketentuan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Kendaraan dan Pengemudi serta PP Pengendalian Pencemaran Udara?
2. Apakah polisi lalu lintas dapat melakukan penindakan (tilang) terhadap pemilik sepeda motor yang memakai *Sound Booster Motor*?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Sehubungan dengan latar belakang dan perumusan masalah yang dipaparkan di atas, tujuan dari penelitian hukum ini adalah :

1. Untuk mengetahui apakah kebisingan yang ditimbulkan dari pemakaian *Sound Booster Motor* pada sepeda motor dapat diklasifikasikan sebagai kebisingan sebagaimana yang di muat dalam ketentuan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Kendaraan dan Pengemudi serta PP Pengendalian Pencemaran Udara.

2. Untuk mengetahui apakah polisi lalu lintas dapat melakukan penindakan (sanksi hukum) terhadap pemilik motor yang memakai *Sound Booster Motor*.

1.4 KEGUNAAN PENELITIAN

Melalui penulisan hukum ini diharapkan dapat memperoleh kegunaan baik secara teoritis maupun praktis, sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan bagi para pembaca pada umumnya, yaitu mahasiswa atau mahasiswi mengenai *Sound Booster Motor* dan klasifikasi kebisingan yang diatur dalam ketentuan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Kendaraan dan Pengemudi serta PP Pengendalian Pencemaran Udara.

2. Kegunaan Praktis

Secara Praktis hasil penelitian dapat bermanfaat serta dapat memberikan informasi kepada masyarakat mengenai bagaimana penindakan yang dapat dilakukan terhadap pelanggaran-pelanggaran lalu lintas sehubungan dengan pemakaian *Sound Booster Motor* serta pelanggaran kebisingan sesuai UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1.5 METODE PENULISAN HUKUM

Penelitian ini merupakan penelitian yang menggunakan pendekatan metode yuridis empiris. Pendekatan yuridis (hukum dilihat sebagai norma atau *das sollen*), karena dalam membahas permasalahan ini menggunakan bahan-bahan hukum yaitu hukum tertulis maupun hukum tidak tertulis atau baik sumber hukum primer maupun sumber hukum sekunder. Pendekatan empiris (hukum sebagai kenyataan sosial atau *das sein*),

karena dalam penelitian ini digunakan data primer yang diperoleh dari lapangan. Pendekatan yuridis empiris dalam penelitian ini maksudnya adalah dalam menganalisis permasalahan yang dilakukan dengan cara memadukan bahan-bahan hukum (yang merupakan data sekunder) dengan data primer yang diperoleh dari lapangan yaitu tentang penggunaan *Sound Booster Motor* pada sepeda motor.

Sumber hukum yang akan digunakan dalam penelitian ini menggunakan sumber hukum primer, sekunder dan tersier. Sumber hukum primer adalah data-data yang merupakan data hukum yang memiliki kekuatan hukum tetap dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan antara lain UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Kendaraan, Permen LH Ambang Batas Kebisingan dan peraturan lain yang terkait. Sumber hukum sekunder yang penulis pakai dalam penelitian ini menggunakan dokumen-dokumen resmi, buku-buku, jurnal, data, dan informasi dari media cetak dan internet yang terkait dengan penelitian yang dilakukan. Sumber data tersier, yaitu berupa kamus atau ensiklopedia.

Dalam penelitian ini, penulis juga melakukan penelitian lapangan yaitu wawancara sebagai data primer (pendekatan empiris) terhadap Pejabat Polisi Lalu Lintas dalam lingkup Kepolisian Daerah Jawa Barat guna mendapatkan informasi terkait penelitian yang dilakukan. Penelitian ini juga dilakukan dengan wawancara terhadap beberapa pengurus komunitas motor di kota Bandung. Metode yang digunakan dalam melakukan analisa data adalah dengan menggunakan metode deskriptif yaitu dengan memaparkan data-data yang terdapat dari materi yang relevan dan menganalisisnya dengan mengacu pada dasar pengetahuan yuridis yang relevan dengan pokok permasalahan.

1.6 SISTEMATIKA PENULISAN

Penelitian ini terdiri dari 5 bab yang saling berangkai dari bab satu ke bab lainnya. Adapun sistematika penulisan ini diuraikan sebagai berikut :

BAB I :Bab yang memuat latar belakang, permasalahan hukum, tujuan penelitian, metode yang digunakan, serta sistematika penulisan.

BAB II :Dalam bab ini akan membahas mengenai tinjauan umum mengenai UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, persyaratan laik jalan, kebisingan suara, ambang batas kebisingan, serta tugas dan wewenang Polisi terhadap penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.

BAB III :Data hasil wawancara terkait fenomena penggunaan *Sound Booster Motor*.

BAB IV :Dalam Bab ini penulis akan menganalisa berdasarkan rumusan masalah yang telah disusun

BAB V Bab ini merupakan rangkaian terakhir didalam penulisan hukum ini dimana penulis akan menyampaikan suatu kesimpulan yang ditarik dari semua rangkaian penelitian yang dijabarkan diatas

