



**PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KENDARAAN
BERMOTOR DENGAN "KNALPOT RACING" OLEH
KEPOLISIAN RESOR MAGELANG KOTA**

SKRIPSI

**Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Studi Strata Satu (S-1)
Untuk Mencapai Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

Damas Reza Kurniadi

8111413270

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG
FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

2018

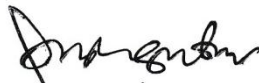
PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi dengan judul “Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan “Knalpot Racing” Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota” yang ditulis oleh Damas Reza Kurniadi Nim 8111413270 telah disetujui oleh pembimbing untuk diajukan ke Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang pada:

Hari : *Jum'at*
Tanggal : *11 Mei 2018*

Menyetujui,

Dosen Pembimbing I



Dr. Indah Sri Utari, S.H., M.Hum.
NIP. 196401132003122001

Mengetahui,
Wakil Dekan Bidang Akademik



Dr. Martifah, M.Hum.
NIP. 196205171986012001

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan “Knalpot Racing” Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota” yang ditulis oleh Damas Reza Kurniadi Nim 8111413270 telah dipertahankan di depan Sidang Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang pada:

Hari : Senin

Tanggal : 4 Juni 2018

Penguji Utama



Indung Wijavanto, S.H., M.H.
NIP. 198207132008121002

Penguji I



Anis Widyawati, S.H., M.H.
NIP. 197906022008012021

Penguji II



Dr. Indah Sri Utari, S.H., M.Hum.
NIP. 196401132003122001

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum
Universitas Negeri Semarang



Dr. Rodiyah, S.Pd., S.H., M.Si
NIP. 197206192000032001

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa skripsi saya yang berjudul **“Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan “Knalpot Racing” Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota**” adalah benar-benar karya saya sendiri. Hal-hal yang bukan merupakan karya saya dalam penulisan ini ditunjukkan dalam daftar pustaka. Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, saya bersedia menerima sanksi akademik.

Semarang, 14 Mei 2018



Damas Reza Kurniadi
NIM. 8111413270

**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Negeri Semarang, penulis yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Damas Reza Kurniadi
NIM : 8111413270
Program Studi : Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Negeri Semarang **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (Non-exclusive Royalty Free Right)** atas karya ilmiah penulis yang berjudul "Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan "Knalpot Racing" Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota". Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Negeri Semarang berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir penulis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pencipta dan pemilik Hak Cipta.

Dengan pernyataan ini penulis buat dengan sebenarnya.

Semarang, 14 Mei 2018



Damas Reza Kurniadi
NIM. 8111413270

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

“ Dunia ibarat bayangan. Kalau kau berusaha menangkapnya, ia akan lari. Tapi kalau kau membelakanginya, ia tak punya pilihan selain mengikutimu”.

(Ibnu Qayyim Al Jauziyyah)

“Terasa sulit ketika aku merasa harus melakukan sesuatu. Tetapi, menjadi mudah ketika aku menginginkannya dan keluarga mendukungku.”

PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan kepada:

1. Kedua orang tua sayayang selalu membimbing, memberikan doa serta dukungan baik secara materiil maupun imateriil sehingga skripsi ini dapat terselesaikan.
2. Dosen dan Guru saya, terimakasih atas ilmu yang diberikan.
3. Almamater dan semua pihak yang memotivasi penulis dan membantu dalam pembuatan skripsi ini.

UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

PRAKATA

Alhamdulillah, puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya kepada penulis, sehingga skripsi dengan judul “Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan “Knalpot Racing” Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota” dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa Skripsi ini dapat tersusun dengan baik tidak terlepas dari bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, untuk itu pada kesempatan kali ini penulis akan menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Prof. Dr. Fathur Rokhman, M.Hum., Rektor Universitas Negeri Semarang
2. Dr. Rodiyah, S.Pd., S.H., M.Si., Dekan Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang
3. Dr. Martitah, M.Hum., Wakil Dekan Bidang Akademik Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang
4. Anis Widyawati, S.H., M.H. sebagai Ketua Bagian Pidana Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang
5. Dr. Indah Sri Utari, S.H., M.Hum. sebagai dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, motivasi, saran, dan kritik yang membangun dengan sabar dan tulus sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan ilmunya yang bermanfaat bagi penulis dikemudian hari.
7. Seluruh Tenaga Kependidikan Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan pelayanan dengan baik.

8. Kapolres Magelang Kota AKBP Kristanto Yoga Darmawan SIK, MSI.
Yang telah mengizinkan penulis untuk penelitian pada satuan kerjanya.
9. Aiptu Wahyudi Kaurmintu Satuan Lalu Lintas Polres Magelang Kota yang telah membantu dalam proses penelitian dan penyusunan Skripsi.
10. Bribka Ronny Satuan Lalu Lintas Polres Magelang Kota yang telah membantu dalam proses penelitian dan penyusunan Skripsi.
11. Polres Magelang yang telah membantu dalam proses penelitian dan penyusunan Skripsi.
12. Drs. Suryantoro sebagai Kepala Dinas Perhubungan yang telah membantu dalam proses penelitian dan penyusunan Skripsi.
13. Sulisty Nugroho S.Tr sebagai Kasubag Umum Dinas Perhubungan yang telah membantu dalam proses penelitian dan penyusunan Skripsi.
14. Soleh Achirudin Pengelola Uji Kendaraan Dinas Perhubungan yang telah membantu dalam proses penelitian dan penyusunan Skripsi.
15. Kedua orang tua saya tercinta, Bapak Subirar, S.Pdi. dan Ibu Sukardirah, S.Pd yang selalu mendidik dan merawat dengan penuh kasih sayang. Tidak lupa selalu memberikan do'a, motivasi dan dukungan baik moral maupun material, sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
16. Kakak saya tercinta, Aziz Fajar Kurnianto, Azizah Asri Kurnia Sari, Ananda Kurniawan, dan Fitmawati yang selalu memberikan semangat kepada saya untuk menyelesaikan skripsi ini.
17. Teman-teman di Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang (Oddi Gusman, S.H., Hanang Hendra Pradana, S.H., Isyar Reza, S.H., Muhamad

Fitriaa Syahputri, Zivora Kristiyani, S.H, Fanny Khakunnisa, S.H.) sebagai teman perjuangan yang hebat.

18. Keluarga BEM KM UNNES 2016 Kabinet Ngabekti sebagai teman diskusi yang hebat.

19. Keluargabesar BYONIC Indonesia sebagai sumber inspirasi topik penelitian.

20. Ridan dan seluruh jamaah Dania Travel yang sudah memberikan pengalaman semasa penulisan skripsi ini.

21. Semua teman-teman Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang Angkatan 2013 dan semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan sehingga diharapkan adanya kritik dan saran dari semua pihak. Akhirnya, semoga skripsi ini bermanfaat bagi para pembaca dan bagi perkembangan hukum di Indonesia.

Semarang, 14 Mei 2018



Damas Reza Kurniadi
NIM. 8111413270

ABSTRAK

Damas Reza Kurniadi. 2017. Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan “Knalpot Racing” Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota. Prodi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Negeri Semarang. Dr. Indah Sri Utari, S.H., M.Hum.

Kata Kunci: Penegakan Hukum, Knalpot Racing, Polres Magelang Kota

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 racing*. 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. Untuk itu rumusan masalah dalam skripsi ini adalah bagaimana Implementasi peraturan mengenai penggunaan motor knalpot racing di jalan umum?, bagaimana polusi yang ditimbulkan oleh penggunaan motor berknalpot racing ? dan yang ketiga adalah bagaimana tindakan yang dilakukan kepolisian Resor kota Magelang dalam menangani penggunaan knalpot racing?

Penelitian ini menggunakan penelitian hukum dengan pendekatan penelitian kualitatif hukum. Jenis penelitian ini adalah yuridis-sosiologis. Fokus penelitian pada Penegakan hukum terhadap kendaraan bermotor dengan “knalpot racing” di wilayah hukum Polres Magelang Kota. Sumber data menggunakan sumber data primer dan sekunder dengan teknik pengumpulan data berupa studi kepustakaan, wawancara, observasi, dan dokumentasi. Validitas data dengan teknik triangulasi data dan analisis data menggunakan analisis deskriptif.

Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa implementasi peraturan terhadap penggunaan kendaraan bermotor dengan “knalpot racing” di Kepolisian Resor Magelang Kota menunjukkan peningkatan dari tahun ke tahun . Penegakan hukum terhadap penggunaan motor “knalpot racing” sendiri masuk dalam penegakan hukum di bidang lalu lintas . Penegakan hukum di bidang lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi beberapa bagian, yaitu: Penegakan hukum secara preventif (non penal) dan penegakan hukum secara represif (penal). Simpulan dalam skripsi ini bahwa implementasi peraturan mengenai Penggunaan Motor Knalpot Racing Di Jalan Umum sudah dijalankan sesuai Undang-Undang terdapat berbagai faktor yang mempengaruhi didalamnya, sehingga dalam mewujudkan terciptanya ketertiban lalu lintas tidak dapat lepas dari faktor manusia pelaksana, aparat penegak juga budaya. Tindakan yang dilakukan Kepolisian Resor Magelang Kota dalam menanggapi penggunaan “knalpot racing” adalah melakukan tindakan tilang dan penyitaan dengan mempertimbangkan dampak dari polusi penggunaan “knalpot racing” yang tidak hanya merusak kesehatan manusia tetapi juga merusak lingkungan.

DAFTAR ISI

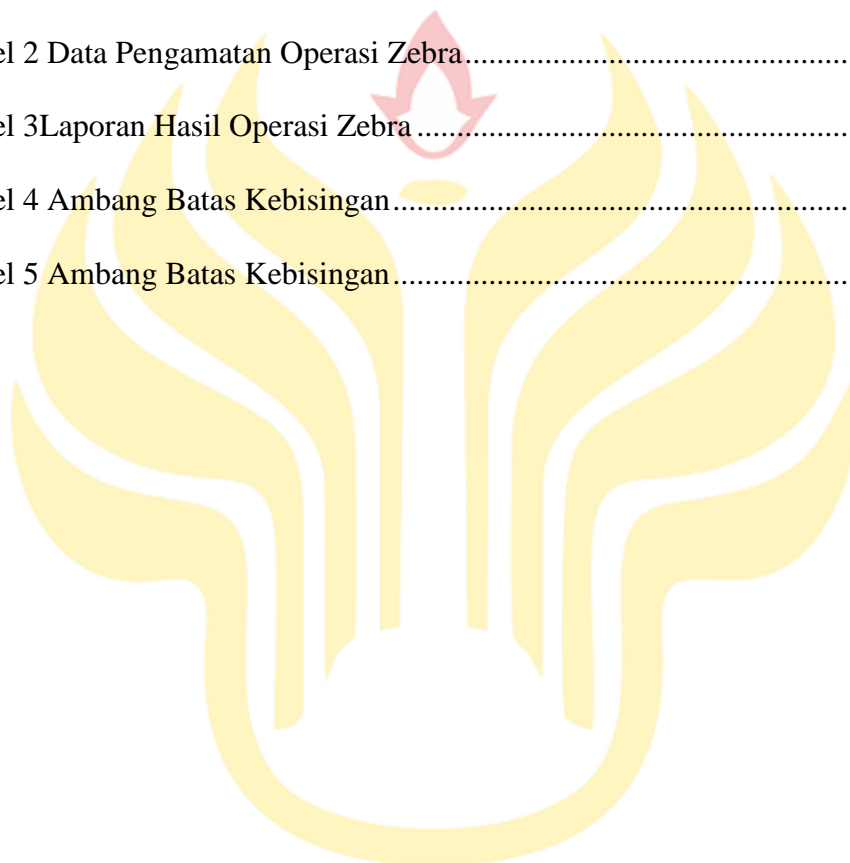
	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI	iv
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI	v
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	vi
PRAKATA	vii
ABSTRAK	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
DAFTAR LAMPIRAN	xvii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	5
1.3 Pembatasan Masalah	5
1.4 Rumusan Masalah	6
1.5 Tujuan Penelitian	6
1.6 Manfaat Penelitian	6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	8
2.1 Penelitian Terdahulu	8
2.2 Landasan Teori.....	10
2.3 Landasan Konseptual	14
2.3.1 Dimensi Penegakan Hukum Dalam Sistem Peradilan Pidana	14
2.3.2 Peraturan Lalu-Lintas Dalam Hukum Positif Indonesia	18
2.3.3 Tugas dan Wewenang POLRI.....	25
2.3.4 Diskresi Kepolisian	32
2.4 Kerangka Berpikir	36
BAB III METODE PENELITIAN	37
3.1 Pendekatan Penelitian	37
3.2 Jenis Penelitian.....	37
3.3 Fokus Penelitian.....	38
3.4 Lokasi Penelitian.....	38
3.5 Sumber Data Penelitian	38
3.6.1 Data Primer	38
3.6.2 Data Sekunder.....	39
3.6 Teknik Pengambilan Data.....	40
3.7 Validitas Data	41
3.8 Analisis Data.....	42

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	43
4.1 Implementasi Peraturan Terhadap Penggunaan Kendaraan bermotor dengan <i>Knalpot Racing</i> di Kepolisian Resor Magelang Kota.....	43
4.1.1 Realitas Pelanggaran	51
4.1.2 Penegakan Hukum	56
4.1.3 Sanksi yang Dijatuhkan Kepada Pelanggar	66
4.2 Tindakan yang Dilakukan Kepolisian Resor Magelang Kota dalam Menangani Penggunaan <i>Knalpot Racing</i> di Jalanan Umum	69
4.2.1 Alasan Pertimbangan Penindakan.....	75
4.2.2 Dampak dari Polusi yang Ditimbulkan” <i>Knalpot Racing</i> ”	82
BAB V PENUTUP.....	85
5.1 Simpulan	85
5.2 Saran	87
DAFTAR PUSTAKA	88
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

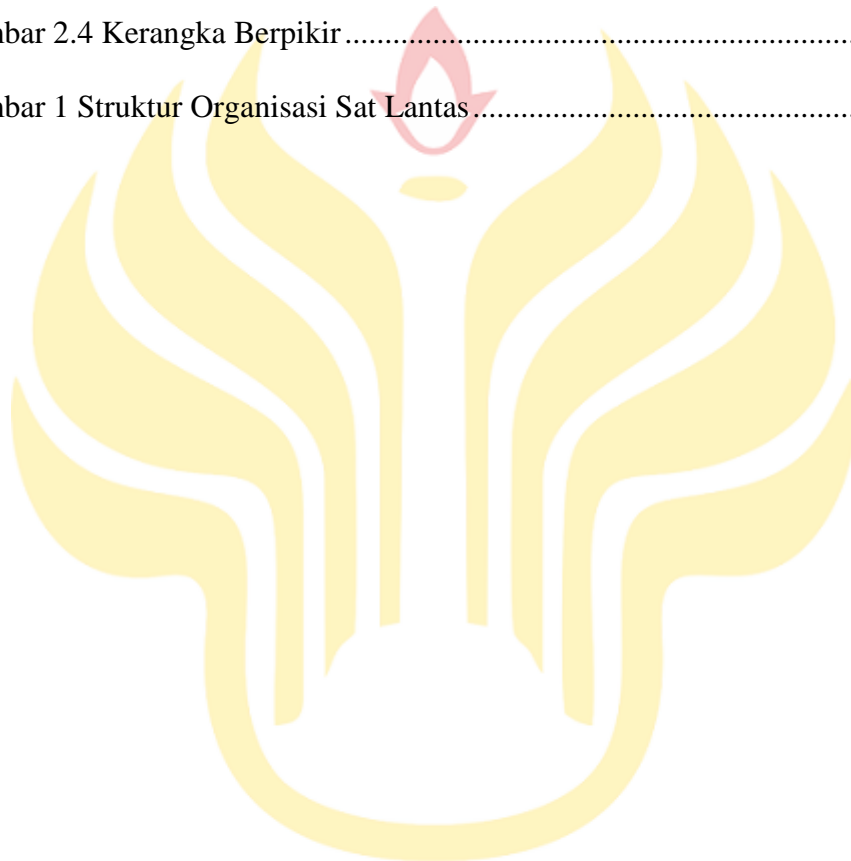
	Halaman
Tabel 1 Jenis Pelanggaran dan Denda Pelanggaran Lalu Lintas	18
Tabel 2 Data Pengamatan Operasi Zebra	53
Tabel 3 Laporan Hasil Operasi Zebra	54
Tabel 4 Ambang Batas Kebisingan	62
Tabel 5 Ambang Batas Kebisingan	82



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.4 Kerangka Berpikir	36
Gambar 1 Struktur Organisasi Sat Lantas	49



UNNES
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Surat Keputusan Dosen Pembimbing Skripsi
- Lampiran 2 Surat Izin Penelitian di Polres Magelang Kota
- Lampiran 3 Surat Pemberitahuan Telah Melakukan Penelitian dari Polres
Magelang Kota
- Lampiran 4 Surat Izin Penelitian di Dinas Perhubungan Kota Magelang
- Lampiran 5 Surat Pemberitahuan Telah Melakukan Penelitian dari Dinas
Perhubungan Kota Magelang
- Lampiran 6 Jawaban instrumen penelitian / wawancara dari arasumber
Satlantas Polres Magelang Kota
- Lampiran 7 Jawaban instrumen penelitian / wawancara dari Narasumber
Dinas Perhubungan
- Lampiran 8 Laporan Hasil Operasi Zebra Kepolisian Resor Magelang Kota

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Modernisasi mempunyai dampak yang sangat nyata dalam kehidupan masyarakat, perubahan jaman yang sangat cepat dalam berbagai bidang menimbulkan berbagai permasalahan yang sangat kompleks. Permasalahan muncul bagi mereka yang belum siap menerima adanya perubahan, permasalahan tersebut muncul dalam bidang ekonomi, pendidikan, kesehatan, lingkungan, sosial, politik, dan budaya. Selain modernisasi permasalahan tersebut juga ditimbulkan dari globalisasi. Perbedaan pandangan dan pemikiran dari globalisasi yang berbarengan dengan gaya hidup modern menimbulkan perilaku atau kegiatan yang dianggap menyimpang dan dianggap merugikan masyarakat.

Salah satu perilaku masyarakat yang marak pada dunia modern saat ini adalah perilaku berpergian masyarakat menggunakan alat transportasi pribadi. Di zaman sekarang transportasi menjadi hal yang sangat penting dalam menjalani kehidupan sehari-hari. Untuk berpergian jauh kini masyarakat bisa dengan mudah dan cepat untuk sampai di tempat yang ingin dituju. Ini semua berkat hasil pemikiran manusia sendiri yang mampu menciptakan dan mengembangkan alat transportasi yang sangat membantu dalam kehidupan kita sehari-hari. Salah satu alat transportasi yang paling banyak digunakan masyarakat kita adalah kendaraan bermotor roda dua atau yang lebih dikenal dengan sebutan sepeda motor.

Produksi industri kendaraan bermotor roda dua buatan asli Indonesia maupun buatan luar Indonesia yang dirangkai di Indonesia semakin lama semakin beragam, sehingga masyarakat tertarik untuk membeli sepeda motor. Dari sini bisa dilihat begitu banyak bentuk dan model serta muncul berbagai macam keinginan masyarakat yang berbeda-beda untuk membeli sepeda motor yang mereka inginkan. Masyarakat juga perlu memilih sepeda motor seperti apa yang ingin ditungganginya guna memberikan manfaat maupun gengsi yang menurutnya lebih percaya diri apabila sudah mengendarai sepeda motor tersebut.

Dari perihal gengsi tersebut sepeda motor dalam perkembangannya tidak hanya dijadikan untuk sarana transportasi tetapi juga sebagai sarana kreasi bagi masyarakat. Sarana kreasi menggunakan sepeda motor disini didalam masyarakat dikenal dengan modifikasi sepeda motor. Dari kegiatan modifikasi ini sepeda motor menjadi lebih berbeda dengan sepeda motor yang baru saja keluar dari pabrik dari segi bentuk , warna dan suara.

Coba berpikir mundur sejenak untuk menganalisa sedikit keinginan masyarakat khususnya kalangan remaja. Bagi masyarakat yang ingin memiliki sepeda motor tidak semua mau menggunakan sepeda motor standar pengeluaran pabrik sehingga sepeda motor tersebut dimodifikasi sedemikian rupa dan merubah apapun bagian-bagian atau asesoris yang ada di sepeda motor tersebut sampai tidak memperdulikan kenyamanan dan keamanan keselamatan yang seharusnya lebih penting untuk diperhatikan dalam berlalulintas.

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 tenaga bahkan sepeda motor akan terlihat lebih garang karena suara yang ditimbulkan saat berkendara di jalan umum.

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 suara keras yang ditimbulkan sepeda motor di jalan umum, masyarakat yang lain menjadi tidak nyaman karena dianggap bising. Padahal masyarakat dalam lalu-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 bersama sesama pengguna jalan lainnya. Selain keselamatan bersama, pengemudi sepeda motor juga perlu memperhatikan kenyamanan dan keamanan kendaraan untuk beraktifitas sehari-hari.

Pengaturan hukum tentang Penggunaan Sepeda Motor ini tercantum pada Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Bagian Kedua tentang Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor di Pasal 48 ayat (1), “Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.”

Pasal 48 ayat (3) yang berbunyi,
Persyaratan laik jalan yang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) di tentukan 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 rem;
- 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.

Kemudian ketentuan lanjut mengenai kebisingan suara tersebut diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru. Dalam lampiran II, peraturan tersebut terdapat tabel yang menunjukkan bahwa sepeda motor dengan mesin bervolume hingga 80cc memiliki ambang batas kebisingan 77dB. Motor dengan mesin 80cc-175cc ambang batas kebisingannya 80dB, sementara diatas 175cc adalah 83dB.

Peraturan Menteri Nomor 7 Tahun 2009 dalam hal penegakan hukum mengenai penggunaan “knalpot racing” karena dalam Pasal 48 ayat (4) berbunyi “ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis laik jalan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (2) dan (3) diatur dengan peraturan pemerintah”. Jadi dalam pelaksanaan penegakan hukum mengenai penggunaan “knalpot racing” tidak boleh mengesampingkan Peraturan Menteri Nomor 7 tahun 2009 tersebut. Tetapi dalam pelaksanaannya penegakan penggunaan “knalpot racing” masih dianggap kontroversi.

Dari uraian dan beberapa permasalahan yang dijelaskan di atas itulah yang membuat penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan mengambil judul **Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor Dengan Motor “Knalpot**

Racing” Oleh Kepolisian Resor Magelang Kota, di mana penelitian ini nantinya bersifat analisis yuridis empiris terkait, karena hendak mengetahui upaya yang dilakukan polri dalam penegakan hukum terhadap penanganan motor “knalpot racing” .

1.2 Identifikasi Masalah

Dari Latar belakang di atas, maka dapat diidentifikasi permasalahan-permasalahan sebagai berikut:

1. Keterkaitan antara Pasal 48 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 dan Peraturan Menteri Nomor 7 Tahun 2009.
2. Implementasi peraturan menteri nomor 7 tahun 2009 terhadap dampak yang ditimbulkan dari kebisingan “knalpot racing”.
3. Dilihat berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 7 Tahun 2009 seharusnya Polri sudah mempunyai landasan kuat dalam penegakan hukum .

Dalam praktek pelaksanaan penegakan hukum terhadap penanganan motor “knalpot racing” dianggap kontroversi

1.3 Pembatasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka dalam hal inipeneliti akan membatasi fokus permasalahan terkait dengan Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan”Knalpot Racing” oleh Kepolisian Resor Kota

Magelang, yaitu meliputi:

1. Implementasi peraturan mengenai penggunaan “knalpot racing” di jalan umum.

2. Tindakan yang dilakukan kepolisian Resor Kota Magelang dalam menangani maraknya penggunaan “knalpot racing”

1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah dan pembatasan masalah di atas maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Implementasi peraturan mengenai penggunaan motor “knalpot racing” di jalan umum?
2. Bagaimana tindakan yang dilakukan kepolisian Resor Kota Magelang dalam menangani penggunaan “knalpot racing”?

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka penelitian ini mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui peraturan mengenai penggunaan motor “knalpot racing” di jalan umum;
2. Untuk menganalisis tindakan yang dilakukan kepolisian Resor Kota Magelang dalam menangani maraknya penggunaan “knalpot racing”.

1.6 Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis maupun praktis. Manfaat teoritis artinya hasil penelitian bermanfaat untuk mengembangkan ilmu pengetahuan. Manfaat praktis artinya memiliki kedayagunaan baik itu bagi lembaga, institusi ataupun perorangan. Uraian selengkapnya adalah sebagai berikut:

1) Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat secara teoritis di bidang ilmu hukum dan menambah bahan kepustakaan hukum, khususnya yang berkaitan dengan hukum pidana lalu lintas dan angkutan umum

2) Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini diharapkan pula untuk dapat memberikan sumbangan pemikiran sebagai masukan dalam praktik penegakan hukum serta langkah pemerintah dan kepolisian dalam menerbitkan sebuah keputusan baru, khususnya yang berkaitan dengan lalulintas dan angkutan jalan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian mengenai Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan "Knalpot Racing" oleh Kepolisian Resor Magelang Kota berlandaskan penelitian-penelitian terdahulu yang sudah dilaksanakan oleh beberapa peneliti, berikut adalah beberapa penelitian yang terkait dengan Penegakan Hukum Terhadap Penanganan Motor "Knalpot Racing"

Yang pertama adalah penelitian yang dilakukan oleh Muh.Hannan S dari Fakultas Hukum Universitas Hasanudin Makasartahun 2013 dalam skripsinya yang berjudul "Tinjauan Kriminologis Terhadap Pelanggaran Penggunaan Motor Racing Pada Jalan Umum". Penelitian ini lebih berfokus kepada tinjauan kriminologis dan faktor penyebab maraknya penggunaan motor racing pada jalan umum di Kabupaten Goa , sedangkan dalam penelitian yang akan penulis lakukan adalah lebih berfokus kepada penegakan hukum yang dilakukan oleh kepolisian resor Kota Magelang terhadap motor "Knalpot Racing".

Sedangkan Penelitian yang dilakukan oleh Michael Agung Budianto Kaparang dari Fakultas Hukum Universitas Slamet Riyadi tahun 2016 dalam skripsinya yang berjudul "Penanganan Pelanggaran Lalu Lintas Dalam Hal Memodifikasi Kendaraan Bermotor di Kota Surakarta". Penelitian ini lebih berfokus kepada upaya-upaya penanganan pelanggaran lalu lintas dalam hal memodifikasi kendaraan bermotor di Kota Surakarta . Sedangkan dalam penelitian yang akan penulis teliti adalah lebih befokus kepada penengakan

hukum terhadap penanganan motor “knalpot racing”. Dalam hal ini objek dari penelitian ini lebih terfokus dalam penggunaan “knalpot racing”.

Selain penelitian terdahulu dari skripsi disini peneliti juga menggunakan jurnal yang berkaitan dengan penegakan hukum terhadap penanganan motor”knalpot racing” untuk dijadikan sebagai acuan dalam proses penulisan dan juga penelitian. Yang pertama yaitu jurnal ilmiah dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Faizal Afandi Poetra dari Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang tahun 2014 dengan judul Pelaksanaan Penertiban Pelanggaran Pengemudi Sepeda Motor Dalam Penggunaan Knalpot Diatas Ambang Batas Kebisingan. Dalam penelitian yang dilakukan penulis Faisal Afandi Poetra hanya membahas bagaimana pelaksanaan penertiban pelanggaran pengemudi sepeda motor dalam penggunaan knalpot diatas ambang batas kebisingan oleh Satlantas Malang Kota. Sedangkan dalam penelitian ini akan membahas penegakan hukum terhadap penanganan motor “knalpot racing” tidak hanya yang melebihi ambang batas tetapi semua jenis “knalpot racing”.

Jurnal kedua yaitu Jurnal Sistem Komputer Unikom volume 1, No:2 Tahun 2012 yang dilakukan oleh Agus Mulyana,dan Syam Sofyan Nurdin dari Jurusan Komputer Universitas Komputer Indonesia Bandung dengan judul penelitian Perancangan Alat Uji Kebisingan Knalpot Sepeda Motor Berbasis Mikrokontroler PIC16F877A. Penelitian ini dilaksanakan pada tahun 2012, dalam penelitian tersebut dirasa dapat memberikan kontribusi mengenai ambang batas dalam penggunaan “knalpot racing”guna menjadi dasar bagi penegakan hukum terhadap penanganan motor “knalpot racing”.

Jurnal ketiga yaitu jurnal ilmiah dari hasil penelitian yang dilakukan oleh Happy Kurniawati, Purwoto, dan Endah Sri Astuti dari Fakultas Hukum Universitas Diponegoro tahun 2017 dengan judul Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana yang Dilakukan oleh Anggota Geng Motor di Wilayah Polrestabes Semarang. Dalam penelitian yang dilakukan penulis Happy Kurniawati, membahas perilaku nkenakalan remaja yang dilakukan oleh anggota geng motordan menyangkut sedikit topic mengenai knalpot. Sedangkan dalam penelitian ini akanterfokus membahas penegakan hukum terhadap penanganan motor “knalpot racing” yang ada di jalan umum.

2.2 Landasan Teori

Untuk menganalisis Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan”Knalpot Racing” oleh Kepolisian Resor Magelang Kota maka diperlukan beberapa landasan teoritis yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas. Teori hukum memiliki tugas antara lain untuk memberikan analisis tentang pengertian hukum dan pengertian- pengertian lain yang dalam hubungan ini relevan, memberikan pengertian hubungan antara hukum dan logika serta memberikan implikasi-implikasi kefilsafatan (Meuwissen, 2007:31). Adapun beberapa landasan teori yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

1. Teori Keadilan
2. Teori Hukum Integratif

Mengenai teori-teori tersebut maka dijelaskan masing-masing sebagai berikut:

1. Teori Keadilan

Aristoteles menyatakan bahwa kata adil mengandung lebih dari satu arti. Adil dapat berarti menurut hukum dan apa yang sebanding, yaitu yang semestinya. Disini ditunjukkan bahwa seseorang dikatakan berlaku tidak adil apabila orang itu mengambil lebih dari bagian yang semestinya. Orang yang tidak menghiraukan hukum juga tidak adil, karena semua hal yang didasarkan kepada hukum dapat dianggap sebagai adil (Darmodiharjo dan Shidarta, 2006:156).

Aristoteles membedakan keadilan menjadi keadilan distributif, keadilan komutatif dan keadilan remedial. Adapun penjelasan atas hal tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Keadilan *distributive* adalah keadilan yang memberikan kepada setiap orang berdasarkan profesinya atau jasanya. Pembagian barang-barang dan kehormatan pada masing-masing orang sesuai dengan statusnya dalam masyarakat. Keadilan ini menghendaki orang-orang yang mempunyai kedudukan yang sama memperoleh perlakuan yang sama pula di hadapan hukum.
- b. Keadilan komutatif, yaitu keadilan yang memberikan hak kepada seseorang berdasarkan statusnya sebagai manusia.
- c. Keadilan remedial, yaitu menetapkan kriteria dalam melaksanakan hukum sehari-hari, yaitu Kota harus mempunyai standar umum untuk memulihkan akibat tindakan yang dilakukan orang dalam hubungannya satu sama lain. Sanksi pidana yang dijatuhkan, memulihkan yang telah

dilakukan oleh pembuat kejahatan danganti rugi memulihkan kesalahan perdata. Standar tersebut diterapkan tanpa membeda-bedakan orang (Zainudin Ali, 2010:51).

Keadilan merupakan hal yang penting, hal ini sejalan dengan pemikiran Rawls yang mengatakan perlu ada keseimbangan antara kepentingan pribadi dan kepentingan bersama. Bagaimana ukuran dari keseimbangan itu harus diberikan, itulah yang disebut dengan keadilan. Keadilan merupakan nilai yang tidak dapat ditawar-tawar karena hanya dengan keadilanlah ada jaminan stabilitas hidup manusia.

Keadilan didasarkan pada nilai, norma dan moralitas masyarakat setempat. Masyarakat memiliki prosedur dan mekanisme sendiri dalam menyelesaikan setiap konflik yang muncul. Beberapa yang berkembang dan sudah menjadi rujukan kolektif adalah melalui jalan musyawarah, mediasi, remedial, negosiasi, antar pihak-pihak yang berselisih atau berkonflik (Sholehudin, 2011:23).

Jika diterapkan pada fakta struktur dasar masyarakat, prinsip-prinsip keadilan harus mengerjakan dua hal yakni:

- a. Prinsip keadilan harus memberikan penilaian konkret tentang adil tidaknya institusi-institusi dan praktik-praktik institusional.
- b. Prinsip-prinsip keadilan harus membimbing kita dalam mengembangkan kebijakan-kebijakan dan hukum untuk mengoreksi ketidakadilan dalam struktur dasar masyarakat tertentu.

Semua orang mempunyai kemauan mewujudkan suatu aturan masyarakat yang adil sehingga keadilan itu yang menjadi fokus utama pembentukan Undang-

undang, yang harus sesuai dengan prinsip-prinsip keadilan di satu pihak dan di pihak lain dengan tujuan yang sama.

2. Teori Hukum Integratif

Teori hukum integratif diungkapkan oleh Romli Artasasmita, mencoba untuk mengakomodasi sebagian konsep-konsep hukum pembangunan dari Mochtar Kusumaatmadja dan hukum progresif dari Satjipto Rahardjo. Meskipun demikian, hukum integratif memiliki kekhasan tersendiri. Ada 2 (dua) kekhasan tersebut, yaitu: Pertama, menekankan penggunaan nilai-nilai yang berkembang dalam masyarakat untuk membuat dan menegakkan hukum. Bukan berarti alergi terhadap dunia luar, tetapi sebenarnya setiap masyarakat memiliki nilai-nilai yang terus hidup dan berkembang (*the living law*). Nilai-nilai tersebut dapat diubah menuju nilai baru yang dapat mencerminkan kepastian hukum, kemanfaatan dan keadilan, dan memelihara serta mempertahankannya secara dinamis. Kedua, penyelesaian masalah hukum, khususnya konflik, diarahkan pada *out of court settlement* sesuai dengan *the living law* tersebut.

Teori hukum integratif dipergunakan dengan tujuan untuk menganalisa tinjauan terhadap Penegakan Hukum Terhadap Kendaraan Bermotor dengan "Knalpot Racing" oleh Kepolisian Resor Magelang Kota.

2.3 Landasan Konseptual

2.3.1 Dimensi Penegakan Hukum Dalam Sistem Peradilan Pidana

Secara konseptual, inti dari penegakan hukum menurut Soerjono Soekanto terletak pada kegiatan menyasraskan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengeja wantahkan serta sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup. Penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan namun juga sebagai pelaksanaan keputusan-keputusan hakim (Soekanto, 2004:7).

Penegakan hukum lewat sistem peradilan pidana (SPP) tidak lain bertujuan untuk menanggulangi kejahatan dengan memprosesnya dengan sistem yang berlaku pada peradilan pidana yang ada. Sistem peradilan pidana merupakan sistem pengendalian kejahatan yang terdiri dari lembaga-lembaga kepolisian, kejaksaan, pengadilan, dan lembaga pemasyarakatan. Setiap komponen menurut Mardjono Reksodiputro haruslah dapat bekerjasama dan dapat membentuk suatu *integrated criminal justice system*.

Apabila keterpaduan dalam bekerja sistem tidak dilakukan, diperkirakan akan terdapat tiga kerugian yaitu:

1. Kesukaran dalam menilai sendiri keberhasilan atau kegagalan masing-masing instansi, sehubungan dengan tugas mereka bersama.
2. Kesulitan dalam memecahkan sendiri masalah-masalah pokok setiap instansi

3. Dikarenakan pembagian tanggung jawab setiap instansi sering kurang jelas, maka setiap instansi tidak terlalu memperhatikan efektifitas menyeluruh dari sistem peradilan pidana.

Terhadap pandangan demikian Romli Atmasasmita memberikan penjelasan bahwa pengertian sistem pengendalian dalam batasan tersebut diatas merupakan bahasa manajemen yang berarti mengendalikan atau menguasai atau melakukan penegakan(mengekang). Dalam istilah tersebut terkandung aspek manajemen dalam upaya penanggulangan kejahatan.Sedangkan apabila sistem peradilan pidana diartikan suatu penegakan hukum maka didalamnya terkandung aspek hukum yang menitik beratkan kepada rasionalisasi peraturan perUndang-undangan dalam upaya menanggulangi kejahatan dan bertujuan mencapai kepastian hukum.Dilain pihak apabila pengertian sistem peradilan pidana dipandang sebagai bagian dari pelaksanaan social defense yang terkait kepada tujuan mewujudkan kesejahteraan masyarakat maka dalam sistem peradilan pidana terkandung aspek sosial yang menitik beratkan pada kegunaan.

Sepertihalnya yang dikemukakan diatas maka dapat diartikan tujuan akhir dari sistem peradilan pidana adalah terciptanya keadilan dengan cara menegakkan hukum didalam kehidupan masyarakat.

Penegakan hukum pidana dalam sistem peradilan pidana perlu dicegah adanya sikap bekerja sendiri-sendiri. Hal tersebut seperti yang dikatakan oleh (Faal,1991:19)bahwa didalam sistem peradilan pidana perlu dicegah adanya

fragmentasi yang maksudnya masing-masing komponen bekerja sendiri-sendiri, tanpa memperhatikan “*interrelationship*” diantara segmen-segmen.

Mengikuti perkembangan hukum pidana maka dalam pelaksanaan sistem peradilan pidana yang bertujuan untuk menanggulangi kejahatan itu terdapat beberapa model pandangan teori.

Model pandangan pertama, semata-mata mempertahankan segi normatif hukum pidana. Setiap sistem normatif mempengaruhi, mendorong atau memaksakan agar suatu kegiatan dilakukan sistem normatif yang berbentuk sistem hukum menggunakan kekuasaan negara untuk menjalankan paksaan ini. Oleh karena itu model yang diajukan menggambarkan bahwa tuntutan-tuntutan diajukan oleh berbagai golongan penduduk, yang oleh kekuasaan negara diselenggarakan dengan perantaraan hukum untuk mendorong atau memaksakan tingkah laku yang diinginkan oleh seperangkat pemegang-pemegang peran. Dalam kenyataannya jenis tuntutan yang demikian ini disebut sebagai pelaksanaan kekuasaan negara, karena pemegang peran tidak perlu berkeinginan untuk bertindak demikian. Jadi dengan sistem hukum sebagian masyarakat menggunakan kekuasaan Negara untuk memaksa golongan lain dari penduduk, sehingga sistem hukum merupakan sistem melaksanakan kekuasaan negara.

Mempertahankan segi hukum normatif dilihat dari pendapat diatas maka hukum berkesan kaku karena arah tujuannya dipaksakan berlaku seperti yang tercantum didalam bunyi perUndang-undangan tersebut. Para penegak hukum bertugas menjalankan aturan hukum semata-mata sehingga akibat dari

pelaksanaan hukum itu sendiri bagi yang diproses tidak dipedulikan. Akibat yang ditimbulkan adalah masyarakat harus hidup dalam jalur yang telah ditentukan oleh hukum.

Model kedua adalah model sosiologis. Model ini kebalikan dari model yang pertama, artinya keadaan yang terjadi didalam masyarakat juga menjadi pertimbangan didalam menegakkan hukum. Hal ini sesuai dengan pendapat dari Roscoe Pound dalam buku yang ditulis Ronny Hanitiyo Soemitro, 1988 bahwa: Proses yuridis tidak mampu memberikan pemecahan terhadap masalah-masalah konkrit yang timbul didalam masyarakat secara tepat, hukum bukan hanya kumpulan norma-norma abstrak atau merupakan suatu tertib hukum saja, akan tetapi hukum juga merupakan suatu proses untuk mengadakan keseimbangan antara kepentingan-kepentingan yang saling bertentangan dan selain itu hukum juga merupakan sarana untuk menjamin pemenuhan kebutuhan-kebutuhan semaksimal mungkin dengan menimbulkan pergeseran (*friction*) seminimal mungkin.

Pada model ini hukum tidak saja merupakan keseluruhan asas-asas dan kaidah kaidah yang mengatur manusia dalam masyarakat tetapi meliputi pula lembaga institusi dan proses-proses yang mewujudkan berlakunya kaidah-kaidah dan asas-asas itu dalam kenyataan. Sehingga sepanjang cara-cara yang ada dimasyarakat masih dapat digunakan, maka penggunaan hukum pidana sebagai sarana untuk menanggulangi kejahatan sebaiknya tidak perlu digunakan terlebih dahulu, akan tetapi penggunaan non hukum pidana lebih diutamakan.

2.3.2 Peraturan Lalu-Lintas Dalam Hukum Positif Indonesia

Lalu lintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung .

Menurut Djajoesman (1976:50) mengemukakan bahwa secara harfia lalu lintas diartikan sebagai gerak (bolak balik) manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum.

Tindak Pidana adalah suatu perbuatan yang dilakukan dalam keadaan dan situasi yang tertentu oleh undang undang dinyatakan terlarang, yang karenanya telah terjadi dapat mengakibatkan penghukuman badandan atau moral bahkan perampasan sebagian kekayaan bagi pelakunya.

Bahwa Tindak Pidana bidang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan adalah serangkaian perbuatan terlarang oleh undang undang, dalam kaitan dengan kegiatan transportasi lalau lintas angkutan jalan darat, Sebagaimana diatur dalam Bab XX Ketentuan Pasal 273 sampai dengan Pasal 317 Undang undang No.22 Taahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut .

JENIS PELANGGARAN LALU-LINTAS	PASAL YANG DILANGGAR & DENDA MAKSIMAL (RP)
Setiap OrangMengakibatkan gangguan pada: fungsi rambu lalu lintas, Marka Jalan, Alat pemberi isyarat lalu lintas fasilitas pejalan kaki, dan alat pengaman pengguna jalan	Pasal 275 ayat (1) jo Pasal 28 ayat (2) Denda = 250.000
Setiap Pengguna JalanTidak mematuhi perintah yang diberikan petugas Polri sebagaimana	Pasal 282 jo Pasal 104 ayat (3)

dimaksud dalam Pasal 104 ayat (3), yaitu dalam keadaan tertentu untuk ketertiban dan kelancaran lalu lintas wajib untuk : Berhenti, jalan terus, mempercepat, memperlambat, dan / atau mengalihkan arus kendaraan	Denda = 250.000
Setiap Pengemudi (Semua jenis kendaraan bermotor)	
Tidak membawa SIMTidak dapat menunjukkan Surat IjinMengemudi yang Sah.	Pasal 288 ayat (2) jo Pasal 106 ayat (5) hrf b Denda = 250.000
Tidak memiliki SIM Mengemudikan kendaraan bermotor di jalan, tidak memiliki Surat Izin Mengemudi	Pasal 281 jo Pasal 77 ayat (1) Denda = 1.000.000
STNK / STCK tidak Sah Kendaraan Bermotor tidak dilengkapi dengan STNK atau STCK yang ditetapkan oleh Polri.	Pasal 288 ayat (1) jo Pasal 106 ayat (5) huruf a Denda = 500.000
TNKB tidak Sah Kendaraan Bermotor tidak dipasang Tanda Nomor Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Polri.	Pasal 280 jo Pasal 68 ayat (1) Denda = 500.000
Perlengkapan yang dapat membahayakan keselamatan Kendaraan bermotor di jalan dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas antara lain ; Bumper tanduk dan lampu menyilaukan.	Pasal 279 jo Pasal (58) Denda = 500.000
Sabuk Keselamatan Tidak mengenakan sabuk keselamatan.	Pasal 289 jo Pasal 106 ayat (6) Denda = 250.000
Lampu utama malam hari Tanpa menyalakan lampu utama pada malam hari dan kondisi tertentu.	Pasal 293 ayat (1)jo Pasal 107 ayat (1) Denda = 250.000
Cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain Melanggar aturan tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain	Pasal 287 ayat (6) jo Pasal 106 (4) huruf h Denda = 250.000
Ranmor Tanpa Rumah-rumah selain Sepeda Motor Mengemudikan Kendaraan yang tidak dilengkapi dengan rumah –rumah, tidak mengenakan sabuk keselamatan dan tidak mengenakan Helm.	Pasal 290 jo Pasal 106 (7). Denda = 250.000
Gerakan lalu lintas Melanggar aturan gerak lalu lintas atau tata	asal 287 ayat (3) jo Pasal 106 ayat (4) e

cara berhenti dan parker	Denda = 250.000
Kecepatan Maksimum dan minimum Melanggar aturan Batas Kecepatan paling Tinggi atau Paling Rendah	Psl 287 ayat(5) jo Psl 106 ayat (4) hrf (g) atau psl 115 hrf (a) Denda = 500.000
Membelok atau berbalik arah Tidak memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan saat akan membelok atau berbalik arah	Pasal 294 jo Pasal 112 (1). Denda = 250.000
Berpindah lajur atau bergerak ke samping Tidak memberikan isyarat saat akan berpindah lajur atau bergerak ke samping.	Pasal 295 jo Pasal 112 ayat (2) Denda = 250.000
Melanggar Rambu atau Marka Melanggar aturan Perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu lalu lintas atau Marka	Psl 287 ayat(1) jo psl 106(4) hrf (a) dan Psl 106 ayat(4) hrf (b) Denda = 500.000
Melanggar APILL (Traffic light) Melanggar aturan Perintah atau larangan yang dinyatakan dgn alat pemberi isyarat Lalu Lintas.	Psl 287 ayat (2) jo psl 106(4) hrf (c) Denda = 500.000
Mengemudi tidak Wajar - Melakukan kegiatan lain saat mengemudi -Dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi dalam mengemudi di jalan.	Pasal 283 jo Pasal 106 (1). Denda = 750.000
Diperlintasan Kereta Api Mengemudikan Kendaran bermotor pada perlintasan antara Kereta Api dan Jalan, tidak berhenti ketika sinyal sudah berbunyi, Palang Pintu Kereta Api sudah mulai ditutup, dan / atau ada isyarat lain.	Pasal 296 jo Pasal 114 hrf (a) Denda = 750.000
Berhenti dalam Keadaan darurat. Tidak Memasang segitiga pengaman, lampu isyarat peringatan Bahaya atau isyarat lain pada saat berhenti atau parkir dalam keadaan darurat di jalan.	Pasal 298 jo psl 121 ayat (1) Denda = 500.000
Hak utama Kendaraan tertentu Tidak memberi Prioritas jalan bagi kend bermotor memiliki hak utama yang menggunakan alat peringatan dengan bunyi dan sinar dan / atau yang dikawal oleh petugas Polri. a. Kend Pemadam Kebakaran yg sdg melaks tugas b. Ambulan yang mengangkut orang sakit ;	Pasal 287 ayat (4) jo Pasal 59 dan Pasal 106 (4) huruf (f) jo Pasal 134 dan Pasal 135. Denda = 250.000

<p>c. Kend untuk memberikan pertolongan pd kecelakaan Lalu lintas; d. Kendaraan Pimpinan Lembaga Negara Republik Indonesia; e. Kend Pimpinan dan Pejabat Negara Asing serta Lembaga internasional yg menjadi tamu Negara; f. Iring – iringan Pengantar Jenazah; dan g. Konvoi dan / atau kend utk kepentingan tertentu menurut pertimbangan petugas Kepolisian RI.</p>	
<p>Hak pejalan kaki atau Pesepeda Tidak mengutamakan pejalan kaki atau pesepeda</p>	<p>Pasal 284 jo 106 ayat (2). Denda = 500.000</p>
<p>Pengemudi Kendaraan Bermotor Roda 4 atau Lebih.</p>	
<p>Perlengkapan Ranmor Ranmor tidak dilengkapi dengan : Ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, Pembuka Roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan.</p>	<p>Pasal 278 jo Pasal 57 ayat (3) Denda = 250.000</p>
<p>Sabuk Keselamatan Pengemudi atau Penumpang yang duduk disamping pengemudi tidak menggunakan sabuk keselamatan.</p>	<p>Pasal 289 jo Pasal 106 (6) Denda = 250.000</p>
<p>Ranmor Tanpa Rumah- rumah Pengemudi dan penumpang tidak menggunakan sabuk keselamatan dan Helm.</p>	<p>Pasal 290 jo Pasal 106 ayat (7) Denda = 250.000</p>
<p>Persyaratan Teknis Ranmor tidak memenuhi persyaratan teknis meliputi : Kaca Spion, Klakson, Lampu utama, Lampu mundur, lampu batas tanda batas Dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu Rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, bumper, penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca.</p>	<p>Pasal 285 ayat 2 jo Pasal 106 (3) jo Pasal 48 (2) Denda = 500.000</p>
<p>Persyaratan laik jalan Ranmor tidak memenuhi persyaratan laik jalan sekurang – kurangnya meliputi ; a. Emisi Gas Buang ; b. Kebisingan suara</p>	<p>Pasal 286 jo Pasal 106 ayat (3) jo Pasal 48 (3). Denda = 500.000</p>

c. Efisiensi sistem rem utama; d. Efisiensi system 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; Kesesuaian daya mesin penggerak thd berat kend.	
Penumpang Kendaraan bermotor yg duduk di samping pengemudi (Sabuk Keselamatan) Tidak menggunakan sabuk	keselamatan Pasal 289 jo 106 ayat (6) Denda = 250.000
Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum atau Angkutan Orang	
Buku Uji Ranmor tidak dilengkapi dengan surat keterangan Uji berkala	Pasal 288 ayat (3) jo ps 106 (5) hrf (c) Denda = 500.000
Tidak singgah di terminal sesuai ijin trayek Kendaraan bermotor umum dalam trayek tidak singgah diterminal.	Pasal 276 jo Pasal 36 Denda = 250.000
Tanpa ijin dalam trayek Tidak memiliki ijin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek	Pasal 308 hrf (a) jo psl 173 ayat(1) hrf (a) Denda = 500.000
Tanpa Ijin tidak dalam Trayek Tidak memiliki ijin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek.	Psl 308 hrf (b) jo psl 173 ayat (1) hrf (b). Denda = 500.000
IjinTrayek Menyimpang Menyimpang dari ijin yang ditentukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173.	Pasal 308 hrf (c) jo Pasal 173 Denda = 500.000
Penggunaan jalur atau lajur Tidak menggunakan lajur yg tlah ditentukan atau tdk menggunakan lajur paling kiri kecuali saat akan mendahului / mengubah arah.	Pasal 300 hrf (a) jo Pasal 124 ayat (1) hrf (c). Denda = 250.000
Turun Naik Penumpang Tidak memberhentikan kendaraannya selama menaikkan dan / atau menurunkan penumpang	Pasal 300 hrf (b) psl 124 ayat (1) hrf (d) Denda = 250.000
Pintu tidak ditutup Tidak menutup Pintu kendaraan selama kendaraan berjalan	Pasal 300 hrf (c) jo Pasal 124 (1) hrf (e) Denda = 250.000
Mengetem, menaikkan / turunkan penumpang tidak di Halte, melanggar jalur Trayek Tidak berhenti selain ditempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan	Pasal 302 jo Pasal (126) Denda = 250.000

penumpang selain ditempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam ijin trayek	
Ijin khusus disalahgunakan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu, tapi menaikkan atau menurunkan penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan kendaraan angkutan tidak sesuai dgn angkutan untuk keperluan lain.	Pasal 304 jo Pasal 153 ayat (1) Denda = 250.000
Pengemudi Bus Pengemudi Ranmor Bus tidak dilengkapi dengan surat keterangan uji berkala dan tanda lulus uji berkala	Psl 288 ayat (3) jo ps106 (5) hrf (c) Denda = 500.000
Pengemudi Angkutan Barang	
Buku Uji Ranmor dan/atau kereta Gandengannya atau kereta tempelannya tdk dilengkapi dgn surat keterangan uji berkala&tanda lulus uji berkala.)	Pasal 288 ayat (3) jo Pasal 106 ayat (5) hrf (c) Denda = 500.000
Kelas Jalan Tidak menggunakan jaringan jalan sesuai dengan kelas jalan yang ditentukan	Pasal 301 jo Pasal (125) Denda = 250.000
Mengangkut Orang Mobil barang untuk mengangkut orang tanpa alas an	Psl (303) jo Pasal 137 ayat (4) hrf (a),(b),(c) Denda = 250.000
Surat Muatan Dokumen Perjalanan Membawa Muatan, tidak dilengkapi Surat muatan dokumen perjalanan	Pasal 306 jo Pasal 168 ayat (1) Denda = 250.000
Pengemudi Angkutan Umum Barang	
Tata Cara Pemuatan Barang Tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan	Pasal 307 jo Pasal 169 ayat (1) Denda = 500.000
Buku Uji Ranmor dan/ atau kereta gandengannya atau kereta tempelannya tdk dilengkapi dgn surat keterangan uji berkala&tanda lulus uji berkala.	Pasal 288 ayat (3) jo Pasal 106 ayat (5) hrf (c) Denda = 500.000
Pengemudi yg mengangkut barang Khusus (Persyaratan keselamatan dan keamanan) Tidak memenuhi ketentuan persyaratan keselamatan, pemberian tanda barang, parkir, bongkar dan muat, waktu operasi dan rekomendasi dan instansi terkait.	Pasal 305 jo Pasal 162 ayat (1) hrf (a,b,c,d,e dan f). Denda = 500.000
Pengendara Sepeda Motor	

Lampu Tanpa menyalakan Lampu utama pada siang hari	Psl 293 ayat (2) jo psl 107 (2) Denda = 100.000
Helm Standart Tidak menggunakan helm standar Nasional Indonesia	Pasal 291 ayat (1) jo Psl.106 ayat (8) Denda = 250.000
Helm Penumpang Membiarkan Penumpangnya Tidak mengenakan Helm	Pasal 291 ayat (2) jo Psl 106 ayat (8) Denda = 250.000
Muatan Tanpa Kereta samping mengangkut penumpang lebih dari 1 orang	Psl 292 jo psl 106 ayat (9) Denda = 250.000
Persyaratan Teknis dan laik jalan Tdk Memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, meliputi : kaca spion, klakson, ampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, atau alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot dan kedalaman alur ban.	Psl 285 ayat (1) jo Pasal 106 ayat (3), dan Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) Denda = 250.000
Pengendara Kendaraan tidak bermotor Dengan sengaja: - Berpegangan pada kendaraan bermotor untuk ditarik, - Menarik benda – benda yang dapat membahayakan pengguna jalan lain, dan / atau - Menggunakan jalur jalan Kendaraan Bermotor. Sedangkan telah disediakan jalur jalan khusus bagi kendaraan tidak bermotor.	Pasal 299 jo 122 hrf (a,b dan c) Denda = 100.000
Balapan di Jalanan Pengendara bermotor yang balapan di jalan sebagaimana Pasal 115 huruf b	(Pasal 297) akan dikenai pidana kurungan paling lama satu tahun atau denda

Tabel 1. Jenis Pelanggaran dan Denda Maksimal Pelanggaran Lalu Lintas

2.3.3 Tugas dan Wewenang POLRI

Kepolisian merupakan alat Negara yang bertugas di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, dalam Pasal 1 ayat (1) disebut bahwa, "Kepolisian adalah segala hal ihwal yang berkaitan dengan fungsi dan lembaga posisi sesuai dengan peraturan perUndang-undangan." Selanjutnya Pasal 5 Undang-undang Kepolisian Negara Republik Indonesia disebutkan bahwa:

- 1) Kepolisian Negara Republik Indonesia merupakan alat Negara yang berperan dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dalam rangka terpeliharanya keamanan dalam negeri.
- 2) Kepolisian Negara Republik Indonesia adalah Kepolisian Nasional yang merupakan satu kesatuan dalam melaksanakan peran sebagaimana dimaksud dalam ayat (1).

Dalam Pasal 13 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 Tentang Kepolisian

Negara Republik Indonesia dijelaskan bahwa tugas pokok Polri adalah

- memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat,
- menegakkan hukum, dan
- memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Lebih dijabarkan lagi pada Pasal 14 Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002

Tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia maka Polri bertugas :

1. melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patrol terhadap kegiatan masyarakat dan pemerintah sesuai kebutuhan,
2. menyelenggarakan segala kegiatan dalam menjamin keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan,
3. membina masyarakat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat, kesadaran hukum serta ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan peraturan perUndang-undangan,

4. turut serta dalam pembinaan hukum nasional,
5. memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum;
6. melakukan koordinasi, pengawasan, dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa;
7. melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perUndang-undangan lainnya;
8. menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian;
9. melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat, dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan/atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung tinggi hak asasi manusia;
10. melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi dan/atau pihak yang berwenang;
11. memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian; serta
12. melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perUndang-undangan.

Pejabat Polri menjalankan tugas dan wewenangnya di seluruh wilayah Negara Republik Indonesia khususnya di daerah hukum pejabat yang bersangkutan ditugaskan sesuai dengan peraturan perUndang-undangan. Untuk kepentingan umum pejabat Polri dalam melaksanakan tugas dan wewenang dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri. Namun penilaian sendiri tersebut hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perUndang-undangan serta Kode Etik Profesi Polri.

Pembagian wilayah Polri pada dasarnya didasarkan dan disesuaikan atas wilayah administrasi pemerintahan sipil. Komando pusat berada di Markas Besar Polri di Jakarta. Pada umumnya struktur komando Polri dari pusat ke daerah adalah:

- a. pusat : Markas Besar Kepolisian Republik Indonesia (Mabes Polri)
 - b. wilayah provinsi : Kepolisian Daerah (Polda)
 - c. wilayah Kabupaten dan Kota :
 - 1) Kepolisian Resor Kota Besar (Polrestabes)
 - 2) Kepolisian Resor Kota (Polresta)
 - 3) Kepolisian Resor Kabupaten (Polres)
 - d. Tingkat Kecamatan :
 - 1) Kepolisian Sektor Kota (Polsekta)
 - 2) Kepolisian Menurut Peraturan Kepala Sektor (Polsek)
- Keputusan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor, Pasal 1 angka (5) disebut bahwa, Kepolisian Resort yang selanjutnya disingkat Polres adalah pelaksana tugas dan wewenang Polri di wilayah kabupaten/Kota yang berada dibawah Kapolda. Sedangkan dalam Pasal 1 angka (20) disebut bahwa, Satuan Lalu Lintas yang selanjutnya disingkat Satlantas adalah unsure pelaksana tugas pokok fungsi lalu lintas pada tingkat Polres yang berada di bawah Kabupaten.
- Tugas Polres adalah menyelenggarakan tugas pokok Polri dalam memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat, menegakkan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat dan melaksanakan tugas-tugas Polri lainnya dalam daerah hukum Polres, sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-undangan. Sesuai dengan Pasal 6 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010

tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres menyelenggarakan fungsi :

- a. Pemberian pelayanan kepolisian kepada masyarakat, dalam bentuk penerimaan dan penanganan laporan/pengaduan, pemberian bantuan dan pertolongan termasuk pengamanan kegiatan masyarakat dan instansi pemerintah, dan pelayanan surat izin/keterangan, serta pelayanan pengaduan atas tindakan anggota Polri sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-undangan;
- b. Pelaksanaan fungsi intelijen dalam bidang keamanan guna terselenggaranya deteksi dini (*early detection*) dan peringatan dini (*early warning*);
- c. Penyelidikan dan penyidikan tindak pidana, fungsi identifikasi dan fungsi laboratorium forensik lapangan dalam rangka penegakan hukum, serta pembinaan, koordinasi, dan pengawasan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS);
- d. Pembinaan masyarakat, yang meliputi pemberdayaan masyarakat melalui perpolisian masyarakat, pembinaan dan pengembangan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa dalam rangka peningkatan kesadaran dan ketaatan warga masyarakat terhadap hukum dan ketentuan peraturan perUndang-undangan, terjalinnya hubungan antara Polri dengan masyarakat, koordinasi dan pengawasan kepolisian khusus;
- e. Pelaksanaan fungsi Sabhara, meliputi kegiatan pengaturan, penjagaan pengawalan, patroli (Turjawali) serta pengamanan kegiatan masyarakat

dan pemerintah, termasuk penindakan tindak pidana ringan (Tipiring), pengamanan unjuk rasa dan pengendalian massa, serta pengamanan objek vital, pariwisata dan *Very Important Person* (VIP);

- f. Pelaksanaan fungsi lalu lintas, meliputi kegiatan Turjawali lalu lintas, termasuk penindakan pelanggaran dan penyidikan kecelakaan lalu lintas serta registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dalam rangka penegakan hukum dan pembinaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas;
- g. Pelaksanaan fungsi kepolisian perairan, meliputi kegiatan patroli perairan, penanganan pertama terhadap tindak pidana perairan, pencarian dan penyelamatan kecelakaan di wilayah perairan, pembinaan masyarakat perairan dalam rangka pencegahan kejahatan, dan pemeliharaan keamanan di wilayah perairan; dan
- h. Pelaksanaan fungsi-fungsi lain, sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-undangan.

Polres memiliki beberapa unsur pelaksana tugas pokok yang berada di bawah Kapolres. Salah satu unsur pelaksana tugas pokok adalah Satlantas. Dalam Pasal 59 ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja, Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres menyelenggarakan fungsi, yaitu:

- a. pembinaan lalu lintas kepolisian;
- b. pembinaan partisipasi masyarakat melalui kerja sama lintas sektoral, Dikmaslantas, dan pengkajian masalah di bidang lalu lintas;
- c. pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan keamanan, keselamatan, ketertiban, kelancaran lalu lintas (*Kamseltibcarlantas*);
- d. pelayanan administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi;
- e. pelaksanaan patroli jalan raya dan penindakan pelanggaran serta penanganan kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum, serta menjamin *Kamseltibcarlantas* di jalan raya;
- f. pengamanan dan penyelamatan masyarakat pengguna jalan; dan
- g. perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan.

Sedangkan pada Pasal 62 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja, Satlantas dalam melaksanakan tugas dibantu oleh:

- a. Urusan Pembinaan Operasional (*Urbinopsnal*), yang bertugas melaksanakan pembinaan lalu lintas, melakukan kerja sama lintas sektoral, pengkajian masalah di bidang lalu lintas, pelaksanaan operasi kepolisian bidang lalu lintas dalam rangka penegakan hukum dan *Kamseltibcarlantas*, perawatan dan pemeliharaan peralatan dan kendaraan;

- b. Urusan Administrasi dan Ketatausahaan (Urmintu), yang bertugas menyelenggarakan kegiatan administrasi dan ketatausahaan;
- c. Unit Pengaturan, Penjagaan, Pengawasan dan Patroli (Unitturjawali), yang bertugas melaksanakan kegiatan Turjawalidan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dalam rangka penegakan hukum;
- d. Unit Pendidikan Masyarakat dan Rekayasa (Unitdikyasa), yang bertugas melakukan pembinaan partisipasi masyarakat dan Dikmaslantas;
- e. Unit Registrasi dan Identifikasi (Unitregident), yang bertugas melayani administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor serta pengemudi; dan
- f. Unit Kecelakaan (Unitlaka), yang bertugas menangani kecelakaan lalu lintas dalam rangka penegakan hukum.

Polantas merupakan bagian dari Polri yang dibutuhkan oleh masyarakat untuk mencapai ketentraman terutama yang menyangkut lalu lintas. Pelayanan kepada masyarakat dalam bidang lalu lintas akan berpengaruh terhadap kualitas hidup masyarakat karena dalam hidup masyarakat yang modern seperti saat ini lalu lintas merupakan faktor utama pendukung aktifitas dan produktivitas. Banyaknya masalah atau gangguan dalam lalu lintas seperti kecelakaan, kemacetan, maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor merupakan permasalahan yang mengganggu masyarakat.

2.3.4 Diskresi Kepolisian

Diskresi berasal dari bahasa Inggris ”*discretion*“ yang menurut kamus umum yang disusun (Echols,1988:185)., berarti kebijaksanaan, keleluasaan. Menurut kamus hukum diskresi diartikan sebagai kebebasan mengambil keputusan dalam setiap situasi yang dihadapi menurut pendapatnya sendiri.(J.Aaron,1964) menyatakan bahwa diskresi artinya suatu kekuasaan atau wewenang yang dilakukan berdasarkan hukum atas pertimbangan dan keyakinannya dan lebih menekankan pertimbangan moral daripada pertimbangan hukum.Sedangkan menurut Barker konsep dari diskresi adalah wewenang yang diberikan hukum untuk bertindak dalam situasi khusus sesuai dengan penilaian-penilaian dan kata hati instansi atau pengawas itu sendiri.

Dari beberapa definisi di atas, maka dapat diartikan bahwa diskresi kepolisian adalah suatu wewenang untuk mengambil suatu keputusan pada kondisi tertentu atas dasar pertimbangan dan keyakinan pribadi dalam kapasitas petugas polisi, untuk menentukan tindakan dari beberapa puluhan baik legal maupun ilegal.Meskipun didasarkan atas pertimbangan dan keyakinan pribadi, diskresi itu dilakukan bukan lepas dari ketentuan hukum tapi tetap dilakukan dalam kerangka hukum.

Diskresi sebagai salah satu wewenang yang diberikan kepada Polisi Negara Republik Indonesia (POLRI) merupakan upaya pencapaian penegakan hukum, dan diskresi merupakan kelengkapan dari sistem pengaturan oleh hukum itu sendiri. Di negara Belanda mengenai wewenang Kepolisian dinyatakan dengan

tegas oleh pengadilan tertinggi Hooge Raad dalam *arrestnya* pada tanggal 19 Maret 1917 bahwa tindakan polisi dapat dianggap *rechmatig* (sah) walaupun tanpa “*Speciale wettelijke machtinging*” (pemberian kekuasaan secara khusus oleh Undang-undang) dengan pembatasan harus didasarkan kepada wewenang umum (*elgemene bevoegdheid*) dan harus termasuk lingkungan kewajiban-kewajiban (*plichmatigheid*) dari pada si petugas itu.

Di Indonesia tercantum dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia Pasal 18, disebutkan :

1. Untuk kepentingan umum pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri.
2. Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang – undangan, serta kode etik Profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Wewenang untuk melakukan tindakan yang diberikan kepada POLRI umumnya dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu : wewenang-wewenang umum yang mendasarkan tindakan yang dilakukan polisi dengan azas Legalitas dan *Plichmatigheid* yang sebagian bersifat preventif dan yang kedua adalah wewenang khusus sebagai wewenang untuk melaksanakan tugas sebagai alat negara penegak hukum khususnya untuk kepentingan penyelidikan dan penyidikan, dimana sebagian besar bersifat represif. Tindakan yang diambil oleh

polisi menurut Skolnick didasarkan kepadapertimbangan-pertimbangan yang didasarkan kepada prinsip moral dan prinsip kelembagaan, sebagai berikut:

- a. Prinsip moral, bahwa konsepsi moral akan memberikan kelonggaran kepada seseorang, sekalipun ia sudah melakukan kejahatan.
- b. Prinsip kelembagaan, bahwa tujuan istitusional dari polisi akan lebih terjamin apabila hukum itu tidak dijalankan dengan kaku sehingga menimbulkan rasa tidak suka dikalangan warga negara biasa yang patuh pada hukum.

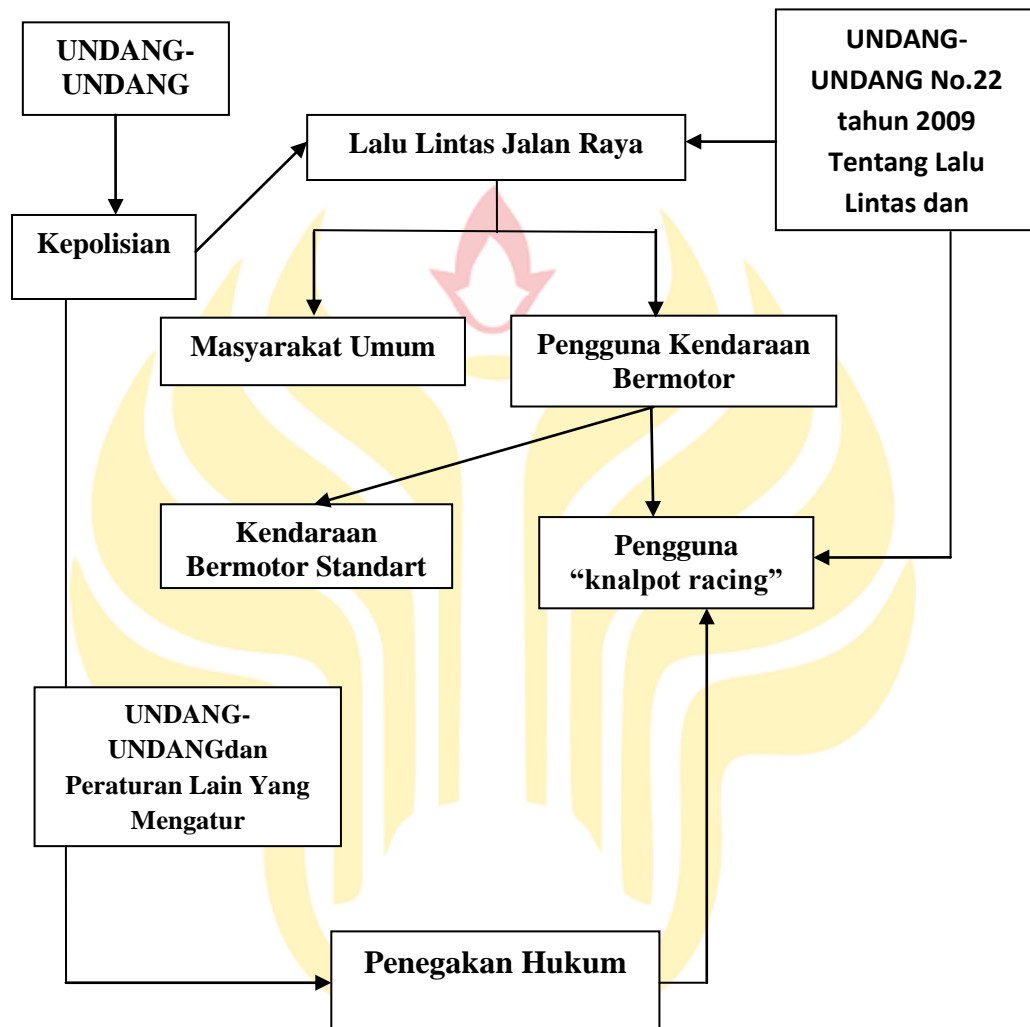
Dengan dimilikinya kekuasaan diskresi oleh polisi maka polisi memiliki kekuasaan yang besar karena polisi dapat mengambil keputusan dimana keputusannya bisa diluar ketentuan perUndang-undangan, akan tetapi dibenarkan atau diperbolehkan oleh hukum. Meski begitu, diskresi bukanlah hal yang sewenang-wenang dapat dilakukan oleh polisi. Untuk mencegah tindakan sewenang-wenang atau arogansi petugas tersebut yang didasarkan atas kemampuan atau pertimbangan subyektif, menurut buku Pedoman Pelaksanaan Tugas Bintara polisi maka tindakan diskresi oleh polisi dibatasi oleh:

- a. Asas keperluan, bahwa tindakan itu harus benar-benar diperlukan.
- b. Tindakan yang diambil benar-benar untuk kepentingan tugas kepolisian.
- c. Asas tujuan, bahwa tindakan yang paling tepat untuk meniadakan suatugangguan atau tidak terjadinya suatu kekhawatiran terhadap akibat yang lebih besar.

- d. Asas keseimbangan, bahwa dalam mengambil tindakan harus diperhitungkan keseimbangan antara sifat tindakan atau sasaran yang digunakan dengan besar kecilnya gangguan atau berat ringannya suatu obyek yang harus ditindak

Selain itu penerapan diskresi oleh polisi juga harus berdasar pada asas-asas hukum (asas kemanfaatan, kepastian dan keadilan), konsistensi dengan misi kepolisian sebagai pelayan keamanan, tidak sewenang-wenang, dapat dipertanggungjawabkan secara hukum maupun moral, serta dilakukan demi kepentingan umum, bukan kepentingan pribadi maupun organisasi.

2.4 Kerangka Berpikir



BAB V

PENUTUP

5.1 Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai penegakan hukum terhadap kendaraan bermotor dengan "knalpot racing" oleh Kepolisian Resor Magelang Kota dapat disimpulkan bahwa :

1. Implementasi Peraturan Mengenai Penggunaan Motor "Knalpot Racing" Di Jalan Umum.

Penegakan hukum mengenai penggunaan Motor 'Knalpot Racing' sudah sebagaimana mestinya sesuai dengan yang diamanatkan Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Akan tetapi Peraturan teknis yang mana tertera pada Peraturan Menteri No.7 tahun 2007 tentang Ambang Batas Kebisingan tidak di laksanakan karena dalam penegakan penggunaan 'Knalpot Racing' unsur Kepolisian terkendala dengan alat pengukur yang sementara ini hanya dimiliki oleh Dinas Perhubungan.

2. Tindakan yang Dilakukan Kepolisian Resor Kota Magelang dalam Menangani Penggunaan "Knalpot Racing"
Kepolisian Kota Magelang melakukan penertiban atau operasi kendaraan bermotor. Dalam operasi kendaraan tersebut tindakan yang dilakukan oleh kepolisian Resor Magelang Kota apabila keterdapatannya pengendara sepeda motor yang menggunakan "knalpot racing" adalah :

a. Tilang

Dalam penindakan tilang kepolisian Resor Magelang Kota menilang dengan merujuk Pasal 285 Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ,Polisi juga mempertimbang dari ketentuan yang terdapat pada Peraturan Pemerintah No.7 tahun 2007 tentang Ambang batas Kebisingan. DanUndang-undang Kepolisian No 2 tahun 2002 Pasal 18 ayat (1).

b. Penyitaan

Apabila keterdapatn penggunaan “knalpot racing” yang suaranya sangat keras kepolisian Resor Magelang Kota juga melakukan penyitaan dan juga penindakan tilang kepada pengemudi.Hal itu guna meminimalisir penggunaan “knalpot racing” di jalan umum. Nantinya syarat dari pengambilan barang bukti (sepeda motor) adalah pelanggar haruslah datang ke kantor kepolisian membawa knalpot standarnya dan memasangnya kembali di kantor kepolisian tersebut.

Alasan dari penindakan tersebut mempertimbangkan dari polusi yang di timbulkan oleh “knalpot racing”yaitu polusi udara dan polusi suara. Dari polusi tersebut mempunyai dampak yang tidak hanya merusak kesehatan manusia tetapi juga merusak lingkungan.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil dari penelitian, maka saran yang diberikan oleh penulis :

1. Petugas yang berwenang dalam bidang lalu lintas sebaiknya sebagian besar terjun ke lapangan untuk menangani secara langsung tentang segala hal yang ada kaitannya dengan penggunaan “knalpot racing”, sedangkan untuk pengaturan yang berhubungan dengan administrasi sepenuhnya di serahkan kepada pegawai sipil, sedangkan pimpinannya masih tetap dipegang oleh kepala satuan polisi lalu lintas.
2. Masyarakat seharusnya mulai menghargai peraturan dan hak pengguna jalan yang lain, disisi lain polisi juga harus mampu mereformasi diri sehingga lebih akuntabel, transparan dan tegas akan menjalankan suatu aturan .

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Ali, Achmad, 1996. *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Chandra Pratama, Jakarta.
- Darji, Darmodiharjo dan Shidarta. 2006. *Pokok-pokok Filsafat Hukum (Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum Indonesia)*. Jakarta : Gramedia Pustaka Utama,
- Faal, 1991, *Penyaringan Perkara Pidana Oleh Polisi (Diskresi Kepolisian)*, Jakarta, Pradnya Paramita.
- Fajar, M dan Achmad, Y. 2010. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Moelong, Lexy J. 2004. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Moelyanto. 2000. *Asas-asas Hukum Pidana*, Yogyakarta, Liberty
- Naning, Ramdlon. 1983. *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegakan Hukum dalam Lalu Lintas*, Surabaya, Bina Ilmu,
- Sholehuddin ,M. 2003. *Sistem Sanksi dalam Hukum Pidana*, Jakarta, PT Raja Grafindo Persada
- Soekanto, Soerjono. 1986. *Polisi dan Lalu Lintas*, (Analisa Menurut Sosiologi Hukum)Mandar Maju, Soekanto, Soerjono, 2002, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta, Raja Grafindo Persada.
- Soekanto, Soerjono. 2005. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI Press.
- Soemitro, Ronny Hanitiyo, 1985, *Studi Hukum Dan Masyarakat*, Bandung, Alumni.
- Rahayu, Hartini, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Malang, Citra Mentari.
- Arya W, Wisnu.1995. *Dampak Pencemaran Lingkungan*, Yogyakarta. Andi Offset:

Jurnal :

- Faizal Afandi Poetra. 2014. *Pelaksanaan Penertiban Pelanggaran Pengemudi Sepeda Motor Dalam Penggunaan Knalpot Diatas Ambang Batas Kebisingan*. Universitas Brawijaya

Agus Mulyana, dan Syam Sofyan Nurdin. 2012. *Perancangan Alat Uji Kebisingan Knalpot Sepeda Motor Berbasis Mikrokontroler PIC16F877A*. Unikom. Vol. 1

Happy Kurniawati, Purwoto, dan Endah Sri Astuti. 2017. *Tinjauan Yuridis Terhadap Tindak Pidana yang Dilakukan oleh Anggota Geng Motor di Wilayah Polrestabes Semarang*. UNDIP. Vol. 6

Peraturan PerUndang-undangan :

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.

Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian.

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Tipe Baru.

Undang-undang No. 4 Tahun 1982 Tentang Pokok Pengelolaan Lingkungan Hidup.

Keputusan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Sektor