
KNALPOT *BROONG* (MODIFIKASI) KENDARAAN SEPEDA MOTOR BERDASARKAN UNDANG - UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Oleh

Joko Sulisty¹, Nur Handayati², Wahyu Prawesthi³, Subekti⁴, Dudik Djaja Sidarta⁵

^{1,2,3,4,5} Universitas Dr. Soetomo

E-mail: ¹jokosutoyo711@gmail.com, ²nur.handayati@unitomo.ac.id,

³wahyu.prawesthi@unitomo.ac.id, ⁴subekti@unitomo.ac.id

⁵dudik.djaja@unitomo.ac.id

Article History:

Received: 22-04-2025

Revised: 27-04-2025

Accepted: 25-05-2025

Keywords:

Knalpot Broong, Modifikasi Kendaraan, UU No. 22 Tahun 2009

Abstract: Penggunaan knalpot broong (modifikasi) pada kendaraan sepeda motor menjadi salah satu isu penting dalam dunia transportasi, terutama terkait dengan keselamatan, ketertiban, dan kenyamanan di jalan raya. Knalpot broong sering kali dimodifikasi untuk meningkatkan suara bising yang dapat mengganggu ketenangan masyarakat, bahkan berpotensi membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. Dalam konteks hukum, penggunaan knalpot modifikasi ini diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya pada Pasal 285 Ayat 1, yang mengatur tentang penggunaan kendaraan bermotor yang tidak memenuhi standar teknis dan/atau lingkungan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implikasi hukum terhadap penggunaan knalpot broong pada sepeda motor, dengan merujuk pada ketentuan Pasal 285 Ayat 1 UU No. 22 Tahun 2009. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penggunaan knalpot broong bertentangan dengan regulasi yang ada dan dapat dikenakan sanksi administratif maupun pidana sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Oleh karena itu, penting untuk meningkatkan kesadaran masyarakat tentang pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas guna menciptakan lingkungan yang aman, tertib, dan nyaman bagi semua pengguna jalan.

PENDAHULUAN

Modernisasi yang terjadi dewasa ini memberikan dampak besar terhadap berbagai aspek kehidupan manusia, termasuk pola mobilitas masyarakat. Pertumbuhan ekonomi yang pesat, gaya hidup serba instan, dan tingginya tingkat mobilitas di jalan raya menjadi indikator utama perubahan tersebut. Kehidupan sosial akan berjalan dengan tertib apabila seluruh lapisan masyarakat memiliki kesadaran dan ketaatan terhadap hukum. Pemerintah, melalui

lembaga-lembaganya, berperan dalam merumuskan regulasi demi mewujudkan keadilan, kepastian hukum, dan kemanfaatan bagi masyarakat, sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 bahwa Indonesia adalah negara hukum. Oleh karena itu, masyarakat harus tunduk pada aturan hukum guna meminimalkan konflik dan permasalahan sosial.

Namun, kenyataannya masih banyak individu yang tidak mencerminkan sikap taat hukum dalam kehidupan sehari-hari, khususnya di bidang lalu lintas. Fenomena ini banyak terlihat di kota-kota besar, termasuk Surabaya, yang menghadapi tantangan serius dalam sektor transportasi perkotaan. Permasalahan meliputi kurangnya sarana dan prasarana jalan, meningkatnya jumlah kendaraan bermotor, serta menurunnya minat masyarakat terhadap angkutan umum. Masyarakat kini lebih memilih sepeda motor karena dianggap lebih cepat, praktis, dan dapat menghindari kemacetan. Salah satu bentuk moda transportasi yang banyak diminati adalah ojek motor.

Seiring meningkatnya penggunaan sepeda motor, muncul pula praktik modifikasi kendaraan yang tidak sesuai standar pabrikan, terutama pada bagian knalpot. Fenomena knalpot brong—modifikasi knalpot yang menghasilkan suara bising—menjadi masalah serius karena tidak hanya mengganggu kenyamanan umum, tetapi juga melanggar ketentuan hukum. Penggunaan knalpot brong menunjukkan rendahnya kesadaran hukum dan etika berkendara di masyarakat.

Dalam hal ini, kepolisian memiliki peran penting dalam menjaga ketertiban dan keamanan lalu lintas, serta menegakkan hukum terhadap pelanggaran yang terjadi. Polisi bertugas dalam penyelidikan, penyidikan, memberikan pelayanan kepada masyarakat, serta memastikan lalu lintas berjalan aman dan tertib. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara tegas mengatur bahwa kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk komponen knalpot.

Penggunaan knalpot brong merupakan bentuk pelanggaran terhadap Pasal 285 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009, yang menyatakan bahwa pengendara sepeda motor yang tidak memenuhi persyaratan teknis—seperti knalpot, kaca spion, lampu, dan komponen keselamatan lainnya—dapat dikenakan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda maksimal Rp250.000. Selain itu, Pasal 48 ayat (3) menjelaskan bahwa persyaratan laik jalan ditentukan berdasarkan kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur dari emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem, hingga kesesuaian daya mesin.

Dengan demikian, kebisingan yang ditimbulkan oleh knalpot brong dapat dikategorikan sebagai pelanggaran terhadap persyaratan teknis laik jalan kendaraan. Selain mengganggu kenyamanan masyarakat, praktik ini juga mengancam keselamatan pengguna jalan lain. Untuk itu, diperlukan langkah konkret dari aparat penegak hukum serta partisipasi aktif masyarakat dalam menumbuhkan kesadaran hukum, agar tercipta kondisi lalu lintas yang aman, tertib, dan nyaman bagi semua pihak.

Kendaraan bermotor jenis CBU (Completely Build Up) adalah kendaraan impor yang masuk ke Indonesia dalam kondisi utuh, seperti Harley-Davidson, BMW, dan Triumph. Kendaraan jenis ini sudah melalui pengujian kelayakan teknis oleh pemerintah melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebelum dipasarkan, sehingga selama tidak dimodifikasi, kendaraan tersebut tidak melanggar peraturan lalu lintas.

Namun berbeda halnya dengan kendaraan yang dimodifikasi, terutama pada bagian knalpot. Knalpot brong, yang suaranya keras dan tidak sesuai standar, dianggap tidak

memenuhi syarat teknis dari Kementerian Perhubungan dan Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM). Modifikasi ini melanggar Pasal 48 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta melanggar Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 tentang ambang batas kebisingan kendaraan bermotor, yaitu:

- Maksimal 77 dB untuk motor ≤ 80 cc,
- Maksimal 80 dB untuk 80–175 cc,
- Maksimal 83 dB untuk >175 cc.

Modifikasi knalpot banyak dilakukan untuk menambah tenaga atau sekadar agar tampilan motor terlihat lebih "keren", namun tanpa memperhatikan standar kebisingan dan kelayakan teknis. Knalpot brong juga berbahaya bagi lingkungan karena tidak dilengkapi catalytic converter, sehingga meningkatkan emisi gas buang dan menyebabkan pencemaran udara dan polusi suara.

Fenomena penggunaan knalpot brong menunjukkan masih rendahnya kesadaran hukum masyarakat. Menurut Achmad Sanusi, pelanggaran lalu lintas mencerminkan rendahnya kesadaran hukum, dan hal ini dapat memicu banyak pelanggaran dan korban. Oleh karena itu, penting untuk menanamkan kesadaran hukum sejak dini kepada seluruh lapisan masyarakat, termasuk remaja sebagai generasi penerus bangsa, dengan melibatkan peran orang tua dan lingkungan sosial.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai fenomena knalpot brong dalam kaitannya dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yang kemudian dijadikan topik skripsi berjudul "*Knalpot Broong (Modifikasi) Kendaraan Sepeda Motor Berdasarkan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*".

LANDASAN TEORI

1. Tinjauan Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, lalu lintas mencakup pergerakan orang dan benda di ruang lalu lintas, yaitu sarana bagi kendaraan, orang, dan fasilitas pendukung lainnya. Subekti mendefinisikan lalu lintas sebagai semua pengguna jalan umum dengan kendaraan. Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat sebagaimana diamanatkan UUD 1945. Oleh karena itu, peranannya perlu ditingkatkan untuk menciptakan keamanan, ketertiban, dan kesejahteraan berlalu lintas, serta untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan ilmu pengetahuan, sekaligus mengurangi angka kecelakaan.

Angkutan, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, berarti kegiatan mengangkut orang atau barang. Dalam UU Lalu Lintas, angkutan didefinisikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Jalan sendiri diartikan sebagai seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap, yang digunakan untuk lalu lintas umum di berbagai permukaan (tanah, bawah tanah, air), kecuali jalan rel dan kabel.

2. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas merupakan permasalahan yang sering terjadi di jalan raya dan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Jalan. Dalam KUHP, istilah pelanggaran tidak dijelaskan secara eksplisit, namun secara umum pelanggaran dibedakan dari kejahatan melalui jenis dan beratnya sanksi. Pelanggaran adalah perbuatan melawan hukum yang hanya dapat diketahui setelah adanya aturan yang mengaturnya (delik undang-undang). Menurut para ahli seperti Awaloedin dan Ramdlon Naning, pelanggaran lalu lintas dapat diartikan sebagai tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan perundang-undangan lalu lintas yang berlaku.

Faktor-faktor penyebab pelanggaran lalu lintas sangat beragam, di antaranya adalah penegak hukum, sarana atau fasilitas, serta masyarakat. Penegak hukum seharusnya menjadi panutan dan menjalankan tugas secara profesional, namun terkadang terjadi penyalahgunaan wewenang oleh oknum tertentu. Sementara itu, sarana dan prasarana yang tidak memadai, seperti kurangnya peralatan, tenaga terampil, dan sistem yang baik juga menjadi hambatan dalam penegakan hukum. Dari sisi masyarakat, rendahnya kesadaran hukum, sikap ceroboh, dan kesengajaan menjadi penyebab dominan terjadinya pelanggaran. Semakin tinggi kesadaran masyarakat akan hukum, maka semakin efektif pula penegakan hukum di lapangan.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, khususnya Pasal 77 Ayat (1), mewajibkan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan untuk memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan. SIM berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi, identitas pengemudi, serta alat bantu dalam penyelidikan dan identifikasi kepolisian. Dalam praktiknya, penegakan hukum atas pelanggaran lalu lintas dilakukan melalui surat tilang sebagai alat utama dalam penindakan. Jika penindakan tidak dilakukan secara terencana dan konsisten, maka dapat menimbulkan berbagai akibat negatif, seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan, kerusakan prasarana, ketidaktertiban, polusi, hingga potensi timbulnya kejahatan.

Pelanggaran lalu lintas dapat dibagi menjadi dua bentuk, yaitu pelanggaran tidak bergerak (seperti parkir di tempat terlarang) dan pelanggaran bergerak (seperti melebihi kecepatan atau kapasitas muatan). Dari segi dampaknya, pelanggaran juga dapat dibedakan antara yang menimbulkan kecelakaan dan yang tidak. Pelanggaran lalu lintas pada dasarnya merupakan tindakan sengaja atau lalai yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor atau pejalan kaki yang tidak mematuhi ketentuan hukum yang berlaku, dan sering kali menjadi penyebab utama gangguan ketertiban serta keselamatan di jalan raya.

3. *Penanggulangan terhadap knalpot brong*

Penggunaan hukum pidana merupakan salah satu cara dalam kebijakan penegakan hukum untuk mengatasi masalah sosial, yang bertujuan mencapai kesejahteraan masyarakat. Oleh karena itu, kebijakan penegakan hukum juga termasuk dalam kebijakan sosial, yakni segala usaha rasional untuk mewujudkan kesejahteraan dan perlindungan masyarakat. Namun, penggunaan hukum pidana tidak selalu menjadi keharusan dalam setiap kebijakan penanggulangan pelanggaran atau kejahatan. Upaya penanggulangan tersebut dapat dibagi menjadi dua bagian utama, yaitu preventif dan represif. Upaya preventif adalah langkah pencegahan sebelum terjadi pelanggaran atau kejahatan, seperti memberikan himbauan, sosialisasi, serta pemasangan spanduk di tempat umum atau di sekolah-sekolah. Sementara itu, upaya represif dilakukan setelah pelanggaran terjadi, melalui tindakan penegakan hukum seperti pemberian tilang, penyitaan, atau teguran, sebagai bentuk perlindungan dan pengendalian sosial terhadap masyarakat.

4. Knalpot *Broong* (modifikasi)

Knalpot *broong* (modifikasi) adalah komponen kendaraan bermotor yang dirancang untuk menghasilkan pembuangan gas buang tanpa hambatan (*free flow*), sehingga meningkatkan performa motor, khususnya dalam ajang balap seperti *road race* dan *drag race*. Berbeda dengan knalpot standar yang dilengkapi peredam suara (*silincer*), knalpot *broong* menghasilkan suara yang bising dan menyebabkan polusi suara, khususnya di wilayah padat penduduk. Selain itu, penggunaan knalpot modifikasi pada motor standar melanggar peraturan lalu lintas, membutuhkan perawatan lebih intensif, dan dapat menyebabkan mesin cepat panas. Sebaliknya, knalpot standar lebih nyaman, aman, dan sesuai regulasi karena menghasilkan suara di bawah ambang batas 80 dB serta tidak memerlukan penggantian komponen tambahan seperti *glasswool*. Modifikasi knalpot sering dilakukan sebagai bentuk ekspresi kreativitas, namun jika tidak sesuai aturan, dianggap melanggar hukum. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, modifikasi kendaraan harus tetap memperhatikan syarat teknis dan kelayakan jalan. Penggunaan knalpot *broong* yang mengganggu kenyamanan masyarakat dilarang. Sesuai Pasal 15 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002, POLRI memiliki wewenang untuk melakukan registrasi, identifikasi, dan pengawasan terhadap kendaraan, termasuk menindak kendaraan dengan knalpot modifikasi yang tidak memenuhi syarat teknis dan layak jalan.

METODE PENELITIAN

Tipe penelitian ini adalah yuridis normatif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang undangan (*Statute approach*). Pendekatan perundang undangan (*statute approach*) biasanya di gunakan untuk meneliti peraturan perundang u ndangan yang dalam penormaannya masih terdapat kekurangan atau malah menyuburkan praktek penyimpangan baik dalam tataran teknis atau dalam pelaksanaannya dilapangan. Pada penelitian ini, data sekunder adalah data yang diperlukan yang bisa didapatkan dari penelitian kepustakaan seperti bahan – bahan bukum. Bahan-bahan hukum yang telah dikumpulkan dan di inventarisasi tersebut kemudian akan diolah dan dikaji secara mendalam sehingga diperoleh kebenaran pragmatis dan/atau koherensi. Bahan hukum primer, bahan sekunder maupun bahan non hukum yang telah di sinkronisasi secara sistematis kemudian dikaji lebih lanjut berdasarkan prinsip-prinsip hukum, teori-teori, konsep-konsep, doktrin serta rujukan lainnya sehingga diperoleh jawaban untuk menjawab isu hukum yang dicantumkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Penggunaan Knalpot *Broong* (Modifikasi) Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Knalpot *broong* adalah knalpot modifikasi yang memiliki sistem pembuangan *free flow*, tanpa peredam suara, berbeda dengan knalpot standar yang memiliki *silencer* untuk meredam suara dan mengurangi emisi gas buang. Knalpot ini biasa digunakan dalam ajang balap seperti *road race* dan *drag race*, karena meningkatkan performa motor. Namun, kini banyak digunakan untuk alasan gaya dan gengsi, meskipun penggunaannya menimbulkan berbagai dampak negatif.

Dampak negatif tersebut meliputi:

1. Boros bahan bakar dan merusak mesin karena meningkatkan konsumsi energi serta membuat mesin cepat panas.
2. Pencemaran udara akibat tidak adanya filter gas buang (catalytic converter).
3. Polusi suara, yang mengganggu masyarakat sekitar, terutama anak-anak dan orang yang sedang beristirahat.
4. Perawatan lebih intensif, karena harus rutin mengganti bahan peredam suara (glasswool) dalam knalpot.

Penggunaan knalpot broong dilarang oleh hukum, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Aturan ini juga diatur lebih lanjut dalam Pasal 285 ayat (1), yang mengatur sanksi berupa kurungan paling lama 1 bulan atau denda maksimal Rp250.000 bagi pengendara yang kendaraannya tidak memenuhi syarat seperti knalpot, spion, rem, dan sebagainya.

Selain itu, Pasal 48 ayat (1) dan (4) dari undang-undang tersebut mewajibkan kendaraan bermotor memenuhi syarat teknis dan laik jalan, dengan peraturan teknis lebih lanjut diatur melalui Peraturan Pemerintah dan Peraturan Menteri. Salah satu regulasi turunan yang penting adalah Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009, yang mengatur ambang batas kebisingan knalpot kendaraan bermotor tipe baru, berdasarkan kapasitas silinder kendaraan. Dengan adanya ketentuan ini, penegakan hukum terhadap penggunaan knalpot broong harus merujuk pada undang-undang induk dan peraturan turunannya, demi menjaga ketertiban, kenyamanan, dan keselamatan masyarakat dalam berlalu lintas.

Sistem hukum di Indonesia menganut paham positivistik, yang menekankan pentingnya hukum tertulis demi terciptanya keteraturan dan kepastian hukum. Kepastian hukum ini bertujuan untuk melindungi kepentingan umum dan pribadi, menegakkan keadilan, serta membangun kepercayaan dan wibawa pemerintah. Dalam konteks penegakan hukum terhadap penggunaan knalpot broong, kepastian hukum diwujudkan melalui peraturan yang jelas, termasuk mekanisme pengukuran kebisingan.

Salah satu bentuk konkret kepastian hukum adalah Surat Telegram Kapolri No. ST/1045/V/HUK.6.2/2021, yang mengatur langkah-langkah penindakan terhadap knalpot bising. Telegram ini memuat:

1. Sosialisasi kepada masyarakat tentang dampak suara knalpot tidak standar.
2. Peringatan edukatif kepada pedagang dan bengkel untuk tidak menjual/memasang knalpot non-SNI.
3. Penindakan tegas terhadap pengendara yang menggunakan knalpot tidak sesuai SNI karena mengganggu konsentrasi dan berpotensi menyebabkan kecelakaan.
4. Penerapan Pasal 285 ayat (1) juncto Pasal 106 ayat (3) dan Pasal 48 ayat (2) dan (3) UU No. 22 Tahun 2009, dengan sanksi pidana 1 bulan atau denda maksimal Rp250.000.
5. Koordinasi dengan stakeholder seperti Dinas Lingkungan Hidup dan DLLAJ dalam penyediaan alat ukur kebisingan serta tetap mematuhi protokol kesehatan.

Poin penting dari telegram tersebut adalah bahwa penindakan harus didukung alat pengukur kebisingan (decibel meter/sound level meter), bukan semata-mata berdasarkan pengamatan fisik. Penggunaan alat ini penting untuk memastikan suara knalpot melampaui

ambang batas atau tidak.

Namun, pada praktiknya masih ditemukan kendala. Di wilayah Polres Ponorogo, misalnya, penindakan belum menggunakan alat pengukur decibel. Menurut keterangan IPDA Bagus Sulistyono, penilaian masih didasarkan pada pengamatan fisik dan indra pendengaran, dengan asumsi bahwa knalpot yang bentuknya sudah tidak standar pasti menghasilkan suara bising. Kondisi ini menunjukkan belum meratanya implementasi mekanisme pengujian kebisingan secara ilmiah, padahal hal tersebut penting agar penindakan terhadap knalpot broong benar-benar memenuhi prinsip kepastian, kemanfaatan, dan keadilan hukum.

2. Sanksi Hukum Bagi Pelaku Yang Menggunakan Knalpot *Broong* (Modifikasi) Pada Kendaraan Sepeda Motor

Penegakan hukum terhadap penggunaan knalpot broong harus mengacu pada Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009, khususnya Pasal 48 ayat (4) yang menyatakan bahwa ketentuan teknis laik jalan diatur lebih lanjut melalui peraturan pemerintah. Maka, aturan ini tidak boleh diabaikan dalam praktik penegakan hukum. Namun, pelaksanaannya masih menuai kontroversi.

Berdasarkan teori Mahrus Ali, terdapat tiga jenis sanksi hukum yang relevan:

1. Sanksi Pidana: Merupakan jenis sanksi yang paling sering diterapkan. Dalam hal ini, Pasal 285 Ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 digunakan untuk menindak pengendara yang menggunakan knalpot tidak sesuai standar. Pelanggaran tersebut dapat merugikan pengguna jalan lain akibat kebisingan, polusi udara, dan potensi kecelakaan. Namun, pemahaman masyarakat yang rendah dan masih adanya toleransi terhadap knalpot bising menjadi hambatan utama.
2. Sanksi Perdata: Berupa kewajiban memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum kendaraan dipasarkan oleh ATPM. Semua knalpot non-standar dapat dikenakan sanksi. Dalam konteks ini, aturan teknis diatur lebih lanjut dalam PP No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Meski demikian, sanksi berupa tilang dengan denda maksimal Rp 250.000 sering kali dianggap tidak efektif, apalagi jika disertai praktik suap.
3. Sanksi Administratif: Biasanya berupa denda tilang, pembekuan izin, atau pencabutan hak administratif. Dalam konteks kebisingan, Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 7 Tahun 2009 menetapkan ambang batas desibel:
 - o ≤ 80 cc: max 77 dB
 - o 80–175 cc: max 80 dB
 - o 175 cc: max 83 dBMeskipun knalpot telah dipasang silencer seperti DB Killer, tetap bisa dikenai tilang jika melampaui ambang batas.

Dalam razia, kendaraan dengan knalpot bising kerap menjadi target. Polisi bisa menahan kendaraan, dan pemilik wajib membawa knalpot standar untuk menggantinya sebelum kendaraan dikembalikan. Imbauan kepada masyarakat untuk mematuhi standar knalpot menjadi penting agar hukum ditegakkan dan lingkungan tidak terganggu oleh polusi suara.

Penindakan oleh Satlantas terhadap penggunaan knalpot Broong belum dilakukan secara maksimal. Penilaian kebisingan masih dilakukan secara subjektif, hanya dengan panca indera, tanpa menggunakan alat pengukur seperti Sound Level Meter (Decibel Meter). Padahal, Surat Telegram Kapolri telah menginstruksikan penggunaan alat pengukur untuk

menjamin kepastian hukum dan keadilan, karena tidak semua knalpot modifikasi otomatis melanggar aturan.

Upaya Penanggulangan Pelanggaran

Penanggulangan dilakukan melalui tiga pendekatan: pre-emptif, preventif, dan represif.

1. Upaya Pre-emptif Merupakan upaya pembinaan dan penyuluhan kepada masyarakat. Salah satunya adalah melalui Unit Dikyasa yang memberikan sosialisasi ke sekolah-sekolah (SMP/SMA) saat apel pagi, mengedukasi siswa agar tidak menggunakan knalpot Broong karena dapat mengganggu masyarakat dan memicu konflik sosial. Tujuannya menciptakan budaya tertib berlalu lintas sejak dini.
2. Upaya Preventif Meliputi penjagaan dan patroli rutin lalu lintas. Namun, pelaksanaan upaya ini masih belum maksimal. Dalam beberapa kasus, kendaraan pelanggar tidak diberhentikan, dan razia hanya dilakukan di zona tertentu sehingga pengguna knalpot Broong bisa menghindari. Lemahnya pelaksanaan preventif membuat pelanggar tidak merasa takut. Diharapkan ke depan, upaya ini ditingkatkan agar mempersempit peluang pelanggaran.
3. Upaya Represif Menitikberatkan pada tindakan penegakan hukum setelah pelanggaran terjadi, di antaranya:
 - Memberikan sanksi tilang, menyita STNK dan kendaraan, serta memberi surat tilang.
 - Namun penindakan belum menimbulkan efek jera, karena pelanggaran tetap marak.
 - Satlantas juga memberikan teguran langsung kepada pemilik kendaraan pribadi yang menggunakan knalpot Broong.
 - Jika pengendara tidak membawa SIM atau STNK, kendaraan akan disita sampai bisa menunjukkan bukti kepemilikan.
4. Selain sanksi, polisi juga harus memberikan pemahaman soal ambang batas kebisingan dan dampak pelanggaran kepada pelaku.

KESIMPULAN

Berdasarkan uraian dari seluruh pembahasan materi hasil penelitian ini, maka dapat disimpulkan:

Kesimpulan

1. Penggunaan knalpot racing atau knalpot tidak standar dapat menimbulkan kerugian baik secara materil maupun non-materil, seperti mengganggu kenyamanan pengguna jalan lain karena suara bising. Penggunaan knalpot semacam ini dilarang berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana disebut dalam Pasal 285 ayat (1), dengan ancaman denda maksimal Rp250.000.
2. Sanksi hukum bagi pelanggar penggunaan knalpot racing meliputi:
 - Pidana: Pelanggaran dikenakan sanksi berdasarkan Pasal 285 ayat (1) jo Pasal 106 ayat (3), dengan ancaman pidana kurungan 1 bulan.
 - Perdata: Sanksi berupa surat tilang yang mewajibkan pelanggar untuk memenuhi kewajiban hukum.
 - Administratif: Denda maksimal Rp250.000, namun dapat berkurang jika terjadi praktik suap kepada petugas.

Saran

1. Penegak hukum dan pemerintah sebaiknya mencari alternatif sanksi yang lebih efektif agar mampu menimbulkan efek jera serta meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai dampak negatif knalpot tidak standar.
2. Masyarakat diharapkan memiliki kesadaran hukum, termasuk meneladani aparat penegak hukum yang juga taat pada aturan.

Penjual knalpot tidak standar (non-SNI) perlu dikenai tindakan hukum guna mengurangi peredaran dan penggunaan knalpot tersebut.

Pengakuan/Acknowledgements

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Kuasa, karena dengan berkahNya skripsi ini dapat penulis selesaikan dengan judul "**Penggunaan Knalpot Broong (Modifikasi) Kendaraan Sepeda Motor Berdasarkan Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan**". Tujuan penyusunan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Dr. Soetomo. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih tak terhingga kepada semua pihak yang telah memberikan kemudahan, bekal ilmu pengetahuan, bimbingan, petunjuk dan semangat sehingga skripsi ini dapat terselesaikan, ialah :

1. Ibu Prof. Dr. Siti Marwiyah, SH., MH. selaku Rektor Universitas Dr. Soetomo Surabaya;
2. Ibu Dr. Subekti, SH., M.Hum., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Dr. Soetomo Surabaya;
3. Ibu Dr. Wahyu Prawesthi, SH, M.Hum., CLI., selaku Wakil Dekan 1 dan sekaligus sebagai Dosen Pembimbing II;
4. Ibu Nur Handayati, SH., M.H., selaku Wakil Dekan 2 dan sekaligus sebagai Dosen Pembimbing I.
5. Ibu Dr. Sri Astutik, SH., MH., selaku Kaprodi Fakultas Hukum Universitas Dr. Soetomo;
6. Bapak Dr. Dudik Djaja Sidarta, SH., M.Hum.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Moeljatno. (2022). *Asas-Asas Hukum Pidana*. Jakarta: Rineka Cipta.
- [2] Mardjono Reksodiputro. (2003). *Sistem Peradilan Pidana Indonesia*. Jakarta: Pusat Keadilan dan Pengabdian Hukum.
- [3] Hamjah Baharuddin dan Masaluddin. (2010). *Konstruktivisme Kepolisian: Teori, Prinsip, dan Paradigma*. Makassar: Pustaka Refleksi.
- [4] Ismu Gunadi dan Jonaedi Efendi. (2014). *Cepat & Mudah Memahami Hukum Pidana*. Jakarta: Kencana Prenamedia Group.
- [5] Shafrudin. (2002). *Politik Hukum Pidana*. Bandar Lampung: Universitas Lampung.
- [6] Soerjono Soekanto. (2015). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- [7] Johnny Ibrahim. (2007). *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Bayumedia Publishing.

-
- [8] I Made Pasek Diantha. (2016). *Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Prenada Media Group.
- [9] Teguh Prasetyo. (2010). *Hukum Pidana*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- [10] Yuda Riyansah, T. S. (2019). *Pelanggaran Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Penggunaan "Knalpot Brong"*.