


BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG PENELITIAN



Sepeda motor, merupakan salah satu alternatif kendaraan murah dan juga memiliki mobilitas yang sangat tinggi. Di negara-negara Asia, pada umumnya kepemilikan sepeda motor memiliki tingkat kepemilikan yang tinggi dibanding dengan kepemilikan kendaraan roda empat. Kondisi ini terjadi sebelum pendapatan per kapita masyarakat meningkat, sehingga sebelum membeli mobil, mereka membeli sepeda motor terlebih dahulu. Berdasarkan data yang dihimpun dari AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia), kepemilikan sepeda motor di Indonesia saat ini adalah sekitar 1: 10 penduduk.

Dibandingkan dengan negara tetangga; Malaysia dan Thailand yang kepadatan sudah mencapai 3,5 orang per sepeda motor, maka tidaklah mengherankan sampai tahun mendatang jumlah kepemilikan sepeda motor akan semakin meningkat.

Di sisi lain juga jumlah kendaraan yang dimiliki tiap rumah tangga merupakan salah satu faktor penentu jumlah dan moda yang dipakai dalam

perjalanan yang dilakukan oleh sebuah keluarga. Faktor tersebutlah yang menyebabkan keluarga di Indonesia cenderung mempunyai sepeda motor. Menurut data Kementerian Perhubungan, 72 persen keluarga memilih sepeda motor untuk transportasi utama. Setiap 1.000 penduduk di Indonesia terdapat 210 motor atau berskala 4,7: 1. Pada tahun 2002 kepemilikan sepeda motor masih sedikit, lebih banyak keluarga tidak punya sepeda motor (persentasenya sampai 67 persen).

Namun pada tahun 2010 terjadi perubahan drastis, hanya 28 persen keluarga yang tidak punya sepeda motor. Peningkatan kepemilikan sepeda motor di Indonesia terus terjadi seiring membaiknya tingkat ekonomi. Penjualan sepeda motor terus tumbuh mencapai 7,3 juta unit. Persentase keluarga pemilik sepeda motor lebih dari satu di Indonesia juga bertambah 3 persen pada tahun 2010 menjadi 17 persen. Tercatat pula 84 persen keluarga pengguna mobil juga mempunyai sepeda motor. Ini bukti sepeda motor adalah kendaraan alternatif yang menjadi pilihan masyarakat.

Sampai kini, diprediksi populasi kendaraan bermotor di seluruh Indonesia mencapai 47 juta unit dan 9,5 juta mobil. Di Jakarta tercatat 11 juta kendaraan bermotor, 9 juta adalah sepeda motor. Jumlah sepeda motor di seluruh Indonesia saat ini diperkirakan 50 juta unit. Tingginya kepemilikan sepeda motor bisa disamakan dengan angka kecelakaannya. Dari data Kepolisian RI dilaporkan bahwa dari total kasus kecelakaan, 70 persennya dialami oleh pengendara sepeda motor¹

¹ Sari Kusumaningrum, Bertha Sylvia Pratiwi “Kajian pemahaman pengguna sepeda motor dalam berlalu lintas (studi kasus kota Ungaran dan sekitarnya)”, jurnal teknik sipil (2015)

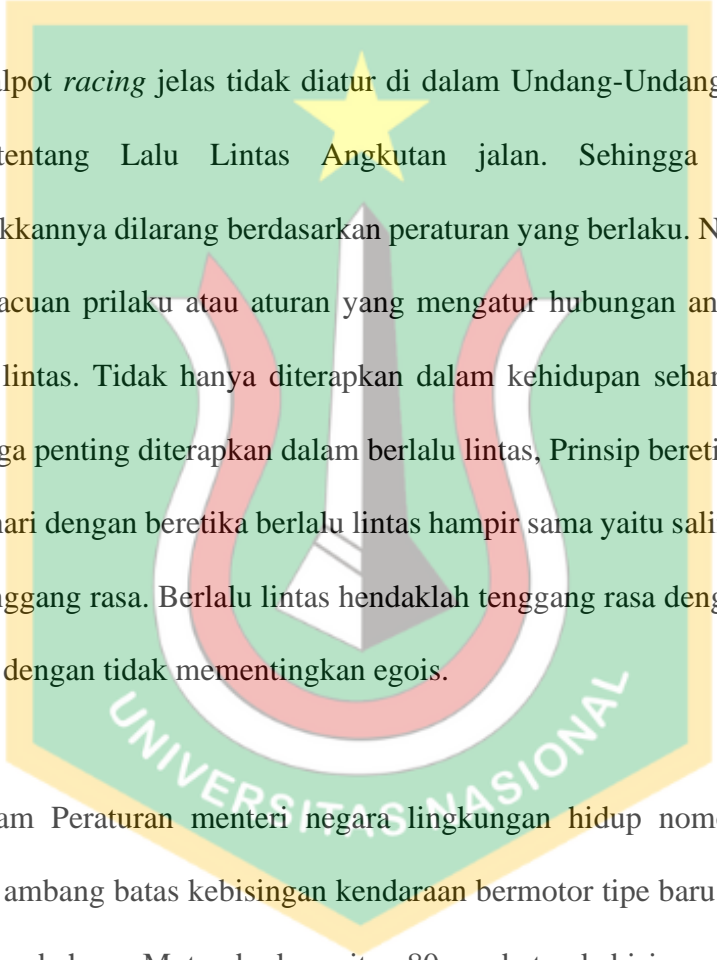
Sepeda motor adalah salah satu alat transportasi yang digunakan untuk memudahkan aktivitas sehari-hari. Teknologi transportasi tepatnya sepeda motor secara keseluruhan saat ini mengalami perubahan yang sangat cepat. Banyaknya tipe-tipe yang ada memudahkan manusia dalam melakukan berbagai tugas telah dihasilkan berkat pengetahuan pemahaman manusia. Perkembangan teknologi transportasi dalam beberapa tahun terakhir telah menggerakkan umat manusia ke dalam berbagai kemudahan mobilitas. Sarana transportasi seperti sepeda motor merupakan pilihan yang paling efektif yang dapat digunakan.

Dalam situasi ini, seseorang dapat melakukan mobilisasi dengan mudah, seperti menjangkau daerah yang jauh atau melewati medan yang sulit tanpa terpengaruh oleh jarak dan waktu,² akan tetapi dengan semakin banyaknya motor yang digunakan tidak sedikit juga para pengguna melakukan perubahan atau modifikasi di area knalpot, dan knalpot yang digunakan ini seringkali tidaklah sesuai dengan standar yang diperizinkan untuk berada di jalanan (knalpot balap / knalpot *racing*).

Penggunaan knalpot yang tidak standar ini juga didukung oleh banyaknya penjual/*seller* diberbagai tempat, mulai dari toko *offline* atau pun toko *online* yang bisa dibeli dengan harga yang sangat murah yaitu mulai dari seratus ribu sampai yang puluhan juta, sang penjual juga tidak begitu dikendalikan barang dagangannya mereka bebas menjual knalpot dengan berbagai spesifikasi mulai dari yang standar sampai dengan yang diperuntukan untuk balap.

² Ashrul Muhtadi, Bagus Nur Rohman, Andhita Risko Faristiana, “Dampak Penggunaan Motor Di Desa Mempengaruhi Perubahan Masyarakat & Lingkungan”, Jurnal Ilmu Komunikasi, Sosial dan Humaniora Vol. 1, No. 3 Agustus 2023

teruntuk knalpot yang diperuntukan untuk balap sering kali suara yang dihasilkan knalpot tersebut tidaklah kecil dan cenderung sangat lantang dikarenakan diperuntukan untuk mesin dengan kapasitas mesin yang cenderung besar, teruntuk orang yang ingin membeli knalpot-knalpot tersebut tidak diperlukan sebuah surat ataupun izin untuk membelinya bahkan anak yang dibawah umur juga bisa membelinya asalkan uangnya cukup.



Knalpot *racing* jelas tidak diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan jalan. Sehingga penggunaan dan peruntukkannya dilarang berdasarkan peraturan yang berlaku. Norma berlalu lintas adalah acuan perilaku atau aturan yang mengatur hubungan antar manusia dalam berlalu lintas. Tidak hanya diterapkan dalam kehidupan sehari-hari saja, namun etika juga penting diterapkan dalam 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.

Dalam Peraturan menteri negara lingkungan hidup nomor 07 tahun 2009 tentang ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru lampiran pasal 9 c dikatakan bahwa, Motor berkapasitas 80 cc: batas kebisingan maksimal 77 dB, Motor berkapasitas 80-175 cc: batas kebisingan maksimal 80 dB, Motor berkapasitas 175 cc: batas kebisingan maksimal 83 dB.

Berdasarkan isi pasal tersebut bisa kita lihat bahwa sudah tertulis dengan jelas mengenai ambang batas kebisingan knalpot yang diperbolehkan untuk melintas di

jalan umum, dan sudah sangat pasti untuk penggunaan knalpot *aftermarket/racing* sangatlah berkemungkinan besar untuk melewati dari ambang batas yang sudah ditentukan oleh pasal tersebut

Salah satu pelanggaran yang menyangkut pelanggaran persyaratan teknis serta laik jalan adalah penggunaan knalpot *racing*/tidak standar yang secara langsung menunjukkan sikap tidak memiliki etika berlalu lintas, dimana penggunaan “knalpot *racing*” melanggar Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas Angkutan Jalan³

Penggunaan knalpot tidak standar ini sudah sangat meresahkan Masyarakat sekitar, Hal ini disebabkan oleh suara yang dihasilkan dari knalpot tersebut sangat tidak baik untuk telinga kita dengar, Dan juga suara yang dihasilkan knalpot tersebut sangat mengganggu konsentrasi dalam berkendara roda dua maupun roda empat ataupun lebih, Dan tidak sedikit juga orang yang mengalami kecelakaan yang diakibatkan oleh suara dari knalpot yang tidak standar ini.

Kecelakaan yang terjadi di jalan raya juga tidak sedikit yang terjadi dikarenakan penggunaan knalpot yang tidak standar namun hal ini tidak begitu diperhatikan karena tidak begitu terlihat sebagai penyebab utama, penyebab utama yang sering diutarakan ialah pengendara yang membawa kendaraanya dengan ceroboh ataupun sembari kebut-kebutan, hal ini perlu diperhatikan lebih lagi meskipun terlihat

³ Surip, Hendra, Junaidin, Sri Asmiatiningsih, Muhamadong “*Pengaruh Knalpot Racing Pada Kendaraan Roda Dua Yang Bisang Di Kota Bima*”, Jurnal Ilmu Sosial dan Pendidikan (JISIP) Vol. 7 No. 1 Januari 2023

cenderung kecil barangnya (knalpot) namun knalpot dengan yang suara lantang sangat berperan besar juga dalam terjadinya kecelakaan di lalu lintas.

Dampak psikologis terhadap orang yang mendengar suara knalpot balap/brong, Kebisingan knalpot brong dijelaskan Rika Vira Zwagery, dosen Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Lambung Mangkurat (ULM) dalam sudut pandang psikologis.

Terlebih dahulu Rika katakan, kebisingan dalam sudut pandang psikologi lingkungan, merupakan suatu bunyi yang tidak diinginkan.

“Karena dapat menimbulkan gangguan dan ketidaknyamanan, khususnya secara psikologis,” ungkapnya, Senin (23/1).

Ia menyebut beberapa dampak kemungkinan dari penggunaan knalpot brong. Pertama, dapat membuat orang merasa tidak nyaman dan mengganggu aktivitas.

“Seperti tidur, belajar, bekerja sehingga dapat mempengaruhi konsentrasi,” kata Dosen Psikologi Fakultas Kedokteran Universitas Lambung Mangkurat (ULM) Banjarbaru itu.

Kedua, knalpot brong dapat menimbulkan reaksi emosi, seperti marah. Yang pada tingkat tertentu, berisiko menimbulkan perilaku agresif.

Ketiga, berisiko menimbulkan stres jika suara bising yang ditimbulkan terjadi secara terus menerus dan dalam durasi yang lama.

Keempat, pendengar knalpot brong kemungkinan mengisolasi diri karena tidak ingin terganggu oleh suara bising yang ditimbulkan.

“Seperti menutup pintu, menutup jendela, mengurangi akses untuk keluar rumah,” tamsilnya.

Terakhir, pada individu tertentu bisa berakibat pada gangguan fisik. Seperti orang dengan risiko penyakit jantung dan hipertensi.⁴

Menurut Sigmund Freud seseorang yang melakukan perilaku yang terlarang karena hati nurani atau superegonya begitu lemah atau tidak sempurna sehingga egonya tidak mampu mengontrol dorongan-dorongan dari dalam dirinya⁵, dengan kata lain orang-orang lain yang menggunakan knalpot balap/brong pada kendaraan bermotor yang digunakan untuk harian adalah orang yang tidak bisa mengontrol dirinya dan egois, hal tersebut ditandai dengan ketidakpedulian nya orang yang menggunakan knalpot balap/brong terhadap orang lain yang juga sama menggunakan jalanan umum, walaupun jalanan umum itu bisa digunakan digunakan oleh siapapun bukan berarti kita juga tidak memperdulikan orang sekitar.

Perundang-undangan mengenai knalpot ini dibuat untuk membuat semua orang yang berkendara di jalanan umum bisa berkendara dengan tenang dan tidak terganggu, ditambah lagi ada faktor keamanan yang diperhatikan pula pada proses pembuatan undang undang ini,

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang tersebut ialah :

1. Apa faktor yang menyebabkan masyarakat banyak menggunakan knalpot yang

⁴ <https://radarbanjarmasin.jawapos.com/hukum-peristiwa/1973154089/pakar-knalpot-brong-punya-dampak-psikologis> diakses pada tanggal 14 agustus 2024, pukul 21:17 wib

⁵Topo Santoso, Eva Achani Zulfa, , *Kriminologi Jakarta*, Rajawali Pers,(jakarta,juni 2016), hal 51

bukan standar dari pabrik nya ?

2. Bagaimana tingkat pelanggaran terhadap Pasal 285 Undang-Undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang pelarangan penggunaan knalpot yang tidak standar (studi kasus di Polres jakarta selatan) ?
3. Bagaimana penerapan Pasal 285 uu nomor 22 tahun 2009 tentang pelarangan penggunaan knalpot yang tidak standar di wilayah jakarta selatan ?
4. Hal apa yang menjadi kendala penegak hukum dalam melakukan penegakan terkait penindakan terhadap penggunaan knalpot yang tidak standar?

C. TUJUAN PENELITIAN

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, tujuan penulis melakukan penelitian ini ialah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui faktor apa saja yang membuat masyarakat menggunakan knalpot yang tidak standar
2. Untuk mengetahui tingkat pelanggaran Pasal 285 uu nomor 22 tahun 2009 tentang pelarangan penggunaan knalpot yang tidak standar (studi kasus di polsek cilandak jakarta selatan)
3. Untuk menganalisa penerapan Pasal 285 Undang-Undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang pelarangan penggunaan knalpot yang tidak standar di wilayah cilandak jakarta selatan
4. Untuk mengetahui kendala penegak hukum dalam melakukan penegakan terkait penindakan terhadap penggunaan knalpot yang tidak standar

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Manfaat teoritis : Manfaat teoritis adalah manfaat jangka panjang dalam rangka penyempurnaan undang – undang yang berhubungan dengan penyalahgunaan knalpot yang tidak standar

Hasil penelitian dari penulis bisa dijadikan bahan penelitian lebih lanjut bagi mereka yang berminat terhadap masalah penyalahgunaan knalpot yang tidak standar.

2. Manfaat praktis : Hasil penelitian ini dapat memberikan masukan bagi penegak hukum dalam proses penegakan hukum terhadap tindak penyalahgunaan knalpot.

Hasil penelitian ini juga bisa menjadi panduan untuk orang-orang yang ingin menggunakan knalpot balap untuk digunakan ditempat yang sesuai dan memenuhi persyaratan

E. KERANGKA TEORI DAN KONSEPTUAL

1. Kerangka teori

Dalam penelitian ini teori yang dikutip untuk menganalisa tentang pelarangan penggunaan knalpot yang tidak standar adalah (teori pemidanaan dan teori kebijakan hukum pidana)

- a) Teori pemidanaan

- 1) Teori Absolut/Teori pembalasan (*Vergeldings Theorien*). Menurut teori ini pidana dijatuhkan semata-mata karena orang telah melakukan kejahatan atau tindak pidana

2) Teori relatif berpokok pangkal pada dasar bahwa pidana adalah alat untuk menegakkan tata tertib (hukum) dalam masyarakat.

3) Teori gabungan memandang bahwa tujuan pemidanaan bersifat plural, karena menggabungkan antara prinsip-prinsip relatif (tujuan) dan absolut (pembalasan) sebagai satu kesatuan. Teori ini bercorak ganda, dimana pemidanaan mengandung karakter pembalasan sejauh

pemidanaan dilihat sebagai suatu kritik moral dalam menjawab tindakan yang salah. Sedangkan karakter tujuannya terletak pada ide bahwa tujuan kritik moral tersebut ialah suatu reformasi atau perubahan perilaku terpidana di kemudian hari.⁶ Dengan penelitian ini teori pemidanaan akan digunakan untuk menjawab rumusan masalah nomor 2 dan 3.

b) Teori kebijakan hukum pidana

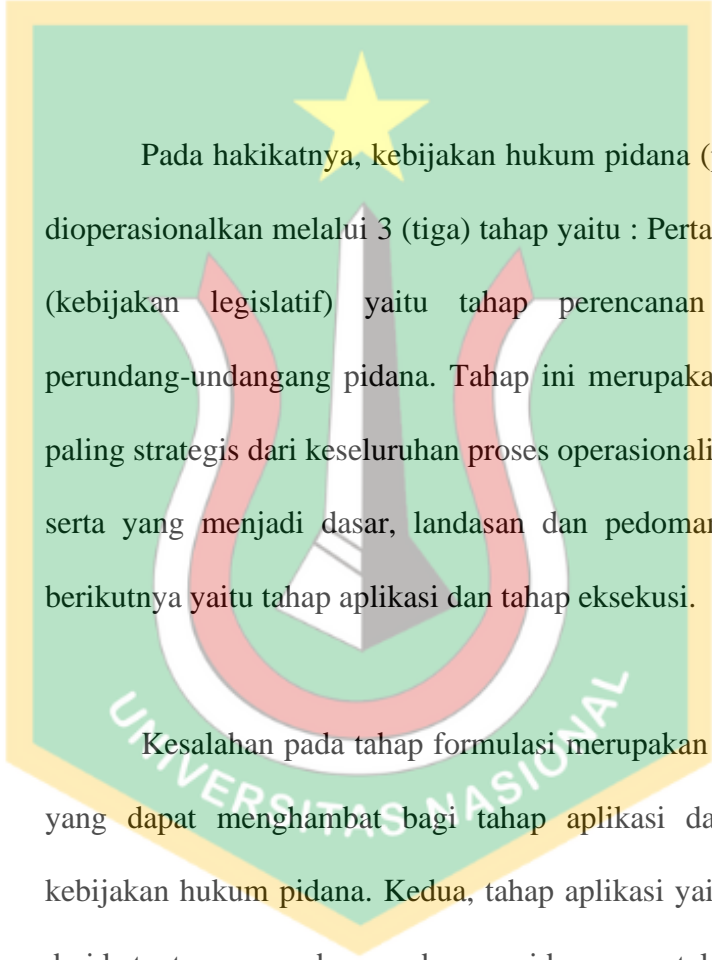
1) Kebijakan Hukum Pidana (*Penal Policy*) atau kebijakan kriminal (*criminal policy*). Pengertian atau istilah kebijakan diambil dari istilah “*policy*” (Inggris) atau “*politiek*” (Belanda). Bertolak dari kedua istilah asing ini, maka istilah “kebijakan hukum pidana” dapat pula disebut dengan istilah “politik hukum pidana”. Dalam kepustakaan asing istilah “politik hukum pidana” ini sering dikenal dengan berbagai istilah, antara lain “*penal policy*”, “*criminal law policy*”, atau “*strafrechtpolitiek*”.⁷

Menurut Sudarto, “Politik Hukum” adalah :

⁶ <https://www.lawyersclubs.com/teori-teori-pemidanaan-dan-tujuan-pemidanaan/> diakses pada tanggal 17 mei 2024 pukul 23:08 wib

⁷ H. John Kenedi, *kebijakan hukum pidana dalam sistem penegakan hukum di Indonesia*, pustaka pelajar, (yogyakarta, 2017), hal 4-5

1. Usaha untuk mewujudkan peraturan-peraturan yang baik sesuai dengan keadaan dan situasi pada suatu saat.
2. Kebijakan dari negara melalui badan-badan yang berwenang untuk menetapkan peraturan-peraturan yang dikehendaki yang diperkirakan bisa digunakan untuk mengekspresikan apa yang terkandung dalam masyarakat dan untuk mencapai apa yang dicita-citakan⁸.



Pada hakikatnya, kebijakan hukum pidana (penal policy) dapat dioperasionalkan melalui 3 (tiga) tahap yaitu : Pertama tahap formulasi (kebijakan legislatif) yaitu tahap perencanaan atau perumusan perundang-undangan pidana. Tahap ini merupakan tahap awal yang paling strategis dari keseluruhan proses operasionalisasi hukum pidana, serta yang menjadi dasar, landasan dan pedoman bagi tahap-tahap berikutnya yaitu tahap aplikasi dan tahap eksekusi.

Kesalahan pada tahap formulasi merupakan kesalahan strategis yang dapat menghambat bagi tahap aplikasi dan eksekusi dalam kebijakan hukum pidana. Kedua, tahap aplikasi yaitu tahap penerapan dari ketentuan perundang-undangan pidana yang telah dilanggar.

Ketiga, tahap eksekusi yaitu tahap pelaksanaan dari putusan pengadilan atas perbuatan pidana yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap, dengan penelitian ini teori kebijakan hukum pidana akan

⁸ Soedarto, *Hukum Pidana dan Perkembangan Masyarakat*, Sinar Baru, (Bandung, 1983), hal 20

digunakan untuk menjawab rumusan masalah nomor 1 dan 4.

c) Teori penegakan hukum

Menurut Satjipto Rahardjo, penegakan hukum adalah suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan. Keinginan-keinginan hukum yang dimaksud tidak lain adalah pikiran-pikiran badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum itu.⁹

Dalam teori penegakan hukum terdapat 3 faktor yang mempengaruhinya yaitu hukumnya sendiri, penegak hukumnya, dan budaya hukumnya, teori ini akan digunakan untuk menjawab rumusan masalah nomor 1

2. Kerangka konseptual

a) Pengertian efektivitas

Sedarmayanti yang menyatakan bahwa efektivitas merupakan suatu ukuran yang memberikan gambaran seberapa jauh target dapat dicapai. Pengertian efektivitas ini lebih berorientasi pada keluaran. Sedangkan masalah penggunaan masukan kurang menjadi perhatian utama.¹⁰

b) Pengertian tindak pidana

Istilah tindak pidana atau dalam Bahasa Belanda disebut *Strafbaar Feit* yang terdiri dari tiga kata, yakni *Straf* (diterjemahkan dengan pidana dan hukum), *Baar* (diterjemahkan dapat atau boleh), dan *Feit* (diterjemahkan

⁹ <http://lib.lemhannas.go.id/public/media/catalog/0010-011600000000286/swf/6115/files/basic-html/page5.html#:~:text=Menurut%20Satjipto%20Rahardjo%2C22%20penegakan,dalam%20peraturan-peraturan%20hukum%20itu.> Diakses pada tanggal 25 juli 2024 pukul 15:49 wib

¹⁰ Sedarmayanti, *Sumber Daya Manusia Dan Produktifitas Kerja* , Mandar Maju (Bandung, 2009), hal 59

tindak, peristiwa, pelanggaran, dan perbuatan)¹¹. Tindak pidana merupakan pengertian dasar dalam hukum pidana. Suatu kejahatan bisa diartikan secara yuridis normatif adalah perbuatan seperti yang terwujud in abstracto dalam peraturan pidana.¹²

c) Tindak pidana lalu lintas

KUHP tidak secara khusus mengatur tentang tindak pidana lalu lintas akan tetapi tindak pidana lalu lintas di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hal-hal mengenai tindak pidana lalu lintas terdapat sebanyak 44 pasal, yang diatur dalam Bab XX. Ketentuan pidana mulai dari Pasal 273 hingga Pasal 317 UULAJ, akan tetapi arti dari tindak pidana lalu lintas itu sendiri ialah “ sebuah perbuatan pelanggaran terhadap perundang-undangan yang mengatur tentang lalu lintas

d) Knalpot

Knalpot adalah bagian sepeda motor yang berbentuk pipa panjang dan berfungsi meredam bunyi letupan tempat saluran buangan gas atau peredam bunyi. Dari bentuk dan suaranya tersebut knalpot ini mampu meningkatkan tenaga mesin dan menambah tarikan makin kencang¹³

¹¹ Adam Chazawi, *Pelajaran Hukum Pidana I*, PT. Raja Grafindo, (Jakarta, 2007), Hal 69

¹² Sudikno Mertokusumo, *Mengenal hukum Liberty*,(Yogyakarta, 1999), Hal 10

¹³ <https://www.hukumonline.com/klini/detail/ulasan/lt552223909b127/adalah-hukuman-jika-memodifikasi-knalpot-sepeda-motor.pengertianknalpotracing>, di akses pada hari selasa 7 mei 2024 pukul 17:10 wib

- e) Sanksi pidana bagi pelaku tindak pidana yang menggunakan knalpot tidak standar

Didalam undang undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas didalam Pasal 285 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 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).”

Dari bunyi pasal tersebut bisa kita lihat bahwa pelaku dapat dikenakan dua sanksi yaitu pidana kurungan dan administrasi yaitu dengan membayar sejumlah uang yang telah ditentukan ke negara.¹⁴

Sanksi yang diterima oleh pelanggar tidak selalu datang dari aparat hukum namun juga tidak jarang diberikan oleh masyarakat yang merasa terganggu dengan bunyi dari knalpot yang berisik tersebut, sanksi yang sering diberikan oleh masyarakat kepada orang yang menggunakan knalpot brong/balap adalah pengerusakan terhadap knalpot orang yang berisik tersebut.

- f) Pengertian kebisingan

Menurut Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Nomor

¹⁴ Undang-undang nomor 22 tahun 2009 Pasal 285 tentang pelarangan penggunaan knalpot yang tidak standar

PER.13/MEN/X/2011 Tahun 2011 tentang nilai ambang batas faktor fisika dan faktor kimia di tempat kerja menyebutkan kebisingan adalah semua suara yang tidak dikehendaki yang bersumber dari alat-alat proses produksi dan/atau alat-alat kerja yang pada tingkat tertentu dapat menimbulkan gangguan pendengaran. Definisi lain adalah bunyi yang didengar sebagai rangsangan-rangsangan pada telinga oleh getaran-getaran melalui media elastis, dan manakala bunyi-bunyi tersebut tidak dikehendaki, maka dinyatakan sebagai kebisingan.

Secara umum kebisingan adalah suara maupun bunyi yang tidak diinginkan yang mengganggu telinga yang mendengarnya, suara ini bisa mengganggu aktivitas ataupun kenyamanan seseorang dalam menjalani kehidupannya, kebisingan juga mempunyai efek yang tidak baik apabila secara terus menerus di dengar oleh kuping manusia, efeknya antara lain adalah

- a. gangguan pendengaran : Kebisingan yang terus-menerus dapat merusak sel-sel pendengaran di telinga dan menyebabkan kerusakan permanen pada pendengaran.
- b. gangguan tidur : Kebisingan yang berlebihan dapat mengganggu tidur seseorang, sehingga menyebabkan gangguan kesehatan lainnya seperti kelelahan, kurang konsentrasi, dan mudah tersinggung.
- c. Gangguan kesehatan mental : Paparan kebisingan yang terus-

menerus dan berlebihan juga dapat mempengaruhi kesehatan mental seseorang.

- d. Gangguan kesehatan fisik : Kebisingan yang berlebihan juga dapat menyebabkan tekanan darah tinggi, sakit kepala, dan masalah jantung.¹⁵

F. Metode penelitian

1. Jenis penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah penelitian empiris, Satjipto Raharjo mengatakan bahwa "... untuk mampu memahami hukum lalu lintas tidak bisa hanya membaca undang-undang lalu lintas saja, tetapi juga harus turun dan mengamati langsung apa yang terjadi di jalan raya ..."¹⁶
2. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum empiris berbeda dengan pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum normatif. Dalam penelitian hukum empiris yang menjadi fokus kajian pada bekerjanya hukum dalam masyarakat. Pendekatan pendekatan yang sering digunakan dalam penelitian hukum empiris, meliputi:¹⁷
 - a. Pendekatan sosiologi hukum merupakan pendekatan yang menganalisis tentang bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma

¹⁵ <https://dinkes.jakarta.go.id/berita/read/pengaruh-kebisingan-bagi-kesehatan-tubuh-manusia#:~:text=Kebisingan%20yang%20berlebihan%20dapat%20menggangu,%20penyakit%20jantung%20dan%20depresi>. Diakses pada tanggal 7 agustus 2024 pukul 21:36 wib

¹⁶ Satjipto Raharjo, *Sisi Lain Dari Hukum Di Indonesia*, Kompas, (Jakarta, 2006), hal. 96.

¹⁷ Salim HS dan Erlies, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, RajaGrafindo Persada, (Jakarta, 2013), hal.23

itu bekerja di dalam masyarakat. Di samping itu, dikenal juga pendekatan sosiologi tentang hukum. Pendekatan ini dikonstruksikan sebagai sesuatu perilaku masyarakat yang ajek, terlembagakan serta mendapatkan legitimasi secara sosial.

- b. Pendekatan antropologi hukum merupakan pendekatan yang mengkaji cara-cara penyelesaian sengketa, baik dalam masyarakat modern

maupun masyarakat tradisional. Antropologi melihat hukum dari aspek terbentuknya atau asal usul manusia dalam masyarakat yang mempengaruhi hukum.

- c. Pendekatan psikologi hukum merupakan pendekatan di dalam penelitian hukum empiris, di mana hukum dilihat pada kejiwaan manusia. Kejiwaan manusia tentu menyangkut tentang kepatuhan dan kesadaran masyarakat tentang hukum, seperti masyarakat melakukan perbuatan yang melanggar hukum.¹⁸

Dan untuk pendekatan yang akan digunakan untuk penelitian ini adalah pendekatan sosiologi hukum, hal ini dikarenakan pendekatan ini membantu peneliti untuk memahami hukum dalam konteks sosial, dan juga membantu peneliti mengerti mengenai pengambilan kebijakan dan penegakan hukum dengan melihat dari faktor-faktor sosial seperti budaya, ekonomi, dan politik.

¹⁸ Mukti Fajar Nd, Yulianto Ahmad, Dualisme Penelitian Hukum: normative dan empiris., Pustaka Pelajar, (Yogyakarta, 2010), hal 47-49

Dengan digunakannya pendekatan sosiologi hukum peneliti dapat menggunakan metode empiris dalam penelitiannya seperti survey, wawancara, dan obeservasi. Hal ini membantu peneliti untuk mendapatkan data yang nyata tentang bagaimana masyarakat bersikap terhadap hukum yang sudah dibentuk dan ditentukan oleh negara.

3. Bahan hukum

a. Bahan hukum primer :

Bahan Hukum Primer adalah bahan hukum yang bersifat mengikat. Bahan Hukum Primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

- 1) undang undang nomor 22 tahun 2009 pasal 285 tentang lalu lintas.
- 2) Peraturan menteri negara lingkungan hidup nomor 07 tahun 2009 tentang ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru lampiran pasal 9 c

b. Bahan hukum sekunder :

Bahan Hukum Sekunder adalah Bahan Hukum yang terdiri dari Bahan Pendukung seperti pendapat para ahli. Oleh karena itu dalam Penelitian Skripsi ini penulis menggunakan bahan hukum sekunder yaitu Pendapat yang diberikan para Ahli yang terkait pada masalah yang diteliti penulis

yang terhimpun dalam berbagai literatur/buku maupun Jurnal Hukum.

4. Teknik pengumpulan bahan penelitian

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data dengan wawancara, Wawancara dimaksudkan melakukan tanya jawab secara langsung antara peneliti dengan responden atau narasumber atau informan untuk mendapatkan informasi. Wawancara adalah bagian penting dalam suatu penelitian hukum terutama dalam penelitian hukum empiris. Metode wawancara digunakan untuk memperoleh informasi tentang hal-hal yang tidak dapat diperoleh melalui pengamatan¹⁹.

Selain itu penulis juga akan melakukan Observasi terlibat langsung biasanya digunakan untuk mengetahui data secara kualitatif dengan melakukan "penggalan" fakta-fakta, sosial tidak hanya yang tampak "diper permukaan" namun justru untuk menggali apa yang sesungguhnya terjadi di balik peristiwa nyata tersebut.

Ukuran-ukuran tidak dibuat oleh peneliti, tetapi diserahkan seluruhnya pada hasil temuan di lapangan. Misalnya, bagaimana menjelaskan banyaknya kasus masyarakat tidak menaati peraturan lalu lintas²⁰.

¹⁹ Burhan Asshafa, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, (Jakarta, 2004), hal 59

²⁰ Sigit Sapto Nugroho Anik Tri Haryani, Farkhani, *Metodelogi Riset Hukum*, oase group, (sukoharjo, 2020) ,hal 60

Dalam penelitian ini penulis menggunakan pendekatan Menurut Ronny Hanitijo Soemitro, bahwa penelitian hukum empiris yaitu penelitian hukum yang memperoleh datanya dari data primer atau data yang diperoleh langsung dari masyarakat.²¹

Penelitian hukum empiris atau *socio-legal (socio legal research)* yang merupakan pendekatan dalam meneliti hukum sebagai obyek penelitiannya tidak hanya dipandang sebagai disiplin yang preskriptif dan terapan belaka, tetapi juga empiris atau kenyataan hukum. Oleh karena itu, penelitian hukum empiris dimaksudkan untuk mengajak para peneliti tidak hanya memikirkan masalah-masalah hukum yang bersifat normatif.

Penggunaan penelitian hukum empiris diharapkan bisa membantu peneliti untuk memahami efektivitas hukum yang berlaku dimasyarakat, kemudian mengidentifikasi masalah secara praktis yaitu dengan memahami penerapan hukum dalam kehidupan sehari-hari masyarakat, dan yang terakhir adalah untuk mengevaluasi dampak hukum dari undang-undang, regulasi, dan kebijakan hukum yang berlaku pada masyarakat.

5. Analisa bahan hukum penelitian

Penelitian ini menggunakan analisis hukum secara kualitatif yaitu metode pemaknaan atau interpretasi terhadap sebuah fenomena atau gejala, baik

²¹ Mukti Fajar Nd , Yulianto Ahmad, *Dualisme Penelitian Hukum: normative dan empiris.*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2010, hal 154

pada pelakunya maupun produk dari tindakannya data penelitian kualitatif sangat tergantung pada peneliti itu sendiri. Karena itu, semakin peneliti berpengalaman melakukan penelitian, maka hasil penelitian akan semakin berkualitas²², oleh karena itu akan dilakukannya pengamatan yang dilakukan dilapangan dan dengan menganalisa data yang tercatat, yang kemudian dibantu juga dengan pengertian-pengertian yang berasal dari para ahli.

G. Sistematika penulisan

penulis merumuskan sistematika penulisan dalam penelitian ini yang terdiri sub-sub bab sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab pendahuluan ini, penulis membuat latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka teori dan kerangka konseptual penelitian, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN TENTANG PELARANGAN PENGGUNAAN KNALPOT YANG TIDAK STANDAR

Dalam bab ini penulis membahas tentang pengertian tindak pidana, pengertian knalpot yang tidak standar, pengertian knalpot standar, dan sanksi yang dijatuhkan kepada pelanggar.

BAB III DATA TENTANG PELANGGARAN TERHADAP PASAL 285 UNDANG-UNDANG RI NOMOR 22 TAHUN 2009 DI WILAYAH HUKUM

²² Sijarudin Saleh, *analisis data kualitatif*, Pustaka Ramadhan, (Jakarta, juni 2017) , hal 4

JAKARTA SELATAN

Dalam bab ini, penulis akan menyampaikan data yang diperoleh dari polres jakarta selatan tentang pelanggaran terhadap Pasal 285 uu nomor 22 tahun 2009.

BAB IV ANALISA YURIDIS EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PASAL 285 UNDANG-UNDANG RI NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG PELARANGAN PENGGUNAAN KNALPOT YANG TIDAK STANDAR (STUDI KASUS DI POLRES JAKARTA SELATAN)

Dalam bab ini penulis membuat analisa yuridis menyangkut tingkat pelanggaran terhadap Pasal 285 uu nomor 22 tahun 2009 tentang pelarangan penggunaan knalpot yang tidak standar (studi kasus di polsek cilandak jakarta selatan), dan penerapan Pasal 285 uu nomor 22 tahun 2009 tentang pelarangan penggunaan knalpot yang tidak standar di wilayah cilandak jakarta selatan dari pelaksanaan Pasal 285 uu nomor 22 tahun 2009 tentang pelarangan penggunaan knalpot yang tidak standar dalam studi kasus di polsek cilandak jakarta selatan.

BAB V PENUTUP

Bab penutup ini, penulis akan membuat kesimpulan dan saran atas penelitian yang dilakukan dari hasil penelitian skripsi penulis ini.