



**IMPLEMENTASI UU NO. 14 TAHUN 1992 TENTANG LALU
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH HUKUM
PANDEGLANG, BANTEN (STUDI TERHADAP UJI LAIK
JALAN KENDARAAN ANGKUTAN UMUM)**

SKRIPSI

**Diajukan dalam Rangka Penyelesaian Studi Strata 1
Untuk Mencapai Gelar Sarjana Hukum**

Oleh :

OVI UTAMI

3450405002

**PERPUSTAKAAN
UNNES**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS NEGERI SEMARANG**

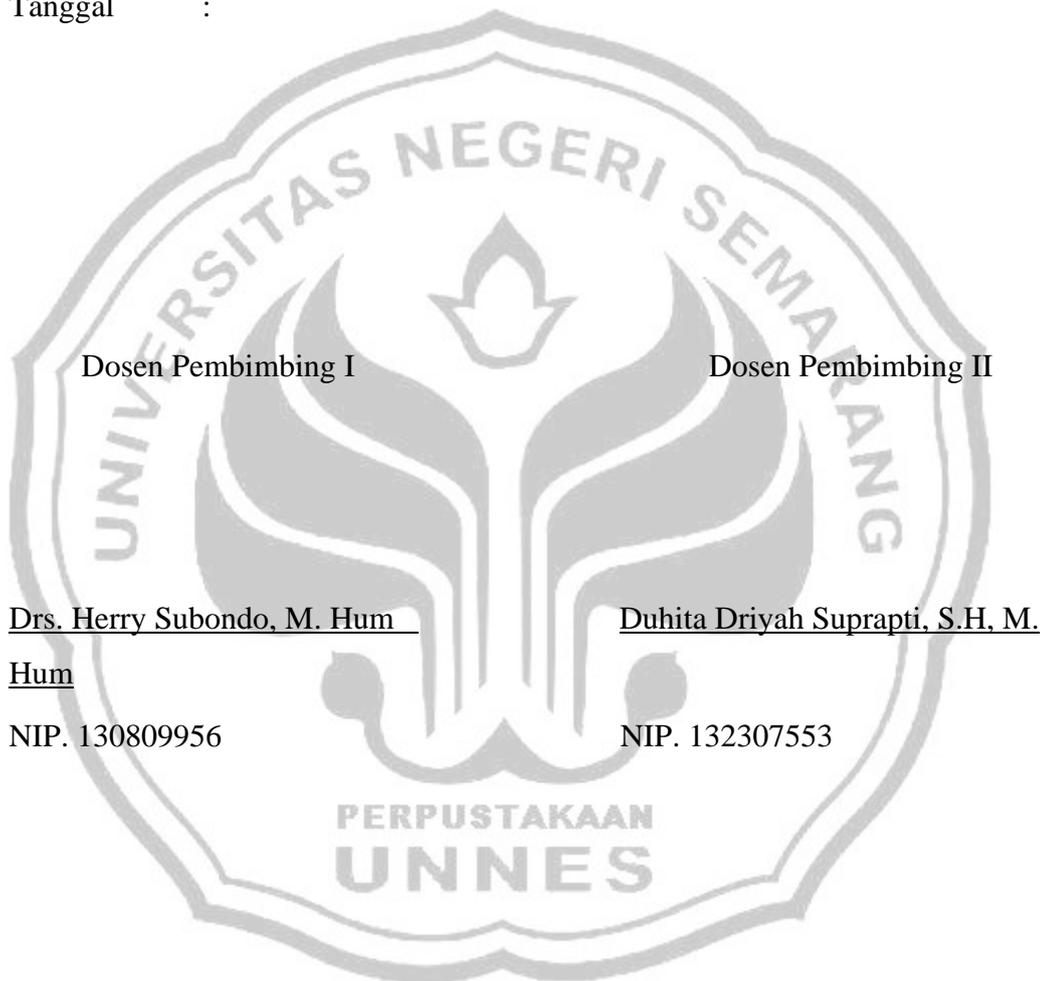
2009

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi ini telah disetujui oleh Pembimbing untuk diajukan ke sidang panitia ujian skripsi pada :

Hari :

Tanggal :



Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II

Drs. Herry Subondo, M. Hum

Duhita Driyah Suprapti, S.H, M.

Hum

NIP. 130809956

NIP. 132307553

PERPUSTAKAAN
UNNES

Mengetahui
Pembantu Dekan Bid. Akademik
Fakultas Hukum

Drs. Suhadi, S. H., M.Si.

NIP. 132067383

PENGESAHAN KELULUSAN

Skripsi ini telah dipertahakan di depan Sidang Panitia Ujian Skripsi
Fakultas Hukum, Universitas Negeri Semarang pada ;

Hari :

Tanggal :

Penguji Utama

Ubaidillah Kamal, S.Pd., M.H
NIP. 132233422

Penguji I

Penguji II

Drs. Herry Subondo M.Hum
M.Hum

NIP. 130809956

Duhita Driyah Suprapti, S.H,

NIP. 132307553

PERPUSTAKAAN
UNNES

Mengetahui :

Dekan Fakultas Hukum

Drs. Sartono Sahlan, M.H.
NIP. 131125644

SURAT PERNYATAAN

Penulis menyatakan bahwa yang tertulis di dalam skripsi ini benar-benar hasil karya Penulis sendiri, bukan meniru atau mencontoh dari karya tulis orang lain, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah.



Semarang, Juli 2009

Ovi Utami
NIM. 3450405002

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

MOTTO

“Kalau kita tak dapat menciptakan bulan, tidak dapat melukis pemandangan dengan sempurna, tidak dapat membaca huruf cina, tidak dapat main akrobat seperti badut dalam sirkus, kita tidak akan merasa rendah diri maka dengan mudah kita mengakui dan menerima keterbatasan tersebut kita menerima kenyataan ini tanpa banyak dalih dan yang harus kita lakukan pada saat berada disekeliling orang-orang berbagai macam karakter adalah tundukan kepala bukan merendahkan diri akan tetapi rendah hati untuk tidak menunjukkan betapa unggulnya diri kita sebenarnya ” (Penulis).

“Ketimbang tersinggung dengan ejekan dan kritikan, akan lebih baik jika kita malah mengambil manfaatnya. Kadang ejekan dari musuh lebih jujur dari pada pujian seorang teman”. (Plato)

PERSEMBAHAN

Untuk ALLOH Swt zat yang tak pernah tidur

Untuk Bapak tersayang dalam perjalanan ke surga

Untuk Ibuku tersayang

Untuk Kakak dan Adikku tersayang

Untuk Semua Teman yang Telah Membantuku

Dan Untuk Almamaterku

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, segala puji bagi Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga Penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “Implentasi Undang-Undang No 14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas Dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Pandeglang, Banten (Studi Terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum)”

Penyusunan skripsi ini dimaksudkan untuk memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang. Dalam penyusunan skripsi ini, penulis memperoleh bantuan, bimbingan dan pengarahan dari berbagai pihak. Untuk itu, dalam kesempatan ini Penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Prof. Dr. H. Sudijono Sastroatmodjo, M. Si., Rektor Universitas Negeri Semarang.
2. Drs. Sartono Sahlan M.H., Dekan Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang.
3. Drs. Herry Subondo M.Hum, Dosen pembimbing I yang telah berkenan memberikan bimbingan dengan sabar dan teliti kepada penulis hingga selesainya skripsi ini.
4. Duhita Driyah Suprapti, S.H, M.Hum, Dosen pembimbing II yang dengan sabar memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi ini.
5. Bapak dan Ibu Dosen beserta staf Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang yang telah memberikan ilmu pengetahuannya.
6. Drs.H. Agus Mulyadi, MM, Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang yang telah memberikan izin penulis untuk melakukan penelitian.
7. Hery. H. Setiawan Kepala Seksi Bagian Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Banten.
8. Rendhi Heryandi, Pelaksana Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Banten.
9. H. Suwandi, Ama.PKB, SE,M.Si, Penguji Pelaksana Lanjutan Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Banten.
10. Bripka Taufik Firdaus anggota Sat Lantas Kepolisian Resort Pandeglang, Banten.
11. Bapakku H. Tarjono (Alm), yang sedang menuju jalan ke surga semoga kau tenang disisiNya, doamu masih selalu penulis rasakan lewat hembusan

angin, lewat rintik gerimis tanpamu ternyata kami bisa dan amanat mu telah sebagian penulis selesaikan semoga akan sempurna untuk penulis penuhi.

12. Ibuku Hj. Suciati, orang tua tunggal penulis doamu mengalir begitu deras seperti air terjun yang tidak pernah mengering sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya.
13. Kakak dan adikku Mba' Tuti, mba' Leni, mba' Astri, Bangkit terima kasih untuk doa dan dukungan yang diberikan kepada penulis, untuk mas Didi terimakasih untuk editannya dan doanya.
14. Ipd. Adik listiyono, kakak sekaligus pengganti bapak terima kasih untuk segalanya semoga Allah Swt. Memberikan kesempatan pada penulis untuk membalas semuanya.
15. Keponakan kecil penulis Irgi, danes, sasa, wawa, alya, andra dan gezan keceriaan dan tawa kalian adalah ketentraman hati.
16. Teman- teman seperjuangan Fakultas Hukum Angkatan 2005 mari lanjutkan perjuangan kita .
17. Bad Fam's, kalian sahabat terbaikku terima kasih untuk dukungan dan cerita yang pernah kita rajut bersama.
18. Teman-teman kos Wanodyatama terima kasih tentang cerita persahabatan itu.
19. Calon pendampingku kelak semoga bisa menerima keadaanku apa adanya.
20. Semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu, terima kasih atas semua dukungannya.

Penulis berharap skripsi ini bermanfaat untuk semua pihak yang membutuhkannya dan menjadi kajian Hukum Pidana.

Semarang, Juli 2009

Penulis

ABSTRAK

Utami, Ovi. 2009. *Implementasi Undang-undang No 14 tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan (Studi Terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum)*. Sarjana Hukum. Fakultas Hukum. Universitas Negeri Semarang. Pembimbing : Drs. Herry Subondo M.Hum, Duhita Driyah Suprapti SH. M.Hum, 147 halaman.

Kata Kunci : Implementasi, UU No 14 Tahun 1992, Uji Laik Jalan.

Undang-undang No 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan salah satu instrumen hukum yang diberlakukan pemerintah dalam rangka menata tata tertib lalu lintas di jalan raya. Pada awalnya dengan pembentukan undang-undang ini adalah karena perkembangan transportasi yang begitu pesat dan membutuhkan peraturan yang dapat menjangkau semua pihak dan memberikan kenyamanan dalam berlalu lintas seperti dalam undang-undang itu sendiri yang dilatar belakangi konsep sampai dengan selamat. Pada kenyataannya permasalahan tentang lalu lintas belum selesai sampai disitu akan tetapi masih terdapat berbagai pelanggaran yang dilakukan oleh masyarakat khususnya masyarakat Kabupaten Pandeglang, Banten misalnya pelanggaran terhadap kelengkapan surat-surat, helm, perlengkapan kendaraan bermotor, kelebihan muatan pada kendaraan bermotor, pelanggaran rambu-rambu lalu lintas dan lain sebagainya.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah (1) Bagaimana UU No 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berkaitan dengan pasal 12 tentang Uji Laik Jalan disosialisasikan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang dan jajarannya terhadap kendaraan angkutan umum? (2) Sejauh mana pengawasan Dinas Perhubungan terhadap kendaraan angkutan umum dalam hal Uji Laik Jalan ? (3) bagaimana penegakkan hukum terhadap pelanggaran UU No 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan berkaitan dengan Uji Laik Jalan kendaraan angkutan umum?. Penelitian ini bertujuan untuk (1) Untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan dan jajarannya dalam mensosialisasikan tentang Uji Laik Jalan terhadap kendaraan angkutan umum; (2) Untuk mengetahui pengawasan Dinas Perhubungan dan jajarannya terhadap kendaraan angkutan umum berkaitan dengan uji laik jalan; (3) Untuk mengetahui penegakkan hukum terhadap pelanggaran UU No 14 tahun 1992 yang berkaitan dengan Uji Laik Jalan kendaraan Angkutan Umum.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan yuridis sosiologis, mengingat masalah yang diteliti lebih menekankan pada faktor pelaksanaan hukum yaitu bagaimana undang-undang lalu lintas tersebut diimplementasikan oleh masyarakat dan penegak hukumnya dengan seimbang untuk menciptakan ketertiban lalu lintas dan untuk jaminan keselamatan pada pemakai jalan. Penelitian ini menekankan pada gejala-gejala hukum yang berlaku dimasyarakat berkaitan dengan UU No 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan di wilayah hukum Pandeglang, Banten. Penelitian ini berlokasi di

Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang dan Kepolisian Resort Pandeglang, Banten. Alat dan teknik pengumpulan data menggunakan teknik observasi, wawancara dan dokumen. Obyektivitas dan keabsahan data menggunakan teknik triangulasi.

Berdasarkan dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa: (1) sosialisasi tentang uji laik jalan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan kabupaten Pandeglang sebagai implementasi dari UU No 14 tahun 1992 telah dilaksanakan dengan baik dengan melalui 2 (dua) tahap yaitu tahap pembinaan dan tahap himbauan. Dalam tahap pembinaan dilakukan ketika pemilik kendaraan melakukan uji berkala untuk pertama kali karena selanjutnya akan dilakukan tahap himbauan yang mana petugas Dinas Perhubungan tidak perlu bertatap muka langsung dengan pemilik kendaraan cukup dengan memasang pengumuman berupa pamflet yang dipasang di terminal dan ruas-ruas jalan lainnya. (2) Pengawasan dalam hal kelaikan jalan di wilayah hukum Kabupaten Pandeglang termasuk dalam kategori yang cukup ketat karena menyangkut faktor keselamatan jiwa manusia dalam berlalu lintas. Masalah yang paling mendominasi dalam mewujudkan ketertiban lalu lintas adalah faktor manusia (*human error*), faktor kendaraan, faktor jalan atau sarana prasarana lalu lintas yang tidak berfungsi dengan baik. Dari faktor-faktor tersebut Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang melakukan pengawasan yakni berupa pemeriksaan kendaraan di jalan. Pengawasan dilaksanakan di sub-sub yang menjadi daerah operasi kendaraan angkutan umum wilayah Pandeglang. Misalnya di terminal/ sub terminal, pangkalan serta di jalan secara gabungan bersama instansi terkait. (3) Dalam mewujudkan tertib, aman, lancar, dan selamat di jalan seperti apa yang menjadi pedoman Undang-undang No. 14 tahun 1992, bahwa diperlukan sinergi antara pihak-pihak yang terkait, dalam hal ini Dinas Perhubungan dan Kepolisian sesuai dengan kewenangan masing-masing. Setiap kegiatan dalam upaya mencapai tujuan dimaksud, Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang selalu berkoordinasi atau bekerja sama dengan pihak Kepolisian.

Saran dari penelitian ini adalah (1) bahwa pemerintah dalam membuat produk undang-undang atau perda harus memperhatikan isi dan sanksi untuk lebih memperjelas keinginan dan maksud undang-undang atau perda tersebut sehingga ketika masyarakat tersandung dengan salah satu pasal dalam peraturan tersebut dapat memperoleh keadilan yang didapat dari sanksi tersebut misalnya dalam perda Banten No 49 tahun 2002 yang didalamnya tidak memuat sanksi tentang pengemudi yang melanggar pasal 18 yakni mengenai kewajiban pemilik kendaraan untuk melakukan peremajaan pada kendaraan yang telah berusia 7 (tujuh) tahun padahal akan sangat baik jika telah disertai sanksi jadi masyarakat tidak mudah menyepelkan peraturan-peraturan tersebut. (2) Maka hendaknya UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dapat di implementasikan sesuai dengan tujuan dan keinginan masyarakat untuk menciptakan ketertiban dan kenyamanan semua pihak terutama untuk jaminan keselamatan dan kelestarian lingkungan hidup.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR BAGAN.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Identifikasi dan Pembatasan Masalah	9
C. Perumusan Masalah.....	12
D. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	13
E. Sistematika Penulisan Skripsi.....	15
BAB II TELAAH KEPUSTAKAAN.....	18
A. Konsep UU NO 14 tahun 1992	18
B. Penegakkan Hukum	39
C. Penegakkan Hukum Bidang LLAJ	44
D. Kerangka Berfikir.....	54
BAB III METODE PENELITIAN.....	55
A. Dasar Penelitian	55
B. Fokus Penelitian	57
C. Lokasi Peneliti	57
D. Sumber Data Penelitian.....	58
E. Metode Pengumpulan Data	61
F. Validitas Data	63
G. Analisis Data	64

BAB IV	HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	68
	A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Pandeglang, Banten	68
	B. Implementasi UU No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Pandeglang, Banten dalam Melaksanakan Sosialisasi Uji Laik Jalan pada Kendaraan Angkutan umum	72
	C. Pengawasan Proses Uji Laik Jalan dalam Meningkatkan Ketertiban Ber Lalu Lintas.....	91
	D. Pelaksanaan Penegakkan Hukum oleh Dinas Perhubungan Dalam Mengatasi Pelanggaran Uji Laik Jalan	128
BAB V	PENUTUP.....	144
	A. Simpulan.....	144
	B. Saran.....	147
	DAFTAR PUSTAKA	149
	LAMPIRAN-LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Data Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu lintas tahun 2008	5
Tabel 1.2	Data Laka Lantas tahun 2008	6
Tabel 1.3	Data Laka Lantas tahun 2009	7
Tabel 1.4	Data Laka Lantas Posisi Februari tahun 2009	8
Tabel 4.2	Data Pelanggaran Lantas dari segi kondisi Kendaraan th 2009.....	81
Tabel 4.3	Data Personil Sat Lantas Posisi Februari tahun 2009	82
Tabel 4.4	Data Hasil Uji Keliling Tahun 2008-2009	101
Tabel 4.5	Data Rekap Kendaraan Trayek wilayah Pandeglang tahun 2008 ...	103
Tabel 4.6	Keterangan Proses Mekanisme Uji Laik Jalan	107
Tabel 4.7	Data hasil Pengawasan Dishub Pandeglang tahun 2009	123
Tabel 4.8	Data Numpang Uji Tahun 2008-2009	124



DAFTAR BAGAN

Bagan 1.	Kerangka Berfikir.....	54
Bagan 2.	Proses Analisis Data.....	67
Bagan 3.	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Pandeglang.....	69
Bagan 3.	Proses Mekanisme Uji laik Jalan.....	106



DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1. Ijin Penelitian dari Fakultas Hukum.
- Lampiran 2. Surat Ijin Penelitian dari Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Banten.
- Lampiran 3. Surat Keterangan Telah Selesai Melaksanakan Penelitian di Kepolisian Resort Pandeglang, Banten.
- Lampiran 4. Pedoman Wawancara
- Lampiran 5. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Banten.
- Lampiran 6. Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Banten.
- Lampiran 7. Hasil wawancara dengan Sat Lantas Kepolisian Resort Pandeglang, Banten.
- Lampiran 8. Alur kerja Proses Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Banten.
- Lampiran 9. Dokumentasi Sosialisasi Himbauan Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang.
- Lampiran 10. Data laka lantas tahun 2008
- Lampiran 11. Berita Acara Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor
- Lampiran 12. Keputusan Menteri Perhubungan No. 67 tahun 1993 tentang Tata Cara Pemeriksaan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Di Jalan.
- Lampiran 13. Peraturan Bupati Pandeglang No. 14 tahun 2008 tentang Rincian Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kabupaten Pandeglang
- Lampiran 14. Permohonan Pengujian Periodik Kendaraan Bermotor Kabupaten Pandeglang, Banten.
- Lampiran 15. Kartu Bimbingan.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia dalam melakukan kegiatannya sehari-hari tidak lepas dari sebuah sarana perhubungan. Yakni dengan transportasi, baik transportasi darat, laut maupun udara. Alat transportasi bagi manusia mempunyai multi fungsi dalam mendukung kegiatan manusia sehari-hari dalam rangka kelangsungan hidupnya. Transportasi adalah perpindahan manusia dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Seiring dengan perkembangan alat transportasi, semakin meningkat juga spesialisasi dari kegiatan manusia sehari-hari. Dengan perkembangan tersebut jika tidak diimbangi dengan sarana prasarana lalu lintas yang baik akan mengakibatkan banyaknya kecelakaan lalu lintas. UU No 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan pasal 12 telah mengatur tentang kewajiban setiap kendaraan untuk melakukan uji berkala atau sering disebut dengan uji Kir. Se jauh yang penulis lakukan penelitian di Kabupaten Pandeglang, Banten kelengkapan pada kendaran angkutan umum belum semuanya memenuhi ketentuan dalam pasal 12 UU No 14 tahun 1992 tersebut sehingga sering menimbulkan ketidaknyamanan dalam berlalu lintas termasuk terjadinya kecelakaan lalu lintas. Karena salah satu faktor inilah wilayah hukum Pandeglang Banten menjadi obyek penelitian penulis tentang uji laik jalan kendaraan angkutan umum.

Dalam perkembangan dan realitanya, pengangkutan di daerah lebih sering berhadapan dengan tindak pelanggaran karena minimnya perlengkapan yang mereka miliki. Hal ini juga mengakibatkan keselamatan penumpang tidak terjamin. Perlengkapan tersebut dapat berupa belum terujinya kendaraan, sehingga belum bisa dikatakan lolos uji laik jalan. Maka seharusnya tidak boleh beroperasi, karena dengan kondisi kendaraan yang belum tentu bisa dikatakan baik dan layak untuk beroperasi dimungkinkan keselamatan penumpang tidak dapat terjamin.

Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dan Dinas Lalu Lintas Angkutan dan Jalan (DLLAJ) yang tergabung dalam Dinas Perhubungan Daerah Pandeglang, Banten, perlu untuk melakukan Uji Berkala dan Uji Tipe pada setiap kendaraan. Terutama kendaraan angkutan umum, sebelum mereka mengoperasikannya, demi keselamatan penumpang dan masyarakat secara umum.

Sebelum membahas lebih jauh, perlu kita ketahui definisi dari kata Laik dan Laik Jalan. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, “Laik berarti memenuhi persyaratan yang ada; patut; pantas; layak” (KBBI, 1996:356). Menurut Kamus Hukum, “Laik berarti Pantas; patut; layak; memenuhi persyaratan yang ditentukan (oleh undang-undang); memenuhi persyaratan yang harus ada atau dipenuhi” (Sudarsono, 2005:239). Sedangkan menurut Peraturan Daerah Surabaya No. 6 Tahun 2002 tentang Kendaraan Bermotor, “Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan pada waktu dioperasikan di jalan”.

Pada dasarnya uji laik jalan pada pengangkutan umum di daerah, khususnya di wilayah hukum Pandeglang, Banten, sangat penting dilakukan. Dalam hal ini Dinas Perhubungan bekerja sama dengan aparat Kepolisian berhak menguji kelaikan, apakah angkutan tersebut dapat dikatakan laik jalan atau tidak laik jalan. Hal ini dilakukan karena Laik Jalan memiliki arti yang sangat penting, diantaranya untuk mengurangi angka kecelakaan lalulintas. Karena dalam pemeriksaan kelaikan teknis, sesuai dengan Pasal 4 ayat (1) b Peraturan Pemerintah No 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan, ada 15 pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang harus diuji, yaitu :

1. Sistem Rem;
2. Sistem kemudi;
3. Posisi roda depan;
4. Badan dan kerangka kendaraan;
5. Pemuatan;
6. Klakson;
7. Lampu-lampu;
8. Penghapus kaca;
9. Kaca Spion;
10. Ban;
11. Emisi gas buang;
12. Kaca depan dan kaca jendela;
13. Alat pengukur kecepatan;
14. Sabuk keselamatan;
15. Perlengkapan dan peralatan.

Apabila dari 15 hal tersebut dapat lolos uji, maka akan dapat dikatakan Laik Jalan. Dan kendaraan tersebut sudah boleh beroperasi. Disamping itu Uji Kelaikan sangat penting untuk mengurangi polusi udara dan tingkat kebisingan. Karena menurut standar, minimal ketebalan asap dari kendaraan bermotor 50 persen. Lebih dari 50 persen dianggap tidak memenuhi standar nasional. Mereka

diberi kesempatan untuk memperbaiki kerusakan mesin sebelum diadakan uji kendaraan ulang.

Pada lalu lintas, yang merupakan inti persoalannya ialah menentukan suatu pola lalu lintas yang lebih dapat menjamin kelancaran dan keamanan untuk semua golongan pemakai jalan. Di sini ditekankan pada pengangkutan umum.

Data dari jajaran Polda Banten ada beberapa faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, diantaranya :

1. Faktor Manusia

- a. Pengendara sepeda motor mengemudikan kendaraannya dalam kecepatan tinggi ketika mendahului, sehingga kendaraan lepas kendali. Atau kecakapan dalam mengendarai sepeda motor belum teruji (tidak memiliki SIM) dan berstatus pelajar.
- b. Para pengemudi dan pengguna jalan tidak memprioritaskan keselamatan pejalan kaki.
- c. Tidak menjaga jarak dengan kendaraan yang berada di depannya, sehingga terjadi kecelakaan lalulintas.
- d. Tata cara membelok para pengemudi tidak memperhatikan situasi dan kondisi jalan serta melanggar rambu.
- e. Kepatuhan pengemudi hanya terlihat bila ada petugas Polantas.
- f. Masih banyaknya para pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm standar, sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas fatal.
- g. Pengemudi sering memaksakan diri untuk melanjutkan perjalanannya dalam keadaan fisik kurang memungkinkan.

2. Faktor Kendaraan

- a. Ban tidak memiliki alur/grip sehingga mudah pecah.
- b. Rem tidak berfungsi dengan baik (blong).

3. Faktor Jalan

- a. Jalan menikung dan menurun
- b. Badan dan bahu jalan tidak rata
- c. Kurangnya rambu lalu lintas
- d. Kurangnya penerangan jalan

4. Faktor Cuaca

Cuaca musim hujan sehingga jalan licin, berlubang dan membuat aspal tertutup, tidak terlihat oleh pengemudi dan pengguna jalan lainnya.

Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2008

No	Sebab terjadinya kecelakaan	Jumlah kejadian	Akibatnya			Kerugian Materi (Rp)
			MD	LB	LR	
1	Faktor Manusia					
	Pengemudi	72	9	10	38	Rp. 300.000.000,00
	Pejalan kaki / Pemakai jalan yang lain	-	-	-	-	-
2	Faktor kendaraan					
	Perlengkapan kendaraan	-	-	-	-	-
	Penerangan kendaraan	5	3	10	-	Rp. 10.000.000,00
3	Faktor jalan					
	Jalan licin	-	-	-	-	-
	Tikungan yang terlalu tajam	5	-	9	-	Rp. 4.500.000,00
	Jalur jalan yang menyempit	-	-	-	-	-
	Teknis dal lintas yang tepat	-	-	-	-	-
4	Lingkungan alam					
	Cuaca yang buruk	-	-	-	-	-
5	Lain-lain					
	Total	82	12	29	38	Rp. 314.500.000,00

Tabel 1.1 : Data angka kecelakaan lalu lintas Polres Pandeglang, Banten Tahun 2008.

Uji Laik Jalan sangat penting dilakukan untuk menghindari berbagai macam faktor yang dapat mengganggu kelancaran tata tertib lalu lintas di jalan, khususnya wilayah Pandeglang, Banten, sebagai obyek penelitian. Menurut data dari Polres Pandeglang, Banten, menunjukkan bahwa jumlah kecelakaan per tahun rata-rata mencapai 97 kasus. Artinya setiap bulan rata-rata 9 kasus kecelakaan. Dibawah ini adalah data kecelakaan lalu lintas pada posisi tahun 2008 sampai 2009 yang telah selesai dan masih tersisa :

Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2008

NO	TAHUN	JML Kecelakaan	KORBAN			
			Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan	MATERI
1	JANUARI	5	-	8	-	5.200.000
2	FEBRUARI	6	-	7	3	9.300.000
3	MARET	9	1	12	2	19.600.000
4	APRIL	9	1	12	1	17.000.000
5	MEI	7	-	10	2	4.500.000
6	JUNI	12	8	24	12	152.000.000
7	JULI	10	1	12	3	20.000.000
8	AGUSTUS	9	-	14	7	19.000.000
9	SEPTEMBER	5	-	6	2	4.200.000
10	OKTOBER	10	-	11	2	13.100.000
11	NOVEMBER	8	-	13	2	9.400.000
12	DESEMBER	7	-	9	-	10.600.000
	JUMLAH	97	11	138	36	283.900.000

Tabel 1.2: Data Kecelakaan Lalu Lintas tahun 2008 Sat Lantas Polres Pandeglang

Data Kecelakaan Lalu Lintas tahun 2009

NO	Jenis Kecelakaan Lalu Lintas	BULAN		KET
		JANUARI	FEBRUARI	
1	2	3	4	5
1	Jumlah Laka	8	7	
2	Korban Meninggal			
3	Korban Luka Berat	18	9	
4	Korban Luka Ringan	3	3	
5	Ker. Materi	Rp. 20.000.000	Rp. 5.600.000	

Tabel 1.3: Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2009 Polres Pandeglang.

Sedangkan menurut data dari jajaran Polda Banten pada tahun 2008, jumlah kecelakaan lalu lintas tiap bulan rata-rata mencapai 67 kasus. Dengan keterangan meninggal dunia 13 orang, luka berat 27 orang, luka ringan 48 orang, dan kerugian materi mencapai Rp.231.110.000; itu menunjukkan angka yang memprihatinkan. Maka perlu adanya tindakan intensif untuk menyelidiki ada apa dibalik meningkatnya angka laka lantasi di wilayah hukum Pandeglang, Banten. Berikut ini adalah data kasus kecelakaan lalu lintas yang telah direkap oleh Polda Banten pada posisi Februari 2008 :

KST JK		K O R B A N			MATERI	Selesai Perkara	SISA
		Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan			
PLD BTN	13	2	1	3	40.5 Jt	12	1
RES SRG	19	6	6	20	35.4 Jt	8	11
RES PDG	6	-	7	3	3Jt	5	1
RES LBK	2	-	2	-	1Jt	1	1
RES CLG	2	-	2	5	3Jt	2	-
JML	42	8	18	31	89.2 Jt	28	14

Tabel 1.4: Data Kecelakaan Lalu lintas Posisi Februari Polda Banten

Untuk itu implementasi UU No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan menitik beratkan pada Uji Kelaikan Jalan pada Angkutan Umum di lingkungan wilayah hukum Pandeglang, Banten, menjadi sangat penting dalam pengaturan dan penerapan di masyarakat. Pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna angkutan umum terhadap Peraturan Perundang-undangan tentang

Kelaikan Jalan dan Pemeriksaan Angkutan Umum di Jalan yang meliputi: Pemeriksaan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan, Tanda Bukti Lulus Uji, Tanda Bukti Pendaftaran STNK dan SIM. Dengan uraian latar belakang diatas penulis memberi judul pada penelitian ini IMPLEMENTASI UU NO.14 TAHUN 1992 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH HUKUM PANDEGLANG, BANTEN (STUDI TERHADAP UJI LAIK JALAN KENDARAAN ANGKUTAN UMUM).

B. Identifikasi Dan Pembatasan Masalah

1. Identifikasi Masalah

Dalam penelitian ini penulis bermaksud meneliti mengenai implementasi dari UU No.14 tahun 1992 yang salah satu pasalnya mengatur ketentuan tentang kendaraan yang wajib melakukan Uji Laik jalan pada kendaraan roda empat baik pribadi maupun umum. Namun dalam penelitian skripsi ini difokuskan pada kendaraan angkutan umum. Penulis tertarik untuk meneliti hal ini karena dalam realitanya penerapan Uji Laik jalan terhadap kendaraan angkutan umum masih belum maksimal untuk dilaksanakan oleh pihak-pihak yang berwenang. Sehingga dapat menimbulkan berbagai masalah, seperti :

- a. Masih banyak terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan angkutan umum yang memaksakan untuk mengoperasikan kendaraannya padahal kondisi angkutan tidak laik jalan.

- b. Kondisi angkutan yang tidak laik jalan misalnya seperti ban gundul, asap kendaraan hitam, rem blong, kaca spion tidak memenuhi standar, muatan terlalu berlebihan, klakson tidak berfungsi dengan baik, lampu-lampu mati, tidak terdapat sabuk keselamatan dan lain sebagainya. Kondisi angkutan umum yang semacam itu sebenarnya belum lulus uji laik jalan dan dilarang untuk beroperasi karena dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan keselamatan penumpang menjadi tidak terjamin.
- c. Tidak laik jalan kendaraan angkutan umum dapat mengakibatkan juga kesehatan lingkungan menjadi terganggu yakni karena pencemaran udara yang dihasilkan oleh asap hitam kendaraan angkutan umum padahal didalam persyaratan uji laik jalan sudah ada ketentuan mengenai standar ketebalan asap dari kendaraan bermotor.
- d. Tingkat kebisingan yang tinggi juga menjadi salah satu masalah yang termasuk didalam ketentuan Uji laik jalan yang harus diselesaikan untuk mencegah polusi suara.
- e. Adanya praktik pungutan liar, hal tersebut menjadi masalah yang sulit untuk diselesaikan karena masing-masing pihak merasa diuntungkan sopir angkutan bisa dengan mudah mendapat sertifikat lolos uji hanya dengan membayar beberapa ratus ribu sedangkan pihak-pihak yang melakukan praktik pungli tersebut juga mendapatkan keuntungan.
- f. Kurangnya sosialisasi pihak Dishub dalam memberikan penyuluhan tentang pentingnya dilakukan uji laik jalan kepada para pengemudi akibatnya banyak yang mengabaikan peraturan tersebut,

- g. Kurangnya dinas perhubungan melakukan pengawasan terhadap kendaraan angkutan umum yang belum lulus uji laik jalan sehingga banyak kendaraan angkutan yang belum lulus uji tetap beroperasi
- h. Kurang tegasnya pihak-pihak berwenang dalam menegakkan hukum bagi para pengemudi angkutan umum yang melakukan pelanggaran sehingga tidak ada rasa takut bagi para pelanggar untuk mengabaikan aturan-aturan tersebut.

2. Pembatasan Masalah

Dalam melakukan penelitian ini penulis membatasi hanya pada masalah-masalah yang berkaitan dengan judul penelitian seperti :

- a. Bagaimana Dinas Perhubungan melakukan sosialisasi UU No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang difokuskan pada pelaksanaan Uji Laik Jalan?
- b. Bagaimana Dinas Perhubungan melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Uji Laik Jalan?
- c. Bagaimana penegakkan hukum terhadap pelanggaran yang kerap dilakukan oleh para pengemudi angkutan umum dengan mengabaikan peraturan-peraturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah?

Dalam penelitian ini sudah dibatasi menjadi suatu ruang lingkup yang kecil sehingga dapat diperoleh hasil penelitian yang akurat dan mampu untuk menjawab setiap permasalahan yang penulis kaji.

3. Perumusan Masalah

Sejak disahkannya UU No.14 Tahun 1992, timbul berbagai tanggapan atau komentar dan kritikan masyarakat. Reaksi masyarakat tersebut dilakukan dengan berbagai cara, seperti melakukan demonstrasi, penyebaran pamflet atau selebaran gelap, secara lisan atau melalui media massa dan sebagainya. Walaupun tanggapan tersebut ada yang bersifat pro dan kontra terhadap UU No.14 Tahun 1992, namun secara umum tanggapan atau reaksi masyarakat tersebut lebih banyak yang bersifat menolak.

Dalam buku Pedoman Memasyarakatkan UU No 14 Tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, masalah yang menjadi sorotan atau yang ditanggapi masyarakat atau yang menimbulkan berbagai tanggapan dari masyarakat antara lain:

- a. Masyarakat sangat awam terhadap proses lahirnya UU tersebut, latar belakangnya serta materinya secara utuh (belum disosialisasikan atau dimasyarakatkan)
- b. Adanya sanksi hukuman yang dirasakan sangat berat, tidak sesuai dengan kondisi sosial ekonomi sebagian besar masyarakat.
- c. Masyarakat kesulitan memenuhi berbagai ketentuan yang tertera dalam undang-undang tersebut, seperti perlengkapan sabuk keselamatan, asuransi dan sebagainya.
- d. Adanya perbedaan pendapat diantara para pakar tentang penerapan acara pemeriksaan terhadap sanksi hukuman yang tinggi seperti yang termuat dalam UU No.14 Tahun 1992.
- e. Adanya kekhawatiran sementara pihak atas dasar kasus-kasus yang terjadi dalam praktek di lapangan dengan ancaman yang tinggi tersebut dapat memberi peluang meningkatnya denda damai atau pungutan liar (pungli).

Dari uraian di atas penulis menarik benang merah dari beberapa permasalahan yang ada, yaitu:

1. Bagaimana UU No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berkaitan dengan Pasal 12 tentang Uji Laik Jalan disosialisasikan oleh Dinas Perhubungan/DLLAJ dan jajarannya terhadap Kendaraan Angkutan Umum?
2. Sejauh mana pengawasan Dinas Perhubungan/DLLAJ dan jajarannya terhadap Kendaraan Angkutan Umum dalam hal Uji Laik Jalan?
3. Bagaimana penegakan hukum terhadap pelanggaran UU No. 14 Tahun 1992 berkaitan dengan Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan umum?

4. Tujuan Penelitian

Lalu lintas ditimbulkan oleh adanya pergerakan alat-alat angkutan, karena adanya kebutuhan perpindahan manusia dan atau barang. Untuk dapat dikatakan pengangkutan tersebut memenuhi persyaratan laik jalan, maka sesuai UU No. 14 Tahun 1992, semua jenis kendaraan yang beroperasi di jalan harus memenuhi uji tipe. Selain uji tipe, untuk kendaraan angkutan umum dan barang juga harus dilengkapi dengan uji berkala setiap enam bulan sekali. Uji tipe dilakukan oleh Direktorat Perhubungan. Sedang uji berkala atau Kir dilakukan oleh DLLAJ. Karena sudah mempunyai rekomendasi uji tipe dan uji berkala, maka kendaraan angkutan umum sudah laik jalan sebagai kendaraan bermotor.

Dalam melakukan pembahasan permasalahan yang sesuai dengan judul skripsi, penulis mempunyai beberapa tujuan yang diharapkan dapat dicapai melalui pembahasan dalam skripsi diantaranya :

- a. Untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan/ DLLAJ dan jajarannya dalam mensosialisasikan tentang Uji Laik Jalan terhadap Kendaraan Angkutan Umum.
- b. Untuk mengetahui Pengawasan Dinas Perhubungan/ DLLAJ dan jajarannya terhadap Kendaraan Angkutan Umum dalam hal Uji Laik Jalan.
- c. Untuk mengetahui penegakan hukum terhadap pelanggaran UU NO. 14 Tahun 1992 yang berkaitan dengan Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum.

5. Kegunaan Penelitian

Skripsi ini diharapkan dapat memberi manfaat atau kegunaan bagi banyak pihak diantaranya :

- a. Manfaat Praktis

Memberikan informasi tentang pentingnya peran UU No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi Perangkutan Umum agar melakukan uji tipe dan uji berkala atau kir setiap enam bulan sekali. Selain sebagai persyaratan teknis, juga sebagai langkah untuk

mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

b. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan bagi perkembangan hukum pada umumnya, dan perkembangan ilmu hukum pada khususnya, tentang pentingnya dilakukan Uji Laik Jalan terhadap pengangkutan umum sebagai bentuk aplikasi UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

6. Sistematika Penulisan Skripsi

Untuk mendapatkan gambaran yang menyeluruh dari penulisan skripsi yang berjudul “ Implementasi UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Wilayah Hukum Pandeglang, Banten (Studi Terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum) “. Adapun sistematikanya sebagai berikut :

a. Bagian Awal Skripsi

Berisi mengenai judul, halaman pengesahan, motto dan persembahan, abstrak, kata pengantar, daftar isi, daftar gambar, daftar tabel dan daftar lampiran.

b. Bagian Inti Skripsi

Bagian inti skripsi ini dibagi menjadi 5 bab yaitu :

BAB I : PENDAHULUAN

Memberikan gambaran singkat tentang latar belakang masalah, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian serta sistematika penulisan.

BAB II : PENELAAHAN PUSTAKA

Merupakan dasar analisis bagi pemecahan masalah. Isi dari bab adalah kajian tentang pengertian, asas dan tujuan UU No. 14 tahun 1992, pengertian tentang Uji Laik Jalan beserta ketentuan peraturan yang mengatur tentang Uji Laik Jalan, syarat-syarat teknis laik jalan, pentingnya Uji laik jalan, ketentuan pidana bagi pelanggaran lalu lintas, tugas dan wewenang dari BPLJSKB dan DLLAJ yang merupakan kesatuan dari Dinas Perhubungan dalam menyelenggarakan Uji Laik Jalan. Pengertian pengawasan dan administrasi pengawasan beserta pelaksanaannya, teori penegakan hukum dan pelaksanaan penegakan hukum bagi pelanggaran lalu lintas, khususnya pelanggaran Uji Laik Jalan.

BAB III: METODE PENELITIAN

Berisi mengenai metode pendekatan penelitian, fokus penelitian, sumber data, lokasi penelitian, alat dan teknik pengumpulan data, objektivitas dan keabsahan data, model analisis dan sistematika penulisan.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

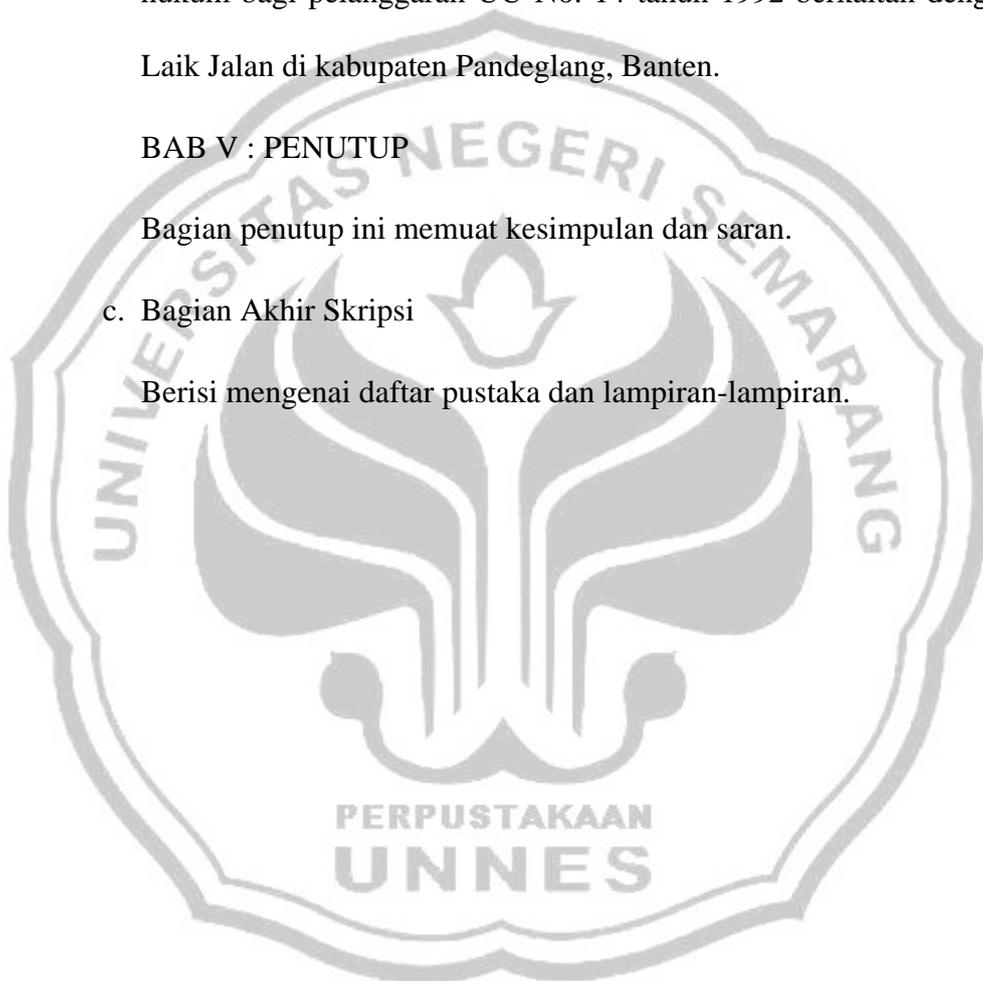
Berisi mengenai hasil penelitian dan pembahasan pelaksanaan sosialisasi UU NO. 14 tahun 1992 berkaitan dengan Uji Laik Jalan, pelaksanaan pengawasan dinas perhubungan terhadap kendaraan angkutan umum dalam hal Uji Laik Jalan dan pelaksanaan penegakan hukum bagi pelanggaran UU No. 14 tahun 1992 berkaitan dengan Uji Laik Jalan di kabupaten Pandeglang, Banten.

BAB V : PENUTUP

Bagian penutup ini memuat kesimpulan dan saran.

c. Bagian Akhir Skripsi

Berisi mengenai daftar pustaka dan lampiran-lampiran.



BAB II

PENELAAHAN PUSTAKA

A. Konsep UU No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

1. Asas-asas UU No. 14 Tahun 1992

Dalam UU No.14 Tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dibuat dengan menimbang beberapa faktor, yakni karena adanya keinginan untuk lebih menjamin ketertiban jalan dan pemakai jalan yang tujuannya untuk meminimalisir angka kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran lalu lintas bagi pemakai jalan, khususnya angkutan umum yang seyogyanya mempunyai surat izin mengemudi dan surat izin berkala sebagai bukti bahwa kendaraannya telah lulus uji tipe dan uji berkala atau kir. Dengan demikian kendaraan angkutan umum tersebut telah laik jalan.

Di dalam “Pedoman Memasyarakatkan UU No. 14 tahun 1992” yang dikeluarkan oleh Markas Besar Kepolisian (Mabes Polri, 1993: 11) bahwa asas dan tujuan UU No.14 tahun 1992 adalah:

a. Asas-asas

- 1) Asas atau prinsip pokok dari perundang-undangan penting untuk diketahui para pelaksanaan UU yang bersangkutan, karena asas tersebut merupakan hal-hal prinsip yang fundamental (mendasar) dimana dari asas tersebut akan mengalir, terjabarkan, terurai garis-garis hukum yang akan dilaksanakan dan harus ditaati. Dari asas hukum (prinsip pokok) diwujudkan secara konkrit pada pasal Undang-

undang. Adapun sifat dari pada asas hukum dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a) Asas itu bersifat umum.
 - b) Semakin tinggi tingkat asas tersebut semakin abstrak bentuknya.
 - c) Asas itu bersifat hakiki dan mendasar.
 - d) Asas itu merupakan sumber utama untuk memulai suatu tindakan-tindakan atau untuk pedoman dalam menerapkan (mempraktekkan/ mengaplikasikan) pasal dalam undang-undang.
- 2) Sifat asas tersebut divisualisasikan dalam bentuk yang abstrak sampai konkrit seperti :
- a) Dapat bertindak menegakkan hukum dengan bijaksana, karena mengetahui prinsip-prinsip pokok (asas hukum) yang hakiki sebagai pedoman dalam penegakan hukum.
 - b) Dengan mengetahui asas hukum maka tindakan-tindakan yang dilakukan tidak melanggar hukum.
- 3) Asas hukum dalam UU lalu lintas dan angkutan jalan tidak terlepas dari asas hukum dalam kitab UU hukum pidana (KUHP) sebab dalam pasal 103 KUHP telah ditentukan bahwa ketentuan-ketentuan umum (termasuk asas-asas hukum pidana pasal 1 sampai pasal 9 KUHP) berlaku juga ketentuan untuk UU lain diluar KUHP (dalam hal ini UU

tentang lalu lintas yang tidak tercantum di dalam KUHP). UU No. 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai sanksi pidana (kurungan, denda) dan merupakan undang-undang diluar KUHP, namun demikian asas-asas hukumnya tetap menganut pada Bab I sampai Bab VIII Kitab Undang-undang Hukum Pidana (periksa isi pasal 103 KUHP). Asas-asas hukum di dalam KUHP yang berlaku juga bagi undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan antara lain adalah :

- a) Asas legalitas (contoh : pasal 1 KUHP)
- b) Asas teritorial (contoh : pasal 2 KUHP)

Disamping asas legalitas dan teritorial (secara umum) UU No.14 tahun 1992 juga secara tegas dan jelas menentukan adanya asas-asas sebagaimana tercantum dalam pasal 2 yaitu :

- a) Asas manfaat yaitu memberikan manfaat besar bagi kemanusiaan, meningkatkan kesejahteraan rakyat dan pembangunan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga Negara.
- b) Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu penyelenggaraan usaha angkutan dilaksanakan untuk mencapai aspirasi bangsa dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai semangat kekeluargaan.
- c) Asas adil dan merata yaitu lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan sedemikian rupa sehingga dapat mewujudkan

keseimbangan dan keserasian antara sarana, prasarana, kepentingan pengguna/ penyedia jasa.

- d) Asas kepentingan umum yaitu mengutamakan kepentingan umum/ masyarakat.
- e) Asas keterpaduan yaitu merupakan kesatuan yang utuh terpadu, saling menunjang, saling isi, baik/ antar modal transportasi.
- f) Asas kesadaran hukum yaitu mewajibkan pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum dan mewajibkan setiap warga Negara Indonesia untuk sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
- g) Asas percaya diri sendiri yaitu lalu lintas dan angkutan jalan harus berdasarkan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan pada kepribadian bangsa.

Ke tujuh asas tersebut menjiwai seluruh isi pasal-pasal dalam UU No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Tujuan

Tujuan dari UU No. 14 tahun 1992 tercantum dalam pasal 3 yaitu:

- 1) Mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan efisien.
- 2) Memadukan moda transportasi lainnya dalam satu kesatuan sistem transportasi nasional.

- 3) Menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional.

2. Tinjauan umum tentang Uji Laik Jalan

a. Pengertian Uji Laik Jalan

“Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, Laik berarti : memenuhi persyaratan yang ada; patut; pantas; layak (KBBI, 1996: 356)”.

“Dalam Kamus Hukum, kata laik berarti: Pantas, patut, layak: memenuhi persyaratan yang ditentukan (oleh undang-undang); memenuhi persyaratan yang harus ada/ dipenuhi (Sudarsono, 2005: 239)”.

Sedangkan menurut ketentuan umum dalam Peraturan Daerah Surabaya No. 6 tahun 2002 tentang Kendaraan Bermotor, “Laik jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan pada waktu dioperasikan di jalan”. Di dalam pasal 13 ayat (1), (2), (3), (4) UU No. 14 tahun 1992 bagian kedua tentang Pengujian dimaksudkan agar kendaraan bermotor yang akan digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan termasuk persyaratan ambang batas emisi gas dan kebisingan yang harus dipenuhi. Kendaraan-kendaraan khusus harus diuji secara khusus, karena disamping memiliki peralatan standar yang dipersyaratkan untuk

kendaraan bermotor pada umumnya, kendaraan khusus memiliki penggunaan khusus, misalnya katup penyelamat, tangki bertekanan dan lain sebagainya (penjelasan pasal 13 (1) UU No. 14 tahun 1992).

Pengujian tipe kendaraan bermotor dimaksudkan untuk melakukan pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum tipe kendaraan bermotor tersebut disetujui diimpor atau diproduksi dan/ atau dirakit secara masal. Termasuk dalam uji tipe ini adalah uji samping yaitu pengujian terhadap salah satu dari seri produksi kendaraan bermotor selalu dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, maka diberlakukan uji berkala dalam satu periode tertentu (Penjelasan pasal 13 ayat (2) UU No. 14 tahun 1992).

Dalam UU No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditentukan tentang persyaratan laik jalan pada kendaraan bermotor, yaitu:

Pasal 12

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.
- (2) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/ atau dirakit di dalam negeri serta di impor, harus sesuai dengan peruntukan dan jelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 13

- (1) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi Uji tie dan atau uji berkala.
- (3) Kendaraan yang dinyatakan lulus Uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan tanda bukti.
- (4) Persyaratan, tata cara pengujian, masa berlaku dan pemberian tanda bukti sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

Pengertian persyaratan teknis adalah persyaratan tentang susunan, peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, pemuatan, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, emisi gas buang, penggunaan, penggandengan, dan penempelan kendaraan bermotor. Pengertian laik jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan.

Sistem pengujian kendaraan bermotor adalah salah satu sub sistem dari sistem transportasi jalan yang berperan sangat menentukan dalam mewujudkan suatu sistem transportasi jalan yang efisien. Tolok ukur efisiensi dimaksud antara lain mencakup pencapaian beberapa kriteria diantaranya sebagai berikut :

- 1) Biaya (financial).
- 2) Waktu.
- 3) Penghematan energi.
- 4) Jaminan penyediaan kendaraan bermotor yang memenuhi standar yang disepakati baik dalam cakupan nasional, regional maupun internasional.
- 5) Jaminan keselamatan penggunaan fasilitas kendaraan bermotor baik untuk manusia maupun barang.
- 6) Proteksi dampak penggunaan kendaraan bermotor terhadap pencemaran lingkungan.

Peran sistem pengujian dalam pencapaian kriteria tersebut adalah sangat menentukan, walaupun dalam implementasinya akan menghadapi berbagai masalah yang sangat kompleks, karena memerlukan suatu penanganan yang terpadu dalam memastikan kelaikan jalan seluruh kendaraan bermotor secara berkesinambungan, sejak berada pada tahapan prototype desain, selanjutnya pada tahapan produksi dan kemudian pada tahapan operasional kendaraan bermotor (artikel Diklat kabupaten Tegal, 2008:1).

b. Pentingnya Uji Laik jalan

Pedoman utama mengangkut orang dan atau barang adalah agar orang atau barang sampai di tempat dengan selamat, tepat waktu, dan tempat tujuan. Berdasarkan pengamatan, sebab utama besarnya angka kecelakaan lalu lintas angkutan jalan adalah faktor kondisi kendaraan yang tidak laik jalan dan faktor manusia, baik para pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya, yang lalai, teledor atau lengah dalam berlalu lintas. Atau sengaja maupun tidak sengaja menghiraukan sopan santun dan peraturan berlalu lintas di jalan umum. Maka untuk meminimalisir angka kecelakaan lalu lintas kondisi kendaraan harus dalam keadaan baik dan laik untuk bisa beroperasi. Karena uji laik jalan sangat penting untuk dilakukan oleh setiap kendaraan angkutan umum

yang akan beroperasi di jalan yang didalamnya meliputi Uji Tipe dan Uji Berkala.

Uji laik jalan penting untuk dilakukan oleh setiap kendaraan bermotor, khususnya kendaraan angkutan umum, diantaranya untuk menghindari kecelakaan lalu lintas. Untuk mengurangi polusi udara, karena asap hitam yang dihasilkan oleh kendaraan angkutan umum yang tidak memenuhi standar minimal ketebalan asap dari kendaraan bermotor. Serta untuk mengurangi polusi suara karena tingkat kebisingan yang tinggi yang dapat mengganggu kelestarian lingkungan hidup. Setiap kendaraan bermotor wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 9 tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor :

Pasal 2

(1) Uji Tipe Kendaraan Bermotor dilakukan untuk :

- a. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan.
- b. Melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan.
- c. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Menurut Peraturan Pemerintah No. 44 tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi didalam Bab II tentang Persyaratan Teknis

dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan dan Kereta Tempelan menyebutkan bahwa :

Pasal 2

(1) Kendaraan bermotor dikelompokkan dalam beberapa jenis, yaitu :

- a. Sepeda motor
- b. Mobil penumpang
- c. Mobil bus
- d. Mobil barang
- e. Kendaraan khusus

Dalam UU No. 14 tahun 1992 disebutkan terdapat beberapa macam angkutan, yaitu angkutan orang dan barang, angkutan orang dengan kendaraan umum, angkutan barang dengan kendaraan umum.

Pasal 36

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

- a. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain ;
- b. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota;
- c. Angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan antar wilayah pedesaan ;
- d. Angkutan lintas batas Negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas Negara lain.

Untuk menciptakan kondisi angkutan yang baik, lancar dan laik jalan perlu untuk dilakukan tes uji berkala atau kir agar dapat diketahui bahwa angkutan tersebut layak untuk beroperasi. Berdasarkan ketentuan dalam peraturan pemerintah No. 44 tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi:

Pasal 148

(1) Setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 ayat (1) huruf c, d dan e kereta gandengan dan kereta tempelan dan kendaraan umum yang dioperasikan di jalan wajib dilakukan uji berkala.

(2) Masa uji berkala sebagaimana dimaksud ayat (1) berlaku selama 6 (enam) bulan.

c. Balai Pengujian Laik Jalan Dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (Dinas Perhubungan)

Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan bermotor yang disingkat BPLJSKB adalah unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jendral Perhubungan Darat yang beralamat di Jalan Raya Cetu, Cibitung, Bekasi. Tugas pokok dan Fungsi Balai PLJSKB adalah :

- 1) Melakukan pengujian prestasi, bagian kendaraan bermotor, peralatan keselamatan, da uji lapangan serta pemeriksaan konstruksi.
- 2) Menyiapkan bahan sertifikasi laik jalan terhadap tipe kendaraan bermotor.

- 3) Melaksanakan pemeriksaan dokumen teknis dan administrasi kendaraan bermotor yang akan diuji.
- 4) Melakukan cara pemeliharaan, pengadaan dan penilain kinerja fasilitas dan peralatan pengujian serta sarana penunjang teknis lainnya.
- 5) Pengembangan teknologi pengujian tipe kendaraan bermotor dan penyelenggaraan sistem informasi pengujian tipe kendaraan bermotor.
- 6) Pelaksanaan administrasi dan kerumah tanggaan Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor.

Balai PLJSKB dalam tugasnya sehari-hari adalah melakukan pengujian tipe kendaraan bermotor untuk semua jenis kendaraan bermotor, seperti sepeda motor, mobil, mobil penumpang, mobil barang, mobil bus, dan kendaraan khusus dengan item uji yang masih cukup terbatas menggunakan sarana dan prasarana uji sebagai berikut :

- a) Uji speedometer menggunakan alat speedometer tester.
- b) Uji side slip menggunakan alat side slip tester.
- c) Uji rem utama dan rem paker menggunakan alat brake tester.
- d) Uji lampu utama menggunakan head light tester.
- e) Uji tingkat alat klakson menggunakan alat horn level meter.
- f) Uji emisi (baik untuk kendaraan bermotor bahan bakar bensin maupun bahan bakar gas) menggunakan CO-HC tester dan smoke tester.

- g) Uji radius putar pada lapangan uji.
- h) Uji/ pengukuran berat kendaraan menggunakan alat pengukur berat (scale).
- i) Uji/ pengukuran dimensi menggunakan alat ukur dimensi.
- j) Uji/ pemeriksaan konstruksi.
- k) Uji emisi standar Euro II kendaraan bermotor kategori M1.

Sedangkan fungsi lembaga pengujian kendaraan bermotor tersebut adalah berperan sebagai lembaga kontrol yang mengendalikan sejauh mana jaminan kualitas kelaikan jalan dan emisi gas buang kendaraan bermotor yang diproduksi dan dirawat adalah sesuai dengan yang semestinya. Dimana di dalam pelaksanaannya menggunakan acuan standar tertentu yang disepakati bersama, baik dalam skala domestic, regional maupun global. Dalam pengertian tersebut, standar adalah bahasa satu-satunya yang dapat mengakomodasikan kepentingan pihak-pihak yang terkait, seperti pemerintah, industri otomotif, bengkel perawatan/pemeliharaan, lembaga pengujian kendaraan bermotor dan pemilik kendaraan bermotor.

d. Dinas Lalu lintas Dan Angkutan Jalan (Dinas Perhubungan)

Dinas lalu lintas dan angkutan jalan bekerja di bawah Dinas Perhubungan atau Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jendral Perhubungan Darat yang tugas dan fungsinya adalah :

- 1) Tugas Pokok DLLAJ meliputi : melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, standar, norma, pedoman, kriteria dan prosedur serta bimbingan teknis, evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- 2) Fungsi DLLAJ meliputi :
 - a) Penyiapan perumusan kebijakan di bidang jaringan transportasi jalan, sarana angkutan jalan, lalu lintas jalan, angkutan jalan, dan pengendalian operasional lalu lintas dan angkutan jalan.
 - b) Penyusunan standar, norma, pedoman , kriteria dan prosedur dibidang jaringan transportasi jalan, sarana angkutan jalan, lalu lintas jalan, angkutan jalan dan pengendalian operasional lalu lintas dan angkutan jalan.
 - c) Penyiapan perumusan dan pemberian bimbingan teknis di bidang jaringan transportasi jalan, sarana angkutan jalan, lalu lintas jalan, angkutan jalan dan pengendalian operasional lalu lintas dan angkutan jalan.
 - d) Penyiapan pelaksanaan kebijakan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan yang menjadi lingkup kewenangan Direktorat Jendral Perhubungan darat.
 - e) Pembinaan teknis Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) bidang lalu lintas dan angkutan jalan serta penyusunan dan pemberian kualifikasi teknik sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

- f) Penyiapan pelaksanaan harmonisasi dan standarisasi, nasional, regional dan internasional di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- g) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- h) Pelaksanaan urusan tata usaha, kepegawaian dan rumah tangga Direktorat.

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terdiri dari :

- a) Subdirektorat Jaringan Transportasi Jalan.
- b) Subdirektorat Sarana Angkutan Jalan.
- c) Subdirektorat Lalu Lintas Jalan.
- d) Subdirektorat Pengendalian Operasional.
- e) Subbagian Tata Usaha.

Arah kebijakan dalam mewujudkan visi dan misi Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah :

- 1) Peningkatan keselamatan lalu lintas jalan secara *comprehensive* dan terpadu dari berbagai aspek (pencegahan, pembinaan dan penegakan hukum, penanganan dampak kecelakaan dan daerah rawan kecelakaan ,sistem informasi kecelakaan lalu lintas dan kelaikan sarana serta ijin pengemudi di jalan.
- 2) Meningkatkan manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pembinaan teknis tentang pelayanan operasional transportasi.

- 3) Menjaga keseimbangan permintaan dan penawaran angkutan serta kesediaan aksesibilitas angkutan pada daerah terpencil.
- 4) Penanganan muatan lebih secara komprehensif, dan melibatkan berbagai instansi terkait.
- 5) Penataan sistem transportasi jalan sejalan dengan sistem transportasi nasional dan wilayah (lokal) diantaranya melalui penyusunan RUJTJ (Rencana Umum Jaringan Transportasi Jalan) Meliputi penataan simpul ruang kegiatan, ruang lalu lintas serta penataan pola distribusi
- 6) barang. Terpenuhinya jasa angkutan orang dan barang pada jalur utama.
- 7) Mengantisipasi, merencanakan serta melaksanakan secara bertahap regulasi dan standarisasi global di bidang lalu lintas angkutan jalan.
- 8) Menciptakan iklim kompetisi yang sehat secara bertahap regulasi dan standarisasi global di bidang lalu lintas angkutan jalan.
- 9) Meningkatkan peran serta , investasi swasta dan masyarakat dalam menyelenggarakan transportasi jalan.
- 10) Peningkatan pembinaan teknis transportasi di daerah.
- 11) Sejalan dengan desentralisasi dan otonomi daerah, dibuat sistem standar pelayanan minimal dan standar teknis di bidang LLAJ

serta skema untuk peningkatan pelaksanaan pengendalian dan pengawasan LLAJ di daerah.

- 13) Mendukung pengembangan transportasi yang berkelanjutan.
- 14) Meningkatkan kelancaran pelayanan angkutan jalan secara terpadu penataan sistem jaringan dan terminal, manajemen lalu lintas , fasilitas dan rambu jalan , penegakan hukum dan disiplin di jalan.
- 15) Mendorong efisiensi transportasi barang dan penumpang di jalan melalui deregulasi pungutan dan retribusi di jalan, penataan jaringan dan ijin trayek kerja sama antar lembaga pemerintah daerah.
- 16) Meningkatkan profesionalisme SDM petugas , disiplin operator dan pengguna di jalan.
- 17) Meningkatkan teknologi angkutan jalan yang ramah lingkungan /berkesinambungan.
- 18) Mewujudkan kinerja SDM yang profesional agar dapat memberikan pelayanan prima.
- 19) Terwujudnya Sistem Informasi Manajemen Lalu Lintas Angkutan Jalan harus memberikan kelancaran terhadap pelaksanaan tugas bidang LLAJ.
- 20) Kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

- 21) Menekan jumlah penggaran lalu lintas dan tingkat kecelakaan lalu lintas dapat dikurangi

e. Undang-Undang dan Peraturan Yang Mengatur Uji Laik Jalan

1) Undang-Undang yang Mengatur tentang Uji Laik Jalan

a) Dasar Hukum Penindakan

UU No. 14 tahun 1992 pasal 12

- a. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.
- b. Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/ atau dirakit di dalam negeri serta di impor, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Pasal 13

- (1) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi Uji tie dan atau uji berkala.
- (3) Kendaraan yang dinyatakan lulus Uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan tanda bukti.

b) Ancaman Hukuman :

UU No. 14 tahun 1992 pasal 54 :

Barang siapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 12 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.3000.000.- (tiga juta rupiah).

Pasal 55

Barangsiapa memasukan ke dalam wilayah Indonesia atau membuat atau merakit kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang akan dioperasikan di dalam negeri yang tidak sesuai dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan atau tidak sesuai dengan kelas jalan yang akan dilaluinya sebagaimana dimaksud dalam pasal 12 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp.12.000.000,- (dua belas juta rupiah).

Pasal 56

- (1) Barangsiapa mengemudikan kendaraan khusus di jalan tanpa dilengkapi dengan tanda bukti lulus uji sebagaimana dimaksud pasal 13 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama

2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.2000.000,- (dua juta rupiah).

(2) Apabila kendaraan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki tanda bukti lulus uji dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.6000.000,- (enam juta rupiah).

c) Peraturan yang mengatur tentang Uji Laik Jalan

Peraturan pemerintah No 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan :

Pasal 4 berbunyi :

Ayat 1 : pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Pemeriksa Pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksud dalam pasal 2 huruf b, meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan yang terdiri dari :

a. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, bagi kendaraan wajib uji;
b. Pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang meliputi :

- 1) Sistem rem;
- 2) Sistem kemudi;
- 3) Posis roda depan;
- 4) Badan dan kerangka kendaraan;
- 5) Permuatan;
- 6) Klakson;
- 7) Lampu-lampu;
- 8) Penghapus kaca;
- 9) Kaca spion;
- 10) Ban;

- 11) Emisi gas buang;
- 12) Kaca depan dan kaca jendela;
- 13) Alat pengukur kecepatan;
- 14) Sabuk keselamatan;
- 15) Perlengkapan dan peralatan.

Ayat 2 : pemeriksaan terhadap kewajiban memiliki tanda bukti lulus uji untuk kendaraan bermotor jenis sepeda motor dan moil penmpang serta pemeriksaan terhadap kewajiban melengkapi sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilaksanakan setelah kewajiban tersebut dinyatakan berlaku.

B. Penegakan Hukum.

1. Pengertian Penegakan Hukum

Pengertian penegakan hukum menurut Satjipto Rahardjo (Masalah Penegakan Hukum tinjauan Sosiologis, 1986:24) adalah “suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi kenyataan”. Yang dimaksud keinginan-keinginan hukum disini adalah pikiran-pikiran badan pembuat undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan hukum itu. Jadi, penegakan hukum sebenarnya telah dimulai semenjak tahap pembuatan hukum oleh pembuat undang-undang (*formulasi/legislasi*), tahap penerapan hukum (*aplikasi/ judicial*) dan ini yang sering diidentikkan dengan penegakkan hukum maupun tahap terakhir yaitu tahap pelaksanaan putusan pengadilan (*eksekusi/adminitrasi*). Menurut Sudarto (1981:112) menyatakan :

Sistem penegakkan hukum jika dilihat secara fungsional, maka penegakkan hukum itu merupakan suatu aksi. Ada sekian banyak aktivitas yang dilakukan oleh alat perlengkapan Negara dalam penegakkan hukum. Yang dimaksud “alat penegak hukum” itu biasanya hanyalah kepolisian, setidak-tidaknya badan-badan yang mempunyai wewenang kepolisian dan kejaksaan. Akan tetapi kalau penegakkan hukum itu diartikan secara luas seperti yang dikemukakan diatas, maka penegakan hukum itu menjadi tugas pula dari pembentuk undang-undang, hakim, instansi pemerintah (bestuur), aparat eksekusi pidana.

Dalam bukunya, Faktor-faktor yang mempengaruhi Penegakkan Hukum (Soerjono Soekanto, 1983:5), menganalisa beberapa faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum yaitu :

a. Faktor hukumnya sendiri yaitu Undang-undang.

Undang-undang (dalam arti materiil) yaitu peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh penguasa pusat maupun daerah yang sah.

Faktor yang dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut antara lain :

- 1) Tidak diikuti dengan benar asas-asas berlakunya undang-undang.
- 2) Belum adanya peraturan pelaksanaan yang sangat dibutuhkan untuk menerapkan undang-undang yang bersangkutan.
- 3) Ketidak jelasan arti kata-kata dalam undang-undang yang mengakibatkan kesimpangsiuran dalam penafsiran serta penerapannya.

b. Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum mencakup mereka yang secara langsung dan secara tidak langsung berkecimpung di bidang penegakan hukum. Faktor

yang dapat menghambat penegakan hukum dapat berasal dari diri penegak hukum itu sendiri maupun dari luar, antara lain:

- 4) Keterbatasan kemampuan untuk menempatkan diri dalam peranan pihak lain dengan siapa dia berinteraksi.
- 5) Tingkat aspirasi yang relatif belum tinggi.
- 6) Kegairahan yang sangat terbatas untuk memikirkan masa depan, sehingga sulit sekali membuat suatu proyeksi.
- 7) Belum adanya kemampuan untuk menunda pemuasan suatu kebutuhan tertentu, terutama kebutuhan materiel.
- 8) Kurangnya daya inovatif yang sebenarnya merupakan pasangan konservatisme.

c. Faktor Sarana atau Fasilitas

Sarana atau fasilitas yang dimaksud antara lain mencakup sumber daya manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan lain-lain. Sarana atau fasilitas ini mempunyai peranan penting dalam proses penegakan hukum. Tanpa adanya sarana atau fasilitas tersebut, penegak hukum tidak mungkin dapat menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang senyatanya.

d. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat dan bertujuan untuk mencapai kedamaian dalam masyarakat. Oleh karena itu. Dipandang

sudut tertentu masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum.

Kompetensi hukum itu tidak akan ada, apabila masyarakatnya :

- 1) Tidak mengetahui atau tidak menyadari, bahwa hak-hak mereka telah dilanggar atau diganggu.
- 2) Tidak mengetahui akan adanya upaya-upaya hukum untuk melindungi kepentingannya.
- 3) Tidak berdaya untuk memanfaatkan upaya-upaya hukum karena faktor-faktor keuangan, psikhis, sosial atau politik.
- 4) Tidak mempunyai pengalaman menjadi anggota organisasi yang memperjuangkan kepentingan-kepentingannya.
- 5) Mempunyai pengalaman-pengalaman yang kurang baik dalam proses interaksi dengan pelbagai unsur kalangan hukum formal.

e. Faktor Kebudayaan

Kebudayaan (sistem) hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mana merupakan konsepsi-konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga diikuti) dan apa yang dianggap buruk (ehingga dihindari).

2. Pentingnya Penegakan Hukum

Dikatakan oleh Prof. Jimly Asshiddiqie (Thohir artikel49, 2005:1) bahwa ada tiga faktor penting yang menentukan tegak atau tidaknya hukum dalam praktek yaitu :

- 1) Materi hukumnya memenuhi syaratnya untuk mendapat dukungan sosial (social support) dan taati oleh para subjek hukum yang luas.

- 2) Aparatur penegak hukumnya bekerja fungsional dan efektif, baik sebagai teladan maupun dalam upaya menegakkan hukum.
- 3) Para subjek hukum menjadikan norma hukum yang bersangkutan sebagai pedoman perilaku yang dengan sungguh-sungguh berusaha ditaati.

Ada satu asumsi yang menyatakan bahwa semakin tinggi taraf kesadaran hukum seseorang akan semakin tinggi pula tingkat ketaatan dan kepatuhannya pada hukum begitu juga sebaliknya, sehingga tidak mengherankan kalau ada yang menyatakan kesadaran hukum itu sebagai suatu keseluruhan yang mencakup pengetahuan tentang hukum, penghayatan fungsi hukum dan ketaatan pada hukum.

Dilihat dari asumsi tersebut diatas maka peranan dari para penegakan hukum dalam rangka pembinaan kesadaran hukum warga masyarakat adalah sangat besar sekali artinya para penegak hukum bertugas bukan saja agar setiap peraturan hukum yang dikeluarkan dapat terlaksana secara efektif akan tetapi juga untuk mengusahakan agar setiap warga Negara selalu menjadi sadar untuk selalu taat melaksanakan peraturan – peraturan hukum sebagaimana mestinya.

Maka penegakan hukum itu penting sebagai sarana untuk menentukan kuat lemahnya hukum oleh aparat dan menentukan persepsi ada tidaknya hukum di Indonesia. Bila penegakan hukum oleh aparat lemah masyarakat akan mempersepsikan hukum tidak ada dan seolah mereka hidup dalam hutan rimba. Sebaliknya bila penegaka hukum oleh aparat kuat dan dilakukan secara konsisten maka masyarakat akan menyadari bahwa hukum itu ada yang akan mengatur kehidupan masyarakat untuk mencapai ketertiban.

C. Penegakan Hukum Bidang LLAJ

1. Penegak Hukum

Pelaksanaan hukum didalam masyarakat selain tergantung pada kesadaran hukum masyarakat juga sangat banyak ditentukan oleh para petugas penegak hukum. Oleh karena itu tidak jarang terjadi beberapa peraturan hukum tidak dapat terlaksana dengan baik karena adanya oknum penegak hukum yang tidak melaksanakan ketentuan hukum atau melaksanakan ketentuan hukum dengan cara tidak sebagaimana mestinya. Hal yang paling penting sehubungan dengan masalah penegakan hukum adalah bagaimana memberi kesadaran hukum dalam diri para penegak hukum itu tidak hanya memaksakan pelaksanaan hukum kepada orang lain saja sedangkan ia sendiri tidak tahu atau kurang mentaati ketentuan hukum yang sebenarnya juga berlaku bagi dirinya sendiri. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh para penegak hukum sangatlah merusak kepercayaan masyarakat terhadap hukum berarti pula akan merusak kesadaran hukum masyarakat itu sendiri.

“Penegak hukum di Indonesia :

- a. Kepolisian
- b. Kejaksaan
- c. Hakim
- d. Masyarakat yang paham akan hukum”(Gunawan, 1993: 32).

Aparatur penegak hukum mencakup pengertian institusi penegak hukum dan aparat (orangnya) penegak hukum. Dalam arti sempit apartur

penegak hukum yang terlibat tegaknya hukum itu dimulai dari saksi, polisi, penasihat hukum, jaksa, hakim dan petugas-petugas sipir pemasyarakatan. Setiap aparat dan aparat terkait mencakup pula pihak-pihak yang bersangkutan dengan tugas atau perannya yaitu terkait dengan kegiatan pelaporan atau pengaduan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, pembuktian, penjatuhan vonis dan pemberian sanksi serta upaya pemasyarakatan kembali (resosialisasi) terpidana.

Wewenang dalam menegakkan hukum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan selain dari kepolisian juga berlaku bagi dinas lalu lintas angkutan dan jalan (DLLAJ) untuk menangani pelanggaran pada uji laik jalan. Penegakan hukum dibidang lalu lintas dan angkutan jalan adalah proses dilakukannya upaya untuk tegak atau berfungsinya norma-norma hukum dibidang LLAJ secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang diatur dalam UU No. 14 tahun 1992 dan peraturan pemerintahnya. Dalam suatu kewenangan tertentu PPNS DLLAJ dapat melakukan penyidikan namun hanya berlaku pada pelanggaran dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Berdasarkan pasal 53 ayat (2) UULLAJ No. 14 tahun 1992 membatasi lingkup operasional wewenang PPNS DLLAJ dalam 6 (enam) macam hak berbuat atau melakukan tindakan, dan ada 2 (dua) macam kewajiban atas penggunaan hak tersebut yaitu :

a. Hak berbuat/ melakukan tindakan :

- 1) Memeriksa pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor
- 2) Melarang atau menunda pengoperasian kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan
- 3) Meminta keterangan dan barang bukti dari pengemudi, pemilik kendaraan atau pengusaha angkutan umum sehubungan dengan tidak pidana yang menyangkut persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor
- 4) Menyita tanda uji kendaraan yang tidak sah
- 5) Memeriksa pengijinan angkutan umum di terminal
- 6) Memeriksa berat kendaraan beserta muatannya

b. Kewajiban

- 1) Membuat dan menandatangani Berita Acara Pemeriksaan atas setiap tindakannya tersebut diatas yaitu tentang :
 - a) Pemeriksaan benda (kendaraan bermotor)
 - b) Pemeriksaan tersangka (pengemudi, awak pemilik kendaraan, atau pengusaha angkutan umum)
 - c) Penyitaan surat (tanda uji kendaraan yang tidak sah)
 - d) Penghentian penyidikan
- 2) Menghentikan penyidikan apabila tidak terdapat cukup tentang adanya tindak pidana yang menyangkut :
 - a) Persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor
 - b) Perijinan angkutan umum

Berdasarkan ketentuan diatas jelas bahwa wewenang dalam melakukan penertiban dan melaksanakan pengawasan terhadap uji laik jalan ada pada dinas lalu lintas dan angkutan jalan (DLLAJ) sebagai pelaksana Uji Berkala/ Kir setiap 6 (enam) bulan sekali.

2. Pengawasan

“Pengawasan adalah proses pengukuran kinerja dan pengambilan tindakan untuk menjamin hasil yang diinginkan, menjamin segala sesuatu berjalan sebagaimana mestinya dan sesuai dengan waktunya” (Schermerhom, Deptan 2006:2).

Kata “pengawasan” berasal dari kata awas, berarti antara lain “penjagaan”. istilah pengawasan dikenal dalam ilmu manajemen dan ilmu administrasi yaitu sebagai salah satu unsur dalam kegiatan pengelolaan. George R. Terry menggunakan istilah “control” sebagaimana yang dikutip oleh Muchsan, artinya adalah :

“Control is to determine what is accomplished, evaluate it, and apply corrective measures, if needed to ensure result in keeping with the plan”

“(Pengawasan adalah menentukan apa yang telah dicapai, mengevaluasi dan menerapkan tindakan korektif, jika perlu, memastikan hasil yang sesuai dengan rencana)”. Senada dengan pendapat George R. Terry, Djajoesman mengintrodusir pendapat Henry Fayol, mengemukakan bahwa: “control adalah penelitian apakah segala sesuatu dilakukan sesuai dengan rencana, perintah-perintah dan prinsip-prinsip yang telah ditetapkan”. Muchsan

dalam bukunya Irfan Fachrudin (Fachrudin, 2004; 55) berpendapat sebagai berikut :

“pengawasan adalah kegiatan untuk menilai suatu pelaksanaan tugas secara de facto, sedangkan tujuan pengawasan hanya terbatas pada pencocokan apakah kegiatan yang dilaksanakan telah sesuai dengan tolok ukur yang telah ditetapkan sebelumnya (dalam hal ini berujud suatu rencana/ plan)”.

Pengawasan adalah salah satu fungsi manajemen, ia adalah salah satu sub sistem dari sistem, manajemen keseluruhan jadi seluruh penyelenggaraan pengawasan oleh seluruh aparat pengawasan fungsional dan pengawasan atasan langsung oleh semua pejabat pimpinan dari tingkat yang paling bawah sampai dengan yang paling tinggi, tak lain hanyalah salah satu sub sistem dari keseluruhan sistem manajemen pemerintah Negara Indonesia (Sujamto, 1994:77).

3. Administrasi Pengawasan

Pengawasan dipandang dari kelembagaan yang dikontrol dan yang melaksanakan kontrol dapat dibedakan menjadi kontrol intern (internal control) dan kontrol ekstern (external control). Kontrol intern adalah pengawasan yang dilakukan oleh suatu badan/ organ yang secara struktural adalah masih termasuk organisasi dalam lingkungan pemerintah. Misalnya: pengawasan yang dilakukan oleh pejabat atasan terhadap bawahannya secara hierarkhis. Kontrol ekstern adalah pengawasan yang dilakukan oleh badan atau organ secara struktur organisasi berada diluar pemerintah dalam arti eksekutif. Misalnya : kontrol yang dilakukan secara langsung, seperti kontrol keuangan yang dilakukan oleh BPK, kontrol sosial yang dilakukan

oleh masyarakat melalui LSM, kontrol lalu lintas yang dilakukan oleh Polisi dan PNS yang mempunyai kewenangan dalam bidang lalu lintas.

Dipandang dari aspek yang diawasi, pengawasan dapat dibedakan kepada pengawasan “segi hukum” dan pengawasan “segi kemanfaatan”. Pengawasan “segi hukum” yaitu pengawasan yang dimaksudkan untuk menilai segi-segi hukumnya saja (*rechtmatigheid*). Kontrol peradilan atau judicial control secara umum masih dipandang sebagai pengawasan segi hukum (legalitas) walaupun terlihat adanya perkembangan baru yang mempersoalkan pembatasan itu. Pengawasan segi “kemanfaatan” (opportunitas) adalah pengawasan yang dimaksudkan untuk menilai segi kemanfaatannya. Kontrol internal secara hierarkhis oleh atasan adalah jenis penilaian segi hukum dan sekaligus segi kemanfaatan.

Dipandang dari cara pengawasan, pengawasan dapat dibedakan kepada:

- a. Pengawasan “negatif-represif” adalah pengawasan yang dilakukan setelah suatu tindakan dilakukan setelah suatu tindakan dilakukan.
- b. Pengawasan “negatif-preventif” dan pengawasan positif yaitu badan pemerintah yang lebih tinggi menghalangi terjadinya kelalaian pemerintah yang lebih rendah.

4. Pelaksanaan Pengawasan

- a. Langkah dalam proses pengawasan:
 - 1) Menentukan sasaran dan tandar.
 - 2) Mengukur kinerja sesungguhnya (aktual).

- 3) Membandingkan hasil dengan sasaran dan standar yang telah ditetapkan.
- 4) Mengambil tindakan perbaikan yang dibutuhkan (artikel Deptan,2006: 2).

b. Maksud dan Tujuan Pengawasan

1) Maksud pengawasan

- a) Mengetahui jalannya pekerjaan apakah lancar atau tidak.
- b) Memperbaiki kesalahan-kesalahan yang dibuat oleh pegawai dan mengadakan pencegahan agar tidak terulang kembali kesalahan-kesalahan yang sama atau timbulnya kesalahan yang baru.
- c) Mengetahui apakah penggunaan budget yang telah ditetapkan dalam rencana terarah pada sasarannya dan sesuai dengan yang telah direncanakan.
- d) Mengetahui pelaksanaan kerja sesuai dengan program (fase tingkat pelaksanaan) seperti yang telah ditentukan dalam planning atau tidak.
- e) Mengetahui hasil pekerjaan dibandingkan dengan yang telah ditetapkan dalam planning yaitu standar.

Menurut Leonard D. White dalam bukunya Victor M. Situmorang (Situmorang, 1993:23) maksud pengawasan adalah:

- a) Untuk menjamin bahwa kekuasaan itu digunakan untuk tujuan yang diperintahkan dan mendapat dukungan serta persetujuan dari rakyat.

b) Untuk melindungi hak asasi manusia yang telah dijamin oleh undang-undang dari pada tindakan penyalahgunaan kekuasaan.

2) Tujuan pengawasan secara langsung adalah:

a) Menjamin ketetapan pelaksanaan sesuai dengan rencana kebijaksanaan dan perintah.

b) Menertibkan koordinasi kegiatan-kegiatan.

c) Mencegah pemborosan dan penyelewengan.

d) Menjamin terwujudnya kepuasan masyarakat atas barang atau jasa yang dihasilkan.

e) Membina kepercayaan masyarakat terhadap kepemimpinan organisasi.

c. Peran strategi dalam Pengawasan :

1) Memastikan bahwa segala sesuatunya berjalan sesuai dengan mandate, visi, misi, tujuan serta target-target dalam organisasi.

2) Mengetahui tingkat akuntabilitas kinerja tiap insatansi yang akan dijadikan parameter penilaian keberhasilan dan kegagalan pelaksanaan misi organisasi dalam mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditetapkan dalam instansi.

3) Dua tujuan utama yaitu akuntabilitas dan proses belajar.

4) Dari sisi akuntabilitas, sistem pengawasan akan bahwa dana pembangunan digunakan sesuai dengan etika dan aturan hukum dalam rangka memenuhi rasa keadilan.

5) Dari sisi proses belajar, sistem pengawasan akan memberikan informasi tentang dampak dari program atau intervensi yang dilakukan, sehingga pengambil keputusan dapat belajar tentang bagaimana menciptakan program yang lebih efektif (Lokakarya sosial sistem pengawasan, Deptan).

Pokok-pokok mekanisme pengawasan adalah terdiri dari serangkaian tindakan yang hakekatnya meliputi 4 kegiatan pokok yaitu :

a) Penentuan standar/ tolok ukur pengawasan

Yang dimaksud dengan standar pengawasan adalah ukuran atau patokan untuk membandingkan dan menilai apakah kegiatan atau pekerjaan yang diawasi itu berjalan sesuai dengan yang semestinya atau tidak.

b) Pengamatan fakta di lapangan

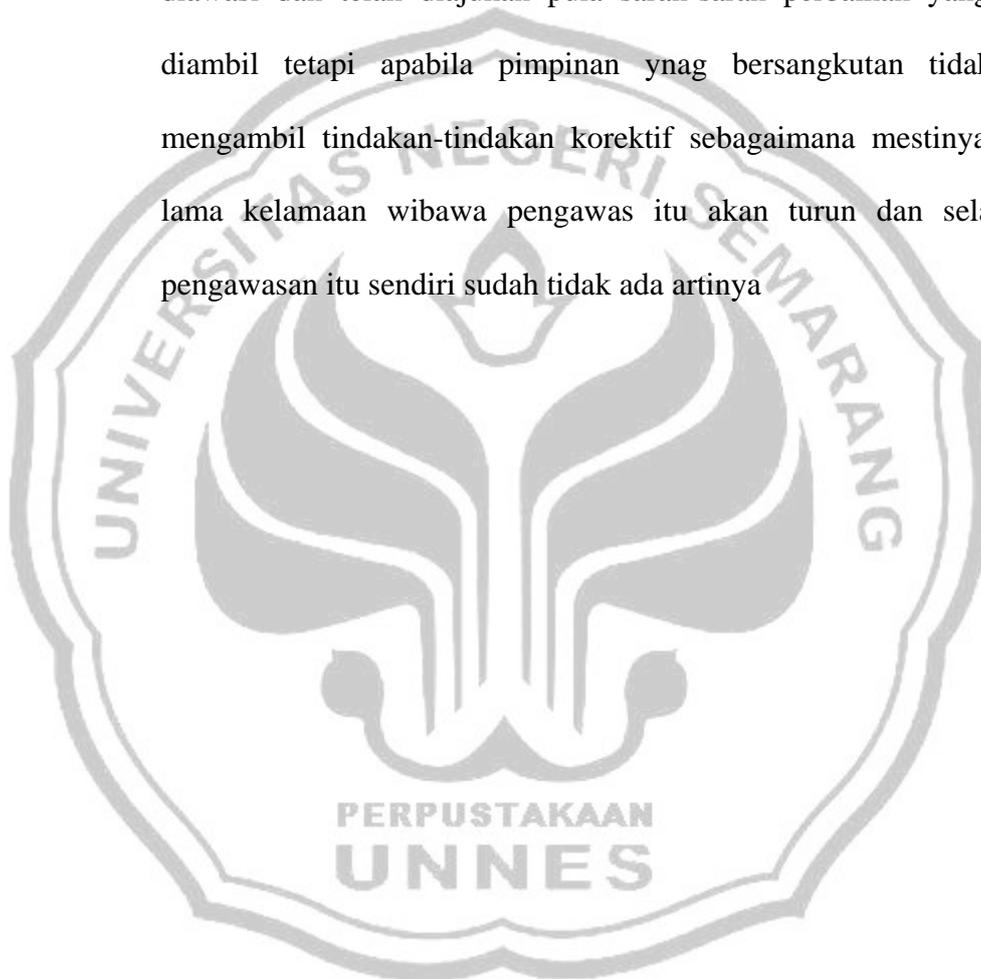
Fase kegiatan ini merupakan bagian yang sangat penting dalam keseluruhan proses pengawasan karena masukan yang akan diperoleh merupakan dasar pengambilan tindakan perbaikan serta penentuan kebijaksanaan lebih lanjut sangat tergantung dari kegiatan ini juga dari pengawas itu sendiri.

c) Perbandingan fakta hasil pengamatan dengan standar pengawasan

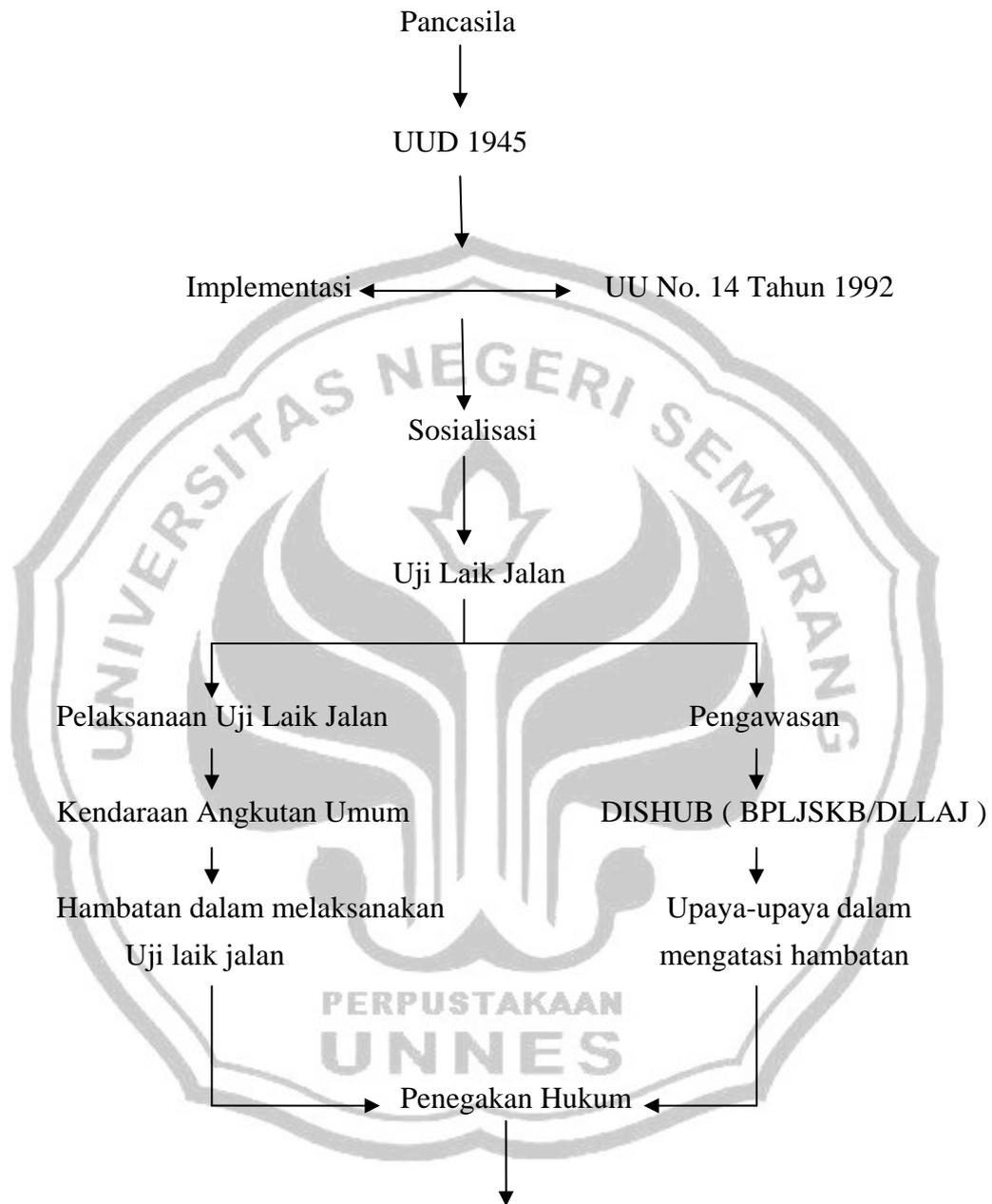
Proses perbandingan ini dilakukan secara lebih mendalam dan sistematis pada saat pengawas tersebut menyusun laporan hasil pemeriksaan di mana perlu dipelajari lagi secara lebih cermat standar-standar yang bersangkutan.

d) Perumusan saran perbaikan dan pengembalian tindakan korektif

Pengambilan tindakan korektif sebagai tindak lanjut pengawasan adalah sangat penting, meskipun pengawasan telah berhasil mengungkapkan kenyataan yang sebenarnya tentang obyek yang diawasi dan telah diajukan pula saran-saran perbaikan yang perlu diambil tetapi apabila pimpinan yang bersangkutan tidak mau mengambil tindakan-tindakan korektif sebagaimana mestinya maka lama kelamaan wibawa pengawas itu akan turun dan selanjutnya pengawasan itu sendiri sudah tidak ada artinya



D. Kerangka Berfikir.



Faktor-faktor yang mempengaruhi, Pendukung, Hambatan.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Dasar Penelitian

Metode penelitian dalam penulisan skripsi ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. "Penelitian kualitatif adalah penelitian prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati " (Bolgen dan Taylor dalam Moleong, 2006:4).

Dalam bukunya Hamid Patilima, John W. Creswell, (2005:67) menyatakan:

Metode kualitatif merupakan sebuah proses investigasi. Secara bertahap peneliti berusaha memahami fenomena sosial dengan membedakan, membandingkan, meniru, mengkatalogkan, mengelompokkan objek studi. Peneliti memasuki dunia informan dan melakukan interaksi terus-menerus dengan informan dan mencari sudut pandang informan. Penelitian kualitatif memusatkan perhatian pada proses yang berlangsung dan hasilnya.

Dalam penulisan skripsi ini yang berjudul "Implementasi UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan studi kasus terhadap Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum" penulis menggunakan metode penelitian kualitatif, alasan penulis menggunakan metode kualitatif adalah karena dalam penelitian memusatkan pada prinsip-prinsip umum yang mendasari wujud satuan gejala yang ada dalam kehidupan sosial manusia, seperti halnya yang terjadi apabila masyarakat Pandeglang mampu menerapkan

peraturan lalu lintas tersebut pasti akan ada perubahan yang terjadi misalnya minimnya angka kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran yang dilakukan oleh para pengemudi angkutan umum dan keselamatan penumpang akan lebih terjamin. Pada pendekatan kualitatif pusat perhatian pada gejala-gejala yang mempunyai karakteristik tertentu dalam kehidupan manusia yang disebut sebagai variabel. Dalam bukunya Hamid Patilima, Prof. Parsudi Suparlan (2005:66) mengatakan bahwa dalam:

Pendekatan kualitatif yang dianalisis bukan variabel-variabelnya, melainkan hubungannya dengan prinsip-prinsip umum dari kesatuan-kesatuan gejala lainnya dengan menggunakan kebudayaan masyarakat yang bersangkutan. Hasil analisis dianalisis lagi dengan menggunakan seperangkat teori yang berlaku.

Disamping itu pendekatan yang digunakan adalah yuridis sosiologis.

Pendekatan yuridis sosiologis adalah suatu penelitian hukum dimana hukum tidak dikonsepsikan suatu gejala normatif yang mandiri (otonom), tetapi sebagai suatu institusi sosial yang dikaitkan secara riil dengan variabel-variabel sosial yang lain. Pandangan penelitian ini, hukum di pelajari sebagai variabel akibat (dependent variabel) yang menimbulkan akibat-akibat pada berbagai segi kehidupan sosial (Soemitro, 1988:34).

Pada pendekatan sosiologis yuridis ini masalah yang diteliti adalah keterkaitan pada segi yuridis yaitu bagaimana peran Dinas Perhubungan dan satuan Lalu lintasnya dalam mengimplementasikan UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan studi kasus terhadap uji laik jalan angkutan umum di wilayah hukum Pandeglang, Banten. Sedangkan pada segi sosiologisnya bagaimana menerapkan peraturan tersebut kedalam lingkungan masyarakat Pandeglang, Banten agar mampu memasyarakatkan Undang-undang yang mengatur uji laik jalan tersebut pada masyarakat Indonesia khususnya masyarakat Pandeglang, Banten. Tujuannya agar mereka mampu

memahami maksud dari dibuatnya UU No. 14 Tahun 1992 termasuk pasal-pasal yang mengatur mengenai uji laik jalan terhadap kendaraan angkutan umum, bahwa untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas dan meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas mereka sebagai subyek yang melaksanakan perintah dari undang-undang tersebut harus mau untuk mematuhi dan melaksanakannya.

B. Fokus Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi fokus penelitian adalah sebagai berikut :

1. Dinas Perhubungan/DLLAJ dalam mensosialisasika tentang Uji Laik Jalan terhadap Kendaraan Angkutan Umum.
2. Sejauh mana Dinas Perhubungan/DLLAJ dalam melakukan pengawasan terhadap Kendaraan Angkutan Umum dalam hal Uji Laik Jalan
3. Penegakan Hukum terhadap pelanggaran UU No. 14 Tahun 1992 berkaitan dengan Uji Laik Jalan Kendaraan Angkutan Umum.

C. Lokasi Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam skripsi ini adalah yuridis sosiologis, maka untuk menjawab permasalahan yang pendekatannya dengan cara yuridis sosiologis penulis perlu untuk menentukan lokasi penelitian. Dalam melakukan penelitian ini penulis menunjuk lokasi- lokasi yang dapat dijadikan sebagai bahan penelitian untuk mencapai kebenaran informasi dari permasalahan yang dibahas antara lain seperti Polres Pandeglang, Banten untuk memperoleh data-data kecelakaan lalu lintas dan proses penanganan

pelanggarannya, Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang untuk memperoleh informasi tentang pelaksanaan pengujian laik jalan kendaraan angkutan umum dan terminal kota Badak, Pandeglang untuk memperoleh informasi tentang penerapan Pengujian Laik Jalan yang dapat mendukung penelitian penulis.

D. Sumber Data

Menurut Lofland dan Lofland dalam bukunya Moleong (2006:157) , “sumber data dalam penelitian kualitatif adalah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain”. Sedangkan dalam bukunya Arikunto (2006: 129) menyebutkan “bahwa yang dimaksud dengan sumber data dalam penelitian adalah subjek dari mana data dapat diperoleh”. Dalam penelitian ini yang menjadi sumber data penulis adalah :

1. Sumber Primer

Yang termasuk dalam sumber data primer atau data utama adalah melalui wawancara dan pengamatan yang merupakan hasil gabungan dari kegiatan melihat, mendengarkan, dan bertanya. Menurut Arikunto “wawancara atau interview adalah sebuah dialog yang dilakukan oleh pewawancara untuk memperoleh informasi dari terwawancara” (2006:155). Misalnya dalam hal ini peneliti memperoleh data dari responden atau informan yang menjadi objek wawancara penulis untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Polres Pandeglang dan pemilik kendaraan. Sedangkan pengamatan atau observasi meliputi kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh alat

indra. Seperti yang dilakukan penulis ketika mengamati proses mekanisme uji laik jalan yang dilakukan oleh petugas pengujian kendaraan bermotor, dari mulai tahap administrasi, pengujian kendaraan hingga proses penempelan tanda lolos uji dan masa berlaku Kir.

2. Sumber data sekunder

“Dilihat dari segi sumber data, bahan tambahan yang berasal dari sumber tertulis dapat dibagi atas sumber buku dan majalah ilmiah, sumber dari arsip, dokumen pribadi dan dokumen resmi” (Moleong, 2006:159). Dalam penelitian ini yang menjadi data sekunder adalah sebagai berikut:

- a. Kitab Undang-undang hukum pidana.
- b. UU No 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan angkutan Jalan.
- c. KM No 67 tahun 1993 tentang Tata cara Pemeriksaan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- d. KM No 81 tahun 1993 tentang Uji Tipe
- e. Perda Banten No 49 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Perhubungan.
- f. Perda Kabupaten Pandeglang No 6 tahun 2001 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor.
- g. Buku pedoman memasyarakatkan UU no 14 tahun 1992.
- h. Buku pedoman Pengujian Laik Jalan Kabupaten Pandeglang.
- i. Dokumen dan arsip-arsip yang berkaitan dengan Uji laik jalan di Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Banten.

Data sekunder di bidang hukum (dipandang dari sudut kekuatan mengikatnya) dapat dibedakan menjadi:

- a. Bahan-bahan hukum primer :
 - 1) Norma dasar pancasila
 - 2) Peraturan dasar: batang tubuh UUD 1945; ketetapan-ketetapan MPR
 - 3) Peraturan perundang-undangan
 - 4) Bahan hukum yang tidak dikodifikasikan misalnya hukum adat
 - 5) Yurisprudensi
 - 6) Tarktat
(bahan-bahan hukum diatas mempunyai kekuatan mengikat)
- b. Bahan-bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang erat hubungannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisis dan mamhami bahan hukum primer, adalah:
 - 1) Rancangan peraturan perundang-undangan
 - 2) Hasil karya ilmiah para sarjana
 - 3) Hasil-hasil penelitian
- c. Bahan hukum tersier yaitu bahan-bahan yang memberikan informasi tentang bahan primer dan bahan sekunder, misalnya:
 - 1) Bibliografi
 - 2) Indeks komulatif (Soemitro 1988:53).

Dalam penulisan skripsi ini data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap buku-buku literatur yang berisi teori-teori, peraturan perundang-undangan, pendapat para ahli maupun bahan-bahan pustaka lainnya yang berkaitan dengan pelaksanaan pengujian laik jalan dan lainnya yang berkaitan dengan masalah pokok dalam skripsi.

E. Metode Pengumpulan Data

Dalam melakukan suatu penelitian memerlukan data-data yang berasal dari objek penelitian untuk dijadikan acuan dalam memecahkan permasalahan yang dihadapi. Agar dapat diperoleh informasi yang diharapkan maka dalam penelitian ini penulis menggunakan metode pengumpulan data diantaranya :

1. Wawancara

“Metode wawancara merupakan salah satu teknik untuk mengumpulkan data dan informasi” (Patilima, 2004:74). Kegiatan tersebut dilakukan dengan dua alasan pertama dengan wawancara, peneliti dapat menggali tidak saja apa yang diketahui dan dialami subyek yang diteliti tetapi juga apa yang tersembunyi jauh di dalam diri subjek penelitian. Kedua apa yang ditanyakan kepada informan bisa mencakup hal-hal yang bersifat lintas waktu, yang berkaitan dengan masa lampau, masa sekarang dan juga masa mendatang. Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara terhadap orang-orang yang dianggap tahu mengenai permasalahan dalam penulisan skripsi ini misalnya untuk mengetahui tentang sosialisasi tentang uji laik jalan penulis melakukan wawancara dengan kepala bagian pengujian laik jalan, sedangkan untuk mengetahui mekanisme uji laik jalan dari mulai administrasi hingga selesainya uji Kir tersebut penulis melakukan wawancara dengan Pelaksana Pengujian, pelaksana penguji lanjutan, sub bagian lalu lintas dan pengemudi atau pemilik kendaraan.

2. Pengamatan/ Observasi

“Dalam metode pengamatan meliputi kegiatan pemusatan perhatian terhadap objek dengan menggunakan seluruh alat indera” (Arikunto, 2006:156). Dalam melakukan penelitian ini penulis melakukan terhadap objek apa saja yang dapat membantu menjawab permasalahan skripsi ini misalnya dengan mengamati bagaimana ketika seorang

pengemudi atau pemilik kendaraan akan melakukan uji Kir dari tahap administrasi hingga pada saat tes uji laik jalan terhadap kendaraan tersebut yang keseluruhannya terdapat dalam mekanisme uji Kir.

3. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah “mencari data mengenai hal-hal atau variabel yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, rapat agenda, film, foto atau gambar dan sebagainya” (Arikunto, 2006:158). Dalam penelitian ini penulis mendapatkan beberapa data dari Dinas Perhubungan seperti Perda Retribusi Daerah Pandeglang No. 6 tahun 2006, foto-foto peralatan yang digunakan dalam proses tes uji Kir dan pelaksanaan uji Kir, catatan mengenai pedoman Uji Kir dan peraturan lainnya yang terkait dengan penelitian penulis.

4. Pustaka

“Dalam penelitian pada dasarnya bentuk bahan pustaka dapat digolongkan dalam empat kelompok yakni buku/ monografi, terbitan berkala, terbitan berseri, brosur atau pamphlet dan bahan non buku” (Soerjono dan Mamudji, 1983:28). Dalam penelitian ini juga menggunakan bahan hukum sekunder yaitu bahan-bahan yang dapat memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti bahan rujukan bidang hukum dengan menggunakan perundang-undangan yang telah diberlakukan dalam mendukung penelitian ini. Dalam penelitian ini penulis menggunakan peraturan perundang-undangan sebagai berikut: Undang-undang No 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Keputusan Menteri No.

71 tahun 1993 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor, KM No 67 tahun 1993 tentang tata Cara Pemeriksaan Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Perda Provinsi Banten No 49 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Perda Kabupaten Pandeglang No 6 tahun 2001 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor.

F. Validitas Data atau Keabsahan Data

Ari kuntoro (2006:168) menyimpulkan “validitas data adalah suatu ukuran yang menunjukkan tingkat-tingkat kevalidan atau kesahihan suatu instrumen”. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode triangulasi “yaitu teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain atau pemeriksaan data melalui sumber lainnya memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data” (Moleong, 2006:330).

Menurut Patton dalam bukunya Molleong (2006:331) sumber berarti membandingkan dengan mengecek balik derajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam penelitian kualitatif. Hal tersebut dapat dicapai dengan jalan :

1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.
2. Membandingkan keadaan dan prespektif seseorang atau lembaga dengan berbagai pendapat/ pandangan masyarakat secara umum.
3. Mebandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.
4. Membandingkan apa yang dikatakan orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu.
5. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakan secara pribadi (Patton dalam Moleong 2006:331).

G. Metode Analisis Data

“Analisis data adalah proses mengorganisasikan dan mengurutkan data ke dalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan *hipotesis* kerja seperti yang disarankan oleh data” (Moleong, 2006:280).

“Data yang terkumpul banyak sekali dan terdiri dari catatan lapangan dan tanggapan peneliti, gambar, foto, dokumen berupa laporan, biografi, artikel dan sebagainya (Moleong, 2006:281).”

Setelah data sudah terkumpul maka diadakan penyajian untuk disusun secara sistematis sehingga kesimpulan akhir dapat ditemukan melalui pengumpulan data-data tersebut. Dalam penelitian ini terdapat 4 (empat) tahap dalam melakukan pengolahan data yaitu:

1. Pengumpulan Data

Dalam melakukan penelitian ini peneliti mencatat semua data yang ada di lapangan secara objektif yang sesuai dengan hasil wawancara dan hasil pengamatan peneliti selama berada di lapangan. Misalnya dalam penelitian ini penulis mencatat hasil wawancara dengan sub bagian Lalu lintas angkutan jalan terkait dengan penegakkan hukum dalam pelanggaran, mencatat prosedur mekanisme uji Kir dan menyimpan dokumentasi proses tes uji Kir.

2. Reduksi Data

“Reduksi data dapat diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data yang

muncul dari catatan-catatan lapangan” (Matthew dalam Patilima, 2005:98). Reduksi data bertujuan untuk menganalisis data yang lebih mengarah, membuang yang tidak perlu dan mengorganisir data agar dapat ditarik kesimpulan.

Dalam penelitian ini proses reduksi dapat dilakukan dengan mengumpulkan data dari hasil wawancara, observasi dan dokumentasi kemudian dipilih dan dikelompokkan berdasarkan kemiripan data.

3. Penyajian Data

“Penyajian data adalah sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan” (Matthew dalam Patilima, 2005:99).

Data tersebut disajikan secara deskriptif yang didasarkan pada aspek yang diteliti sehingga dimungkinkan dapat menggambarkan seluruh atau sebagian tertentu dari aspek yang diteliti.

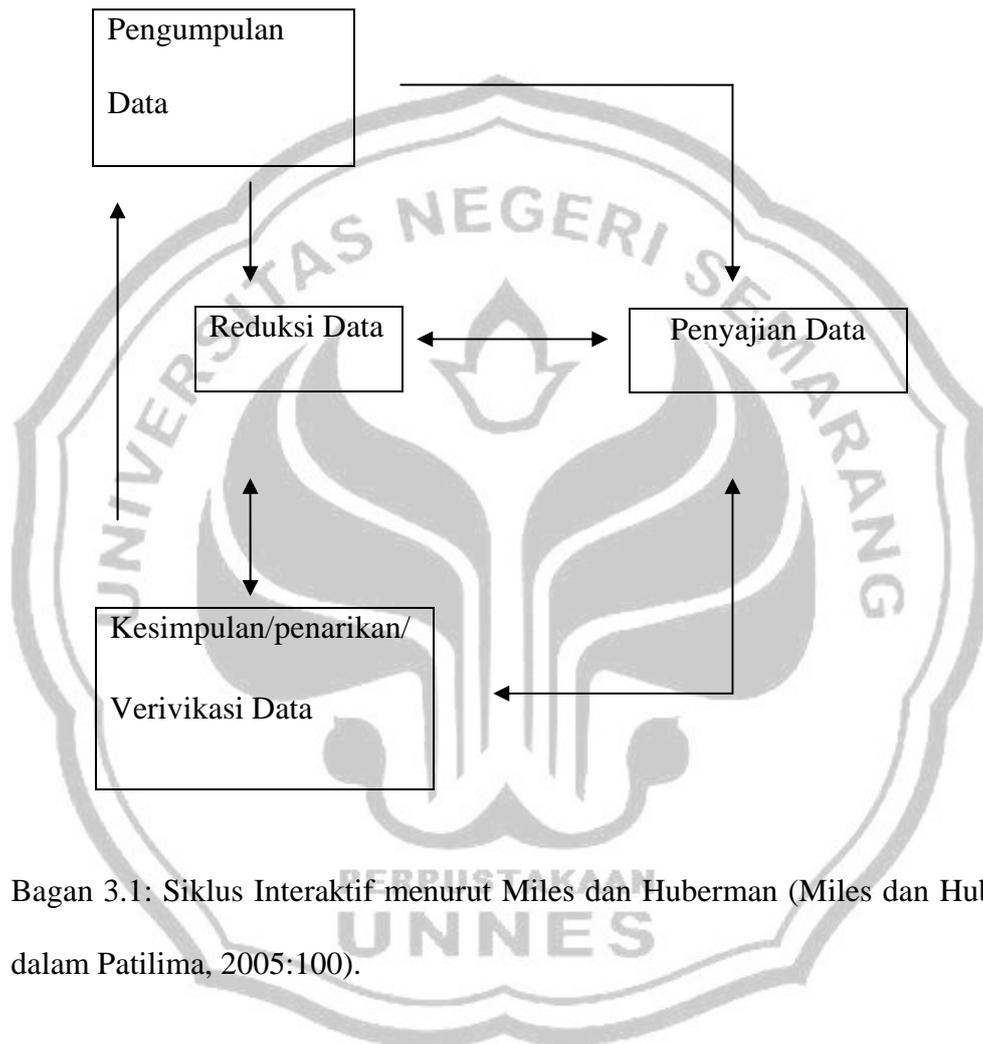
4. Verifikasi Data

“Verifikasi data adalah sebagian dari suatu kegiatan utuh yang artinya makna-makna yang muncul dari data harus dilaporkan kebenarannya, kekokohnya dan kecocokannya” (Miles dan Huberman, 1992:19).

Penarikan kesimpulan didasarkan pada pemahaman terhadap data yang telah disajikan dan dibuat dalam pernyataan disingkat dan mudah dipahami dengan mengacu pada pokok permasalahan yang diteliti.

Proses reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan/
verifikasi lebih jauh dapat digambarkan sebagai berikut :

Proses Analisis Data



Bagan 3.1: Siklus Interaktif menurut Miles dan Huberman (Miles dan Huberman dalam Patilima, 2005:100).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Pandeglang, Banten.

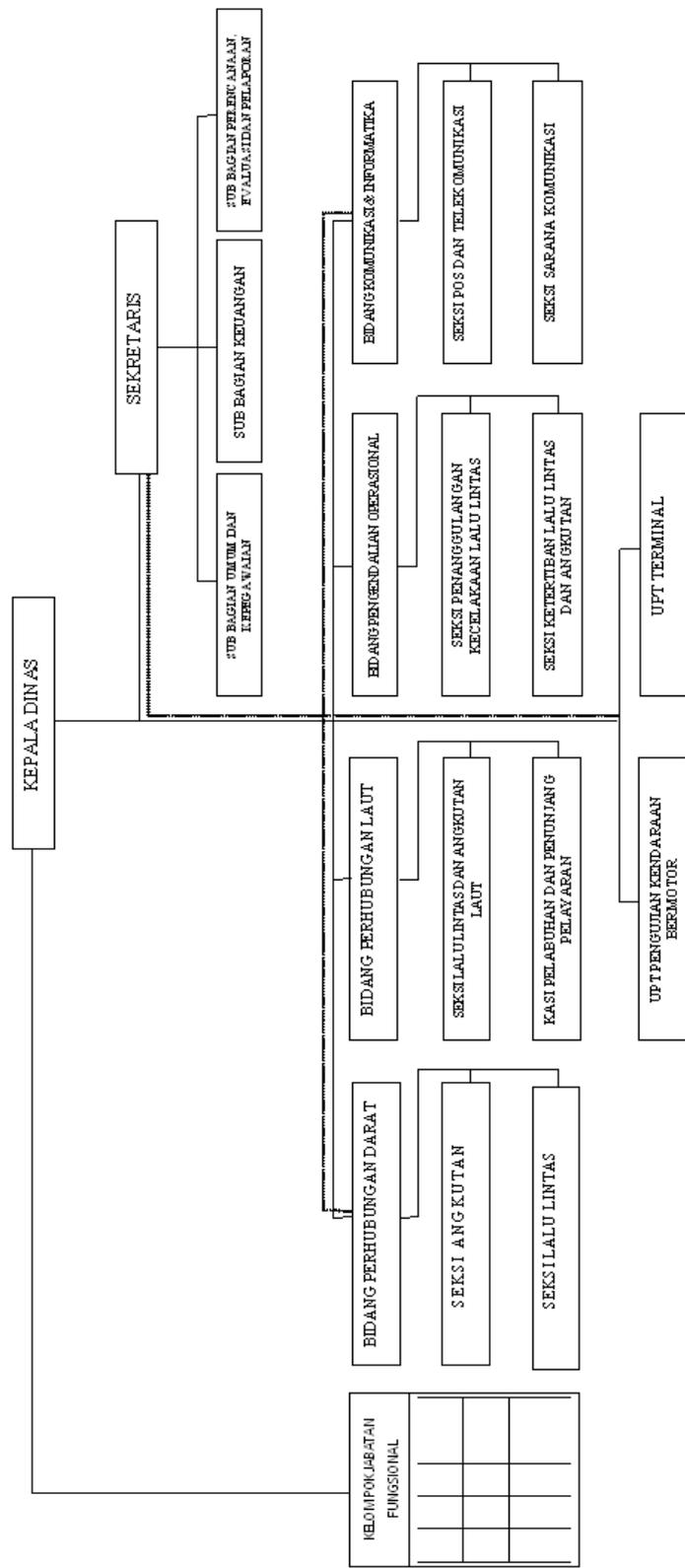
Kabupaten Pandeglang adalah salah satu kabupaten di Propinsi Banten yang merupakan propinsi baru di Indonesia. Secara administratif batas wilayah Kabupaten Pandeglang adalah sebagai berikut :

1. Sebelah Utara : Kabupaten Serang
2. Sebelah Selatan : Samudra Indonesia
3. Sebelah Barat : Selat Sunda
4. Sebelah Timur : Kabupaten Lebak

Sebagai propinsi baru segala bentuk peraturan maupun kebijakan masih dalam proses pengembangan. Salah satu bentuk peraturan tersebut adalah yang berkaitan dengan sub-sub pada pemerintahan daerah tersebut. Salah satunya yaitu Dinas Perhubungan. Dinas Perhubungan merupakan salah satu instansi yang berada dalam naungan Menteri Perhubungan.

Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang memiliki bagian-bagian tugas yang tersusun dalam suatu struktur organisasi di bawah Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang. Berikut ini adalah bagan susunan organisasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Pandeglang:

SUSUNAN ORGANISASI
DINAS PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA KABUPATEN PANDEGLANG



Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang

1. Unsur Pimpinan adalah kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika ;
2. Unsur Pembantu Pimpinan adalah Sekretariat, terdiri dari :
 - a. Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi, dan Pelaporan;
 - b. Sub Bagian Keuangan;
 - c. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
3. Unsur Pelaksana adalah bidang, terdiri dari:
 - a. Bidang Perhubungan Darat, terdiri dari:
 - 1) Seksi Angkutan;
 - 2) Seksi Lalu lintas.
 - b. Bidang Pengendalian Operasional, terdiri dari:
 - 1) Seksi Penanggulangan Kecelakaan Lalin;
 - 2) Seksi Ketertiban Lalu lintas dan Angkutan.
 - c. Bidang Perhubungan Laut, terdiri dari:
 - 1) Seksi Lalu lintas dan Angkutan Laut;
 - 2) Seksi Pelabuhan dan Penunjang Pelayaran.
 - d. Bidang Komunikasi dan Informatika, terdiri dari:
 - 1) Seksi Pos dan Telekomunikasi;
 - 2) Seksi Sarana Komunikasi.
4. UPT
 - a. UPT Pengujian Kendaraan Bermotor
 - b. UPT Terminal
5. Kelompok Jabatan Fungsional.

Masing-masing seksi dipimpin oleh seorang kepala seksi yang berada dan bertanggung jawab kepada Kepala Sub Dinas Pengendalian Operasional, yang mempunyai fungsi sebagai berikut:

1. Pengawasan dan penertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
2. Pembinaan dan penegakan hukum terhadap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. Analisa pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas
4. Penyiapan kegiatan pengaturan lalu lintas
5. Penyiapan kegiatan pembinaan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban dalam berlalu lintas
6. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas

Sedangkan tugas Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika adalah melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di Bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuannya. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam melaksanakan tugas tersebut menyelenggarakan fungsi :

- 1) Penyusunan perencanaan bidang perhubungan, komunikasi dan informatika;
- 2) Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan, komunikasi dan informatika;
- 3) Pelaksanaan urusan pemerintahan dan pelayanan umum bidang perhubungan, komunikasi dan informatika;

- 4) Pembinaan, koordinasi, pengendalian dan fasilitas pelaksanaan kegiatan bidang perhubungan darat, pengendalian operasional, perhubungan laut, komunikasi dan informatika;
- 5) Pelaksanaan kegiatan penatausahaan Dinas Perhubungan, komunikasi dan Informatika;
- 6) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan tugas dan fungsinya.

B. Implementasi Pasal 12, 13 dan 15 tentang Persyaratan dan Teknis Laik Jalan UU No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Dinas Perhubungan Pandeglang, Banten dalam Melaksanakan Sosialisasi Uji Laik Jalan pada Kendaraan Angkutan Umum.

Dewasa ini masalah Lalu lintas bukan hanya menjadi masalah yang harus diselesaikan oleh satuan lalu lintas saja. Tetapi masalah Lalu lintas sekarang sudah menjadi masalah publik yang wajib diselesaikan bersama oleh masyarakat. Karena Lalu Lintas bukanlah persoalan yang mudah untuk diselesaikan. Hal tersebut dikarenakan adanya faktor-faktor yang saling terkait di dalamnya. Salah satu diantaranya adalah belum tumbuhnya kesadaran masyarakat untuk mematuhi peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah agar ketertiban dalam berlalu lintas dapat diwujudkan dengan baik.

Masalah lalu lintas yang kini tengah diprioritaskan oleh jajaran satuan lalu lintas, termasuk satuan lalu lintas Dinas perhubungan Pandeglang, adalah uji kir. Meskipun kesadaran para pengemudi angkutan umum untuk

melaksanakan tes Uji Laik Jalan khususnya di kabupaten Pandeglang sudah relatif baik, namun tetap menjadi prioritas utama Dinas Perhubungan untuk selalu memberikan sosialisasi kepada para sopir angkutan umum. Apalagi ketika mendekati hari raya, kendaraan harus selalu dalam keadaan laik untuk beroperasi.

Upaya-upaya sosialisasi dilakukan oleh kepala bagian pengujian kendaraan bermotor terhadap pengemudi angkutan untuk memberikan pembinaan dan himbauan tentang pentingnya melakukan tes Uji berkala pada kendaraan angkutannya agar selalu dalam kondisi yang laik untuk dioperasikan di jalan. Kemudian upaya dalam pengawasan dan penegakan hukum dibidang lalu lintas dilakukan oleh dinas perhubungan kabupaten Pandeglang, Banten, melalui satuan lalu lintasnya yang bekerjasama dengan instansi lain yang terkait agar ketertiban dan kelancaran dalam berlalu lintas dapat terwujud dengan baik.

1. Faktor- faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Pasal 12, 13 dan 15 tentang Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Pada Kendaraan Bermotor UU No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mewujudkan ketertiban berlalu lintas di wilayah hukum Pandeglang, Banten.

Dalam setiap peraturan perundang-undangan yang ditetapkan oleh presiden dan pemerintah pasti mempunyai tujuan dan asas-asas yang jelas untuk mengatur hak dan kewajiban masyarakat agar dalam melakukan tindakan apapun akan selalu berpedoman pada keseimbangan hak dan

kewajiban yang dimiliki. Dengan begitu ketertiban dalam bermasyarakat akan tercipta dengan baik. Undang-undang No 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dibentuk dalam rangka meningkatkan ketertiban masyarakat dalam berlalu lintas. Karena ketertiban lalu lintas sering disebut sebagai cermin dari tingkat disiplin nasional. Bahkan ketertiban berlalu lintas juga kadang-kadang dianggap mencerminkan kebudayaan bangsa.

Untuk mewujudkannya tidak hanya peran polisi atau satuan lalu lintasnya saja. Akan tetapi peran serta masyarakat justru sangat penting di dalamnya. Dalam wawancara penulis dengan Herry . H Sub. Bagian Lalu Lintas, Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang mengatakan ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi berhasil atau tidaknya tertib berlalu lintas itu sendiri diantaranya adalah :

a. Faktor Manusia

Manusia adalah faktor penggerak dari segala faktor-faktor dibawahnya. Karena manusia adalah pemegang kunci utama sebagai pelaksana dalam penegakan hukum dalam bidang lalu lintas. Tanpa manusia, pelaksanaan ketertiban dalam berlalu lintas tersebut tidak akan berjalan. Menurut Hery .H Kepala Sub. Bagian Lalu lintas, seorang pengemudi yang mudah terpengaruh keadaannya sehari-hari dapat menjadi pemicu terjadinya kecelakaan lalu lintas dan pelanggaran (wawancara: Hery.H Sub bagian Lalu lintas Dishub Pandeglang, 17 Maret 2009).

Kesalahan manusia sangat dominan dalam melakukan pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, bahkan kekacauan yang terjadi pada lalu lintas di jalan raya, pada saat ini sering kali berakibat fatal. Dan nyawa seseorang melayang sia-sia karena kecerobohan manusia itu sendiri. Kecerobohan pengemudi merupakan faktor utama terjadinya kecelakaan, pelanggaran dan kekacauan lalu lintas. Misalnya pengemudi yang dalam keadaan tidak fit atau kelelahan memaksakan diri untuk mengemudi. Kejemuan dan cacat tubuh atau pengemudi yang sengaja tidak menghiraukan etika berlalu lintas dan tidak memanfaatkan sarana dan prasarana lalu lintas dengan baik. Kegiatannya sehari-hari yang bersifat majemuk dapat juga mempengaruhinya pada saat mengemudikan kendaraannya seperti ketika seorang pengemudi yang sedang dalam kondisi emosi yang tidak stabil dan tidak bisa mengendalikan dirinya secara sadar dan tidak sadar ketidak stabilannya pada saat mengemudikan kendaraannya dapat berakibat fatal di jalan raya apabila pengemudi tersebut kurang mengontrol keadaan dirinya. Dikatakan juga bahwa ternyata tingkat pendidikan seorang pengemudi juga berpengaruh untuk menentukan apakah ia mampu untuk menjadi seorang pengemudi yang baik atau tidak. Dalam hal ini jika seorang pengemudi memiliki riwayat pendidikan yang rendah maka kemampuan untuk bisa menjadi pengemudi yang baik perlu untuk dipertanyakan, karena untuk menjadi pengemudi yang baik ia harus mampu untuk mengontrol dirinya agar dalam kondisi yang stabil baik secara fisik maupun psikologinya.

Seorang pengemudi juga harus mampu menguasai keadaan jalan apabila ia sedang berada dalam keadaan darurat. Harus mampu menguasai medan di jalan raya dan yang paling penting adalah seorang pengemudi harus mampu memahami pentingnya berlalu lintas yang baik.

Untuk memenuhi standar tersebut setidaknya seorang pengemudi yang baik harus memiliki taraf intelektual yang cukup. Usia seorang pengemudi juga harus diperhitungkan karena hal tersebut juga berpengaruh pada kemampuan seseorang untuk melihat dan secara alamiah kemampuan seseorang jika umur semakin bertambah maka kemampuan rata-rata seseorang untuk beraktifitas juga akan menurun. Banyak kasus kecelakaan yang terjadi akibat pengemudi yang dalam kondisi fisik tidak layak karena sakit atau mengantuk. Dan pengemudi yang ceroboh atau sengaja tidak menghiraukan sopan santun di jalan raya pada akhirnya akan berakibat fatal.

b. Faktor Pembentukan Peraturan Perundang-undangan

Menurut Soerjono Soekanto (1979:7), mengenai berlakunya Undang-undang terdapat beberapa asas yang tujuannya adalah agar supaya undang-undang tersebut mempunyai dampak positif sehingga mempunyai nilai yang efektif, salah satu asas tersebut adalah undang-undang merupakan suatu sarana untuk mencapai kesejahteraan spiritual dan material bagi masyarakat maupun pribadi, melalui pelestarian ataupun pembaharuan (inovasi) artinya supaya pembuat undang-undang tidak sewenang-wenang atau supaya undang-undang tersebut tidak menjadi huruf mati maka perlu dipenuhi beberapa syarat yakni antara lain:

- 1) Keterbukaan didalam proses pembuatan undang-undang.
- 2) Pemberian hak kepada warga masyarakat untuk mengajukan usul-usul tertentu.

Peraturan perundang-undangan menjadi barometer setiap kegiatan manusia. Tanpa undang-undang maka sistem penegakan hukumnya

sudah pasti akan kacau. Begitu juga pada saat di jalan raya, seseorang pasti mau tidak mau harus mentaati peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dalam hal ini adalah undang-undang No 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dan pelaksanaan peraturan lainnya yang berkaitan dengan tata tertib berlalu lintas di jalan raya. Tujuan dibentuknya Undang-undang No 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan salah satu diantaranya adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan efisien (Hery.H Sub Bagian Lalin Dishub Pandeglang, 17 Maret 2009).

Jadi menurut penulis idealnya suatu pembentukan undang-undang yang baik adalah yang dapat mencakup keinginan seluruh masyarakat secara luas baik itu yang dipedalaman maupun diluar pedalaman (kota) karena undang-undang bukan hanya sekedar untuk dibuat kemudian dibukukan saja akan tetapi lebih kepada bagaimana kebutuhan masyarakat akan terpenuhi dengan baik lewat undang-undang tersebut. Selanjutnya masyarakat menjadi mengerti hak dan kewajibannya dilindungi sebagai warga negara dengan adanya pembentukan undang-undang tersebut. Dengan demikian terbentuknya undang-undang No 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan maka kebutuhan masyarakat akan jaminan keselamatan lalu lintas telah dipenuhi oleh pemerintah dengan cukup baik. Untuk itu terbentuknya sistem Peraturan

Perundang-undangan yang baik sangat penting dalam mempengaruhi terciptanya tata tertib berlalu lintas.

c. Faktor Sarana dan Prasarana Lalu Lintas

Syarat-syarat sarana prasarana lalu lintas yang baik menurut undang-undang no 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dalam pasal 8

- (1) Untuk keselamatan, keamanan, ketertibandan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan :
 - a. rambu-rambu;
 - b. marka jalan;
 - c. alat pemberi isyarat lalu lintas;
 - d. alat pengendalian dan alat pengaman pemakai jalan;
 - e. alat pengawasan dan pengamanan jalan;
 - f. fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan luar jalan.
- (2) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

Dengan adanya peraturan persyaratan prasarana lalu lintas yang tercantum dalam pasal-pasal diatas bertujuan untuk meningkatkan disiplin dalam berlalu lintas yang nantinya akan bermuara pada jaminan keselamatan pada setiap pemakai jalan termasuk dalam meminimalisir tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan raya daerah Kabupaten Pandeglang, Banten. Seperti data yang penulis dapatkan dari Sat Lantas Polres

Pandeglang dibawah ini yang menunjukkan angka-angka cukup baik penurunan tingkat kecelakaan lalu lintas pertahunnya.

Tabel 4.1: Data kecelakaan Lalu lintas Polres Pandeglang, Banten tahun 2009

NO	JENIS LAKA	BULAN		KET
		JANUARI	FEBRUARI	
1	2	3	4	5
1	Jumlah Laka	8	7	
2	Korban MD			
3	Korban LB	18	9	
4	Korban LR	3	3	
5	Ker. Materi	Rp. 20.000.000	Rp. 5.600.000	

Sumber : Sat Lantas Polres Pandeglang.

Data di atas menunjukkan adanya penurunan sebanyak 1 kasus dari bulan Januari sampai bulan Februari, hal tersebut menurut Taufik firdaus anggota Sat Lantas Polres Pandeglang penurunan tersebut dikarenakan sarana lalu lintas daerah Polres Pandeglang sudah cukup memadai artinya disetiap ruas jalan, tikungan miring dan tikungan terjal sudah terdapat sarana lalu lintas sesuai dengan pedoman undang-undang dan peraturan pemerintahnya, beliau juga mengungkapkan bahwa masyarakatnya sudah cukup patuh dalam mentaati tata tertib lalu lintas (Wawancara : Taufik Firdaus Sat lantas Polres Pandeglang, 18 Maret 2009).

Dengan adanya sarana dan prasarana lalu lintas yang tersedia pada setiap ruas jalan dapat mencegah terjadinya kecelakaan Lalu lintas dan meminimalisir tingkat pelanggaran oleh pemakai jalan raya. Faktor

sarana dan prasarana lalu lintas berkaitan sangat erat dengan sistem pembentukan undang-undang. Karena jika undang-undang belum mengatur maka akan dimungkinkan sarana dan prasarananya juga akan kurang memadai. Untuk itu harus ada peraturan yang membentuknya dan memaparkan fungsi dari sarana tersebut secara jelas agar mampu dipahami oleh masyarakat pemakai jalan.

d. Faktor kondisi Kendaraan

Faktor kondisi kendaraan sangat penting untuk menentukan apakah kendaraan tersebut layak atau tidak untuk dioperasikan. Kondisi kendaraan yang baik atau layak dapat mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Karena bukan hanya *human error* saja yang dapat menimbulkan kecelakaan, akan tetapi kondisi mesin dan rangka kendaraan yang error juga menjadi andil ketika kecelakaan tersebut terjadi (wawancara: Hery. H Sub bagian Lalin Dishub Pandeglang, 17 maret 2009).

Undang-undang dan peraturan pemerintah telah mengatur bagaimana kendaraan harus selalu dalam keadaan baik. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah juga tidak memungkiri jika kondisi kendaraan juga menjadi faktor yang penting dalam menentukan tata tertib dalam berlalu lintas. Untuk dapat dikatakan laik kendaraan tersebut harus melewati uji tipe dan uji berkala setiap enam bulan sekali. Ketika melakukan serangkaian tes uji tersebut kondisi mesin dan rangka kendaraan tersebut benar-benar diuji kelayakannya untuk mendapatkan

sertifikat lulus uji. Dengan demikian kendaraan tersebut boleh untuk beroperasi. Walaupun pada kenyataan yang penulis temukan di lapangan belum seluruhnya dapat tertangani oleh jajaran lalu lintas daerah Pandeglang dengan baik, hal tersebut dapat dilihat dari bagan dibawa ini bahwa masih ada yang melakukan pelanggaran terhadap pasal-pasal berkaitan dengan uji laik jalan yang tercantum dalam bagan dibawah.

Tabel 4.2: Data Pelanggaran Lalu lintas dari segi kondisi kendaraan posisi Januari 2009 :

NO	JENIS PELANGGARAN								MATERIAL
	JML GAR LTS	JML PSL GAR	PSL 61 UULA J	PSL 54 UULAJ	PSL 57 UULA J	PSL 56 UULA J	PSL 59 UULAJ	PSL LAIN-LAIN	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Jan	563	563	372	25	47		119	-	Rp. 5.200.000

Sumber : Sat Lantas Polres Pandeglang

Melihat angka-angka yang merupakan jumlah dari masing-masing pasal yang dilanggar memang cukup memprihatinkan dan harus ada tindakan tegang dari para petugas bukan hanya dari Dinshub saja akan tetapi pihak kepolisian pun ikut menindak apabila ditemukan pelanggaran di jalan raya. Mungkin dengan mengadakan operasi tertib LALIN akan segera tertangani dengan baik setiap pelanggaran yang berkaitan dengan uji laik jalan dan pelanggaran lainnya yang dilakukan di jalan raya.

e. Faktor Aparat

Dibawah ini adalah data jumlah personil yang penulis peroleh dari Sat Lantas polres Pandeglang yang masing-masing berada dikantor dan dilapangan untuk mentertibkan lalu lintas di jalan raya.

KEKUATAN ANGGOTA PERSONIL LANTAS POSISI FEBRUARI 2009

NO	KESATUAN	PAMA				BINTARA					JML
		AKP	IPTU	IPDA	AIPTU	AIPDA	BRIPKA	BRIGADIR	BRIPTU	BRIPDA	
1	POLRES PANDEGLANG	1	1	3	5	1	10	7	18	13	59
	JUMLAH	1	1	3	5	1	10	7	18	13	59

Tabel 4.3: Sumber : Sat Lantas Polres Pandeglang

Data diatas menunjukkan bahwa dengan jumlah personil seluruhnya adalah 59 personil dapat dikatakan cukup memadai. Karena jumlah personil yang sekian cukup mampu menangani permasalahan lalu lintas di jalan raya. Sedangkan jumlah personil dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang tidak dijelaskan secara terperinci namun kepala Sub. Bidang Lalu lintas Herry. H mengatakan para petugas dikerahkan kelapangan setiap harinya sebanyak 12 orang dibagi pada masing-masing tempat seperti terminal dan beberapa tempat yang memang menjadi target operasi.

Faktor aparat penegak hukum memegang peranan penting dalam menegakkan kedisiplinan dalam berlalu lintas di jalan raya. Jumlah personil aparat yang memadai dan selalu bertindak sesuai dengan kewenangannya akan ikut meningkatkan terwujudnya suatu lalu lintas yang selamat dan

nyaman. Sikap tegas dari aparat dan satuan lalu lintasnya sangat diperlukan agar setiap pemakai jalan raya mempunyai rasa takut yang akhirnya menimbulkan sikap taat untuk mematuhi peraturan yang berlaku.

Semua faktor-faktor diatas saling berkaitan satu sama lainnya dalam rangka mewujudkan lalu lintas yang aman, nyaman, dan yang menjamin keselamatan bagi pemakai jalan pada umumnya.

2. Upaya-upaya Dinas Perhubungan dalam mensosialisasikan tes uji laik jalan pada kendaraan angkutan umum.

“Sosialisasi menurut bahasa hukum adalah usaha untuk mengubah milik perseorangan menjadi milik negara, cara atau proses belajar seorang anggota masyarakat untuk mengenal dan menghayati kebudayaan masyarakat dilingkungannya” (Sudarsono, 2005:451). Menurut H. Suwandi, Ama.PKB,SE,M.Si Penguji Pelaksana Lanjutan sosialisasi adalah suatu proses pendekatan pada masyarakat terutama pengemudi kendaraan bermotor dalam rangka mengenalkan pentingnya setiap kendaraan yang telah dioperasikan untuk melakukan uji Kir setiap 6 bulan sekali. Beliau juga mengatakan bahwa pentingnya setiap awak angkutan untuk melakukan tes Uji Laik Jalan pada kendarannya adalah untuk menjamin keselamatan para penumpang secara umum maupun keselamatanya sendiri. Bentuk sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan meliputi 2 (dua) tahap yaitu melalui pembinaan dan himbauan. Pembinaan dilakukan secara langsung oleh petugas Dishub dengan pemilik kendaraan sedangkan himbauan hanya dilakukan melalui spanduk dan pamflet yang dipasang

diruas-ruas jalan dan terminal (wawancara: H. Suwandi Dishub Kabupaten Pandeglang, 19 Maret 2009). Berdasarkan agenda yang dibuat oleh Dinas Perhubungan kabupaten Pandeglang bahwa dalam sosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan adalah sebagai berikut :

1. Sosialisasi kepada para pemilik/ pengusaha angkutan penumpang umum trayek dalam wilayah kabupaten Pandeglang :

Lokasi : Pandeglang, Labuan, Panimbang, Saketi

Pelaksanaan : Setiap 3 bulan.

2. Uji Keliling dalam rangka Jemput Bola pelayanan pengujian kendaraan bermotor kepada pemilik kendaraan yang berada jauh dari lokasi pengujian kendaraan bermotor statis.

Lokasi : Pandeglang, Labuan, Panimbang, saketi.

Pelaksanaan : Setiap 3 bulan.

Berikut ini adalah data rekap kendaraan yang telah di uji keliling:

Tabel 4.4: Data hasil Uji Keliling

**DATA HASIL UJI KELILING
TAHUN 2008**

NO	BULAN	PELANGGARAN	JUMLAH KENDARAAN	KETERANGAN
1	MARET	PANDEGLANG	24	
		LABUAN	20	
		PANIMBANG	16	
		SAKETI	17	
2	JUNI	PANDEGLANG	11	
		LABUAN	17	
		PANIMBANG	4	
		SAKETI	8	
3	SEPTEMBER	PANDEGLANG	5	
		LABUAN	8	
		PANIMBANG	3	
		SAKETI	8	
4	DESEMBER	PANDEGLANG	29	
		LABUAN	22	
		PANIMBANG	11	
		SAKETI	8	

**DATA HASIL UJI KELILING
TAHUN 2009**

NO	BULAN	PELANGGARAN	JUMLAH KENDARAAN	KETERANGAN
1	MARET	PANDEGLANG	19	
		LABUAN	13	
		PANIMBANG	9	
		SAKETI	15	
2	JUNI	PANDEGLANG	12	
		LABUAN	8	
		PANIMBANG	6	
		SAKETI	8	

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang

Melalui kegiatan-kegiatan tersebut sosialisasi uji laik jalan dapat dilaksanakan oleh petugas Dinas Perhubungan. Sosialisasi dilaksanakan secara spontan pada saat para pemilik kendaraan melakukan Kir terhadap kendaraannya sehingga tidak ada jadwal terperinci karena biasanya pemilik kendaraan dalam melakukan uji Kir datang secara bergiliran tidak serempak maka dari itu sosialisasi hanya bisa dilakukan secara spontan.

a. Dinas Perhubungan mengadakan pembinaan

Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang dalam mengadakan sosialisasi pada tahap Pembinaan dilakukan oleh Kepala Bagian

Pengujian Laik Jalan. Biasanya dilakukan pada saat melakukan Pengujian Berkala untuk yang pertama kali pada kendaraan angkutan umum. Pada tahap Pembinaan pihak Dinas Perhubungan memberikan arahan pentingnya setiap kendaraan bermotor, khususnya kendaraan angkutan umum, melakukan Tes Uji Laik Jalan atau yang biasa disebut dengan Uji Kir atau Uji Berkala pada kendaraannya setiap 6 Bulan sekali di Dinas Perhubungan pada Bagian Pengujian Laik Jalan.

Bahwa selain untuk menjamin keselamatan para penumpang secara umum, tes uji laik jalan juga penting untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan perlengkapan dan peralatan kendaraan angkutan umum yang tidak dalam kondisi laik untuk beroperasi. Misalnya kondisi rem yang tidak stabil, klakson mati, lampu penerang tidak menyala, tidak ada sabuk pengaman, alat ukur kecepatan atau *speedometer* mati sehingga sopir angkutan tidak bisa mengontrol batas kecepatan pada saat mengendarakan angkutannya. Hal semacam itu juga menjadi berbahaya bagi si pengemudi dan penumpangnya apabila tidak dilakukan perbaikan pada mesin-mesin yang kondisinya tidak baik. Banyaknya kasus manakala terjadinya kecelakaan lalu lintas tidak dapat dihindari oleh pengemudinya maka akan berakibat fatal. Fungsi perlengkapan seperti itu sangat penting untuk diperhatikan kondisi dan kestabilannya. Tujuannya untuk mengendalikan kendaraan agar dapat terkontrol sesuai dengan fungsinya.

b. Hibauan

Pada tahap Hibauan ini sosialisasi yang dilakukan tidak secara langsung disampaikan oleh Kepala Bagian Pengujian kepada para sopir angkutan umum. Akan tetapi disampaikan melalui spanduk-spanduk, pamflet yang tertulis dengan jelas mengenai pentingnya para pengemudi untuk melakukan tes Uji Laik Jalan pada kendarannya untuk memperoleh sertifikat lulus uji. Karena dengan sertifikat tersebut sekaligus membuktikan bahwa kendaraan tersebut layak untuk beroperasi dan boleh mengangkut penumpang sesuai dengan daya angkutnya.

Dalam pamflet tersebut biasanya tertulis mengenai himbuan yang berisi teguran bagi para sopir angkutan umum yang tidak mau atau belum melakukan tes uji berkala yang kesekian kalinya karena lalai atau malas yang akan dikenakan sanksi tegas berupa denda (Lampiran 9).

Sosialisasi dalam bentuk himbuan yang dipasang pada spanduk-spanduk diletakan pada posisi yang strategis seperti di terminal, sub terminal, pangkalan-pangkalan dan daerah yang dekat dengan pos-pos pengawasan yang dibentuk oleh dinas perhubungan. Hal ini bertujuan agar para pengemudi, khususnya angkutan umum di terminal, sub terminal dan pangkalan-pangkalan, mengetahui tentang sosialisasi Uji Laik Jalan dan mengerti arti pentingnya melakukan kir pada kendaraan angkutannya untuk menjamin keselamatan pada penumpang pada umumnya, serta ikut menciptakan tata tertib dalam berlalu lintas.

Dari kedua sosialisasi tersebut yang lebih efektif adalah pada tahap Pembinaan. Hal ini karena pada tahap pembinaan tersebut para pengemudi dapat langsung berinteraksi dengan petugas pengujian laik jalan. Dengan demikian para pengemudi dapat terhindar dari hal-hal yang menjadi ketidaktahuan atau ketidakmengertian pada materi Uji tersebut. Terutama mengenai pentingnya Uji Laik Jalan pada kendaraan yang mereka miliki.

Beberapa tujuan dan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi dilakukannya tes Uji Laik Jalan yaitu:

- 1) Tujuan yang mempengaruhi dilakukannya Tes Uji Laik Jalan yaitu:
 - a) Untuk memberikan jaminan keselamatan kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan.
 - b) Untuk menekan tingginya angka kecelakaan lalu lintas.
 - c) Untuk menghindari pencemaran udara atau polusi udara akibat ketebalan asap yang tidak standar pada kendaraan angkutan umum.
 - d) Untuk menghindari kebisingan pada kendaraan angkutan umum.
- 2) Sedangkan faktor-faktor yang dapat mempengaruhi dilakukannya Uji Laik Jalan tersebut adalah sesuai dengan undang-undang No 14 tahun 1992 bahwa kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknis yang ada pada kendaraan itu. Peralatan teknis dimaksud adalah peralatan dan kelengkapan yang dapat mempengaruhi operasional kendaraan di jalan. Seperti sistem

kemudi, rem, badan dan kerangka kendaraan, lampu-lampu, ban dan lain-lain. Peralatan dan kelengkapan itulah yang menjadi faktor dilakukannya pengujian. Maka untuk mendapatkan sertifikat lulus uji setiap kendaraan yang akan dilakukan tes harus sudah memenuhi persyaratan yang diperlukan. Diantaranya harus memperbaiki segala komponen-komponen pada mesin-mesin kendaraan dan rangka kendaraan dengan teliti dan rapi. Karena jika salah satu saja tertinggal dan masih belum memenuhi standar maka harus dilakukan uji ulang kembali dengan melengkapi apa saja yang menjadi kekurangan pada kendaraan tersebut. Baru setelah memenuhi syarat secara teknis akan diberikan sertifikat lulus uji. Jadi dapat disimpulkan bahwa ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi kendaraan tersebut harus diuji laik jalan yaitu :

- (a) Mesin dari kendaraan tersebut mempunyai sifat yang mudah rusak.
- (b) Mesin kendaraan seperti lampu-lampu, kerangka kendaraan, ban dan lain-lain dirakit tidak untuk selamanya dalam kondisi yang baik dan laik jadi perlu untuk diadakan perbaikan-perbaikan mesin apabila sudah dalam kondisi yang aus.
- (c) Peralatan teknis seperti rem pasti akan mengalami kerusakan maka untuk menghindari sesuatu yang fatal misalnya terjadi rem blong harus segera diperbaiki di bengkel setempat.

(d) Berdasarkan Perda Banten No 49 tahun 2002 pasal 18 ayat (1) dan (2) menyatakan kendaraan yang sudah memasuki usia 7 tahun harus segera dilakukan peremajaan yang dalam hal ini perlu untuk dilakukan pembatasan usia teknis kendaraan umum yang beroperasi agar lebih menjamin kondisi kendaraan umum di wilayah Provinsi Banten selalu dalam kondisi yang laik jalan.

Faktor-faktor tersebut diatas menjadi dasar mengapa kendaraan khususnya kendaraan angkutan umum daerah Kabupaten pandeglang harus melaksanakan Uji Laik Jalan setiap 6 (enam) bulan sekali di Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang hal ini dilakukan untuk mendapat jaminan keselamatan dan kelestarian lingkungan serta kenyamanan angkutan bagi penumpang secara khusus dan pemakai jalan secara umum.

C. Pengawasan Proses Uji Laik Jalan Dalam Meningkatkan Ketertiban Berlalu Lintas.

“Pengawasan adalah kegiatan manajer yang mengusahakan agar pekerjaan-pekerjaan terlaksana sesuai dengan rencana yang ditetapkan dan atau hasil yang dikehendaki (Sarwoto,1993:93)”. Yang dititik beratkan pada pengawasan adalah bagaimana seseorang yang mempunyai kewenangan mengamati bawahan atau pelaksana perintah tersebut agar semua perintah yang sedang dilakukan dapat berjalan sesuai dengan peraturan yang sudah

ditentukan sebelumnya. Seperti pengawasan dalam rangka mewujudkan ketertiban kendaraan angkutan umum yang beroperasi di jalan yang dilakukan oleh satuan lalu lintas pada Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang.

Agar pengawasan dapat berjalan sesuai dengan aturan maka diperlukan sistem pengawasan yang terorganisir tapi sederhana maksudnya setiap kepala bagian menugaskan petugas-petugasnya untuk disebar ke beberapa tempat yang strategis yang dijangkau oleh kendaraan untuk beroperasi. Dengan demikian petugas pengawas akan lebih mudah untuk melakukan pengawasan secara teliti dan ketat. Sistem pengawasan yang baik dan teratur menentukan apa yang ingin dicapai dan telah dicapai agar semakin lebih baik lagi kemudian di evaluasi secara korektif untuk memastikan hasil yang telah dicapai sesuai dengan rencana.

1. Tahap Pelaksanaan dan Proses Mekanisme Tes Uji laik Jalan Daerah Dinas Perhubungan Pandeglang, Banten.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 81 Tahun 1993 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor, Pengujian Kendaraan Bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan/ atau memeriksa bagian-bagian atau komponen-komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Dalam rangkaian pengujian tersebut ada dua tahap yang harus dilalui oleh setiap kendaraan agar memperoleh

sertifikat lulus uji. Tahap-tahap tersebut yang pertama harus di lalui adalah

: Uji Tipe

Proses Uji tipe meliputi :

1) Pengujian tipe dalam bentuk fisik :

a) Kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap

b) Kendaraan bermotor dalam bentuk landasan, dapat berupa :

(1) *Chassis cabin*

(2) *Chassis engine*

2) Pengujian tipe dalam bentuk non fisik (rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor).

Pengujian tipe dalam bentuk fisik dilakukan setelah adanya surat pengantar uji tipe dari Direktorat Jendral Perhubungan Darat yang dilengkapi dengan tanda bukti pembayaran Biaya Uji Kas Negara dari bank serta spesifikasi teknis kendaran bermotor yang akan diuji. Hasil uji kendaraan bermotor yang selesai diuji tipe maka kendaraan dikirimkan ke Direktorat Jendral Perhubungan Darat untuk dilakukan evaluasi sebelum diterbitkan tanda bukti lulus uji tipe atau sertifikat uji tipe oleh Dirjen Perhubungan Darat. Pengujian dalam bentuk non fisik atau kegiatan rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor sepenuhnya dilakukan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat (Pedoman PLJSKB Karlo Manik, Kepala BPLJSKB, 2008:7).

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 81 tahun 1993 tentang Pengujian Kendaraan Bermotor, Pengujian tipe

kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut Uji tipe adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap setiap tipe dari masing-masing merek kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus sebelum kendaraan tersebut dibuat dan/ atau dirakit dan/ atau diimpor secara massal. Masih dalam keputusan menteri tersebut dalam dalam bab II tentang Persyaratan Umum Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor pasal 2 menyatakan bahwa :

- (1) Pengujian tipe kendaraan bermotor dilakukan untuk :
 - a. memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
 - b. melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
 - c. memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.
- (2) Untuk mencapai maksud sebagaimana disebut dalam ayat (1) huruf a dan b, maka :
 - a. unit pelaksana pengujian tipe kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian; pemilihan teknis, tipe, kapasitas, jumlah, dan teknologis fasilitas serta peralatan pengujian harus dilakukan secara cermat dan tepat;
 - b. pemilihan jenis, tipe, kapasitas, jumlah, dan teknologi fasilitas serta peralatan pengujian harus dilakukan secara cermat dan tepat;
 - c. pengujian dilakukan oleh tenaga pengujian yang memiliki kualifikasi teknis tertentu;

- d. pengujian harus dilakukan sesuai dengan prosedur dan tata cara serta pada lokasi yang telah ditetapkan dengan menggunakan peralatan pengujian yang tersedia;
- e. hasil uji tipe kendaraan harus akurat dan dapat dipertanggung jawabkan;
- f. fasilitas dan peralatan pengujian harus dipelihara/ dirawat dengan baik secara periodik sehingga semua fasilitas dan peralatan pengujian selalu dalam kondisi layak pakai;
- g. peralatan pengujian harus dilakukan kalibrasi secara periodik;
- h. kapasitas fasilitas dan peralatan pengujian harus diupayakan sebanding dengan jumlah tipe kendaraan yang di uji.

Pelaksanaan uji tipe dilakukan di Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB). Yang bertugas sebagai penguji kendaraan adalah Kepala Balai Pengujian Laik Jalan yang dibantu oleh staf-staf yang lainnya. Kegiatan utama yang dilakukan oleh Balai Pengujian Laik Jalan adalah melayani masyarakat dalam hal ini pembuat/ perakitan dan pengimpor kendaraan bermotor untuk pengujian tipe kendaraan bermotor. Pengujian tipe kendaraan bermotor dimaksudkan untuk melakukan pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum tipe kendaraan bermotor tersebut disetujui diimpor atau diproduksi dan/ atau dirakit secara massal. Hal ini berarti sebelum kendaraan bermotor tersebut dipasarkan maka kendaraan tersebut harus

sesuai peruntukannya. Misalnya kesesuaian kualitas bahan kendaraan yang akan diproduksi dengan iklimnya, standar mesinnya atau emisi gas buang harus sesuai dengan keadaan lingkungannya, dan kualitas kerangka kendaraan sesuai dengan kondisi masyarakat Indonesia. Terutama harus memperhatikan lingkungan agar tidak terjadi polusi dan kerusakan lingkungan hidup.

a. Uji Berkala

Pengujian Berkala pada setiap kendaraan bermotor diatur berdasarkan peraturan daerah masing-masing. Menurut peraturan daerah kabupaten Pandeglang No. 6 tahun 2001 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Uji Berkala adalah pengujian kendaraan bermotor secara berkala terhadap setiap kendaraan wajib uji. Peraturan Daerah Kabupaten Pandeglang No. 6 tahun 2001 merupakan peraturan tentang retribusi daerah yang didalamnya telah mengatur tentang kewajiban, persyaratan dan pengawasan kendaraan bermotor yang dalam hal ini adalah kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknis seperti mobil umum, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang dan kendaraan bermotor lainnya yang telah masuk dalam ketentuan Perda ini untuk melakukan uji laik jalan atau yang biasa disebut dengan Kir oleh Dishub Kabupaten Pandeglang. Perda ini juga mengatur tentang biaya administrasi dalam melakukan Uji Kir, karena setiap daerah mengatur tersendiri mengenai administrasi dalam Uji Kir maka besarnya biaya administrasi akan berbeda-beda tergantung dari segi pendapatan daerah

masing-masing. Seperti yang telah diatur dalam Perda No. 16 tahun 2001 mencantumkan rincian biaya administrasi dalam melakukan uji Kir hal ini terdapat dalam pasal 29 yang berbunyi :

Struktur dan besarnya tarif retribusi ditetapkan sebagai berikut:

- a. Pengujian Pertama:
1. Mobil barang, mobil bus, traktor head Rp. 6.250;
 2. Mobil penumpang, kereta gandengan, kereta tempelan Rp. 3.750;
- b. Pengujian Berkala:
1. Mobil barang, mobil bus, traktor head Rp. 3.750;
 2. Mobil penumpang, kereta gandengan, kereta tempelan Rp. 2.500;
 3. Buku uji Rp. 6.250;
 4. Tanda uji (sepasang) Rp. 5000;
 5. Penggantian tanda uji yang rusak atau hilang perbuah Rp. 25.000
 6. Pengecatan tanda samping dan nomor uji Rp. 6.250;
- c. Penilaian Kondisi Teknis:
1. Mobil barang, mobil bus, tarktor head Rp. 31.250
 2. Kereta tempelan, kereta gandengan, mobil penumpang Rp. 25.000
 3. Sepeda motor Rp. 12.500

Pencantuman biaya administrasi tersebut diatas tidak hanya terdapat dalam undang-undang namun dipasang juga disetiap ruang pelayanan pengujian kendaraan bermotor termasuk ruang administrasi pengujian kendaraan bermotor. Hal ini dilakukan oleh dinas perhubungan guna menghindari pungutan liar yang dimungkinkan terjadi pada saat dilakukan pengujian. Terbukti Dinas Perhubungan Pandeglang

menyatakan bahwa belum pernah terjadi pungli ketika pemilik kendaraan melakukan uji kir.

Dalam UU No. 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dalam beberapa pasal telah mengatur mengenai persyaratan teknis dan kewajiban kendaraan agar laik dioperasikan di jalan diantaranya pasal-pasal yang mengatur adalah:

pasal 13

- (1) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi Uji Tipe dan Uji Berkala.
- (3) Kendaraan yang dinyatakan lulus uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan tanda bukti.
- (4) Persyaratan, tata cara pengujian, masa berlaku, dan pemberian tanda bukti sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Peraturan Pemerintah no. 44 tahun 1993 pasal 132 mengatur tentang Jenis Pengujian Kendaraan Bermotor bahwa pengujian kendaraan bermotor dimaksudkan untuk :

- (1) Pengujian kendaraan bermotor dilaksanakan dalam rangka menjamin keselamatan, kelestarian lingkungan dan pelayanan umum.
- (2) Pelaksanaan pengujian sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (1) merupakan tanggung jawab pemerintah.

- (3) Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi uji tipe dan atau uji berkala.

Pasal 148 tentang uji berkala :

- (1) Setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berlaku selama 6 (enam) bulan.

Dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan menyatakan :

Pasal 2 ayat (1) :

Pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor dimaksud untuk :

- a. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
- b. Melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
- c. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Pasal 2 ayat (2) :

Untuk mencapai tujuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a dan huruf b maka :

- a. Setiap unit pelaksana uji berkala Kendaraan Bermotor harus dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian;
- b. Pemilihan jenis, tipe, kapasitas jumlah dan teknologi peralatan pengujian harus dilakukan secara cermat dan tepat;

- c. Pengujian dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kualifikasi teknis tertentu;
- d. Pengujian harus dilakukan sesuai prosedur dan tata cara serta di lokasi yang telah ditetapkan dengan menggunakan peralatan pengujian yang tersedia;
- e. Hasil uji berkala kendaraan harus akurat dan dapat dipertanggung jawabkan;
- f. Fasilitas dan peralatan pengujian harus dipelihara/ dirawat dengan baik secara periodik sehingga semua fasilitas dan peralatan pengujian selalu dalam kondisi layak pakai;
- g. Peralatan pengujian harus dilakukan kalibrasi secara periodik;
- h. Kapasitas fasilitas dan peralatan pengujian harus diupayakan sebanding dengan jumlah kendaraan wajib uji pada wilayah pelayanan yang bersangkutan.

Pasal 2 ayat (3) :

Untuk mencapai tujuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf c, maka :

- a. Besarnya biaya pengujian yang dipungut dari masyarakat harus sama dengan seragam untuk seluruh Indonesia;
- b. Tidak boleh memungut biaya dari masyarakat dalam bentuk apapun, selain biaya pengujian yang ditetapkan dengan Keputusan Menteri Perhubungan;

- c. Penetapan besarnya biaya pengujian, disamping tidak didasarkan atas perhitungan pengembalian biaya investasi dan operasional, juga tidak dimaksudkan untuk memperoleh keuntungan materil dan/ atau finansial;
- d. Setiap unit pelaksana Pengujian Kendaraan Bermotor harus dilengkapi dengan papan informasi yang ditempatkan pada tempat - tempat yang mudah terlihat dan dapat dibaca setiap saat oleh pemohon yang memuat besarnya biaya yang dipungut dalam rangka Pengujian Kendaraan Bermotor dan prosedur Pengujian Kendaraan Bermotor;
- e. Setiap tenaga penguji yang sedang melaksanakan tugas harus mengenakan tanda kualifikasi teknis penguji;
- f. Jumlah dan kualifikasi tenaga penguji harus diupayakan sebanding dengan jumlah kendaraan yang diuji dan peralatan pengujian;
- g. Unit pelaksana Pengujian Kendaraan Bermotor terletak di daerah tingkat II.

Pada intinya setiap pasal yang mengatur baik dari undang-undang No 14 tahun 1992 itu sendiri maupun keputusan menteri perhubungan dan peraturan pemerintah mempunyai tujuan yang sama yaitu uji laik jalan adalah untuk jaminan keselamatan dan kelestarian lingkungan. Lebih daripada itu uji laik jalan atau yang biasa disebut Kir mengarah kepada menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas agar tidak terjadi peningkatan kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kondisi kendaraan yang tidak layak untuk beroperasi. Di dalam pasal tersebut diatas juga telah diatur

mengenai petugas yang khusus mempunyai kualifikasi dalam pengujian hal ini untuk menghindari penyalahgunaan wewenang dalam menjalankan tugasnya. Dengan adanya pengaturan tersebut dapat disimpulkan bahwa Uji laik jalan bukannya formalitas saja yang hanya membayar biaya administrasi akan tetapi harus dilakukan sesuai dengan prosedur dan runtutan mekanismenya yang sudah ditentukan dalam undang-undang maupun peraturan lain yang mengatur tentang uji laik jalan.

Dinas perhubungan kabupaten Pandeglang dalam melakukan pendataan rekapitulasi jumlah kendaraan yang akan di uji melihat dari data jumlah kendaraan yang ada didaerah terutama daerah trayek kabupaten Pandeglang yang sudah masuk dalam daftar kendaraan yang akan diuji. Tujuan dilakukan pendataan tersebut adalah untuk mengetahui dan membandingkan antar jumlah kendaraan yang ada sebelum diuji dengan jumlah kendaraan yang telah diuji. Dengan membandingkan maka akan diketahui jumlah penurunan atau peningkatan dari tahun pertahun. Jika terjadi penurunan maka akan segera dilakukan operasi pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan untuk diketahui penyebabnya. Menurut Hery .H jika hal tersebut dibiarkan maka tidak akan memberikan dampak yang baik untuk semua pemakai jalan terutama penumpangnya. Berikut ini adalah tabel jumlah kendaraan yang beroperasi di wilayah Kabupaten Pandeglang yang menunjukkan dari tahun ketahun jumlah kendaraan yang beroperasi di wilayah Kabupaten Pandeglang, Banten dari tahun 2004 sampai tahun 2008 menunjukkan peningkatan jumlah kendaraan dengan

lintasan trayek yang tetap maka dengan berpedoman pada jumlah kendaraan tersebut PKB melakukan pendataan untuk dilaksanakan tes uji laik jalan.

Tabel 4.5: Rekapitulasi Jumlah Kendaraan Trayek Dalam Wilayah Kabupaten Pandeglang Posisi 31 Juli 2008

NO	KODE TRAYEK	LINTASAN TRAYEK	TAHUN				
			2004	2005	2006	2007	2008
1	A.1	ARTABUANA – TAROGONG	69	72	78	76	70
2	A.2	ARTABUANA – MENGGER – PARI – MANDALAWANGI	143	140	144	145	147
3	A.3	ARTABUANA – CIBALIUNG	7	13	14	13	14
4	A.4	ARTABUANA – BATUBANTAR	118	119	125	119	121
5	A.5	ARTABUANA – MAJA – BANJAR	116	112	114	117	118
6	A.6	ARTABUANA – KADUBANEN – KADOMAS	1	1	1	1	1
7	A.7	ARTABUANA – CIKOROMOY	63	67	71	68	69
8	A.8	ARTABUANA – WATES – CARANGPULANG	0	0	0	0	0
9	A.9	ARTABUANA – KADUBANEN – JL.LINTAS TIMUR – CIGADUNG	0	0	0	0	0
10	A.10	ARTABUANA – CIPACUNG – JL.LINTAS TIMUR – KADUBANEN	1	1	1	1	1
11	B.1	ANTEN – PAGADUNGAN – NANGGOR	12	18	20	22	23
12	B.2	ANTEN – CADASARI – REGO	18	47	48	47	34
13	C.1	TAROGONG – CIBALIUNG	5	8	10	13	15
14	C.2	TAROGONG – PAGELARAN	25	25	26	25	23
15	C.3	TAROGONG – SOBANG	42	48	51	58	61
16	C.4	TAROGONG – PANIMBANG	13	16	16	17	18
17	C.5	TAROGONG – MENES	87	89	96	96	94
18	D.1	LABUAN – CARINGIN – PASAURAN	111	113	112	113	116
19	D.2	LABUAN – CARINGIN – JIPUT	32	33	35	34	35
20	D.3	LABUAN – TERMINAL TAROGONG	0	0	0	0	0
21	E.1	SAKETI – BOJONG – PICUNG	48	47	50	46	44
22	E.2	SAKETI – BATUBANTAR	0	0	0	0	0
23	F.1	MENES – SAKETI	82	82	86	87	87
24	F.2	MENES – JIPUT	0	0	0	0	0
25	G.1	PANIMBANG – CIGEULIS	19	22	22	21	18
26	G.2	PANIMBANG – TANJUNG LESUNG	0	0	0	0	0
27	G.3	PANIMBANG – CISEUKEUT – CITEUREUP	0	1	1	1	1
28	G.4	PANIMBANG – MUNJUL	0	0	0	0	0
29	H.1	PICUNG – MUNJUL	0	0	0	0	0
30	J.1	JIPUT – MANDALAWANGI	0	0	0	0	0
31	K.1	CIBALIUNG – CIKEUSIK	0	0	0	0	0
32	K.2	CIBALIUNG – CIMANGGU – SUMUR	0	3	6	6	6
33	K.3	CIBALIUNG – CIBADAK	0	0	0	0	0
34	L.1	CIKEUSIK – MUARABINUANGEUN	0	0	0	0	0
J U M L A H			1012	1077	1127	1126	1116

Sumber: Bagian Lalu lintas Dishub Kabupaten Pandeglang

Dengan berpedoman data jumlah kendaraan di atas Dishub Pandeglang melakukan rekapitulasi kendaraan yang telah melakukan uji Kir sebagai bahan perbandingan. Di bawah ini adalah hasil rekapitulasi kendaraan bermotor yang telah melakukan uji kelaikan dari Bagian Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang:



REKAPITULASI KENDARAAN YANG DIUJI

TAHUN 2008

BULAN	JENIS KENDARAAN																		JUNJLH	
	ANGKOT		MINIBUS		MICROBUS		OTOBIS		TRUCK		PICK UP		BOX		TANGKI					
	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU		
JANUARI	96	13	-	9	-	7	-	140	-	165	-	8	-	2	440					
FEBRUARI	50	7	-	10	-	10	-	150	-	170	-	7	-	1	403					
MARET	64	7	-	10	-	30	-	124	-	164	-	10	-	3	432					
APRIL	54	54	-	6	-	10	-	138	-	188	-	3	-	1	406					
MEI	69	1	-	5	-	20	-	153	-	180	-	10	-	8	446					
JUNI	62	14	-	10	-	6	-	150	-	187	-	10	-	2	441					
JULI	69	9	-	5	-	31	-	173	-	208	-	11	-	7	513					
AGUSTUS	110	22	-	9	-	14	-	166	-	217	-	11	-	2	551					
SEPTEMBER	45	9	-	14	-	34	-	108	-	194	-	14	-	4	442					
OKTOBER	58	11	-	10	-	15	-	121	-	173	-	9	-	7	404					
NOPEMBER	49	1	-	10	-	35	-	116	-	166	-	9	-	6	392					
DESEMBER	38	13	-	6	-	23	-	130	-	141	-	7	-	2	360					
	764	113	-	104	-	275	-	1669	-	2153	-	109	-	45	5232					

Sumber: Bagian Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang

REKAPITULASI KENDARAAN YANG DIUJI

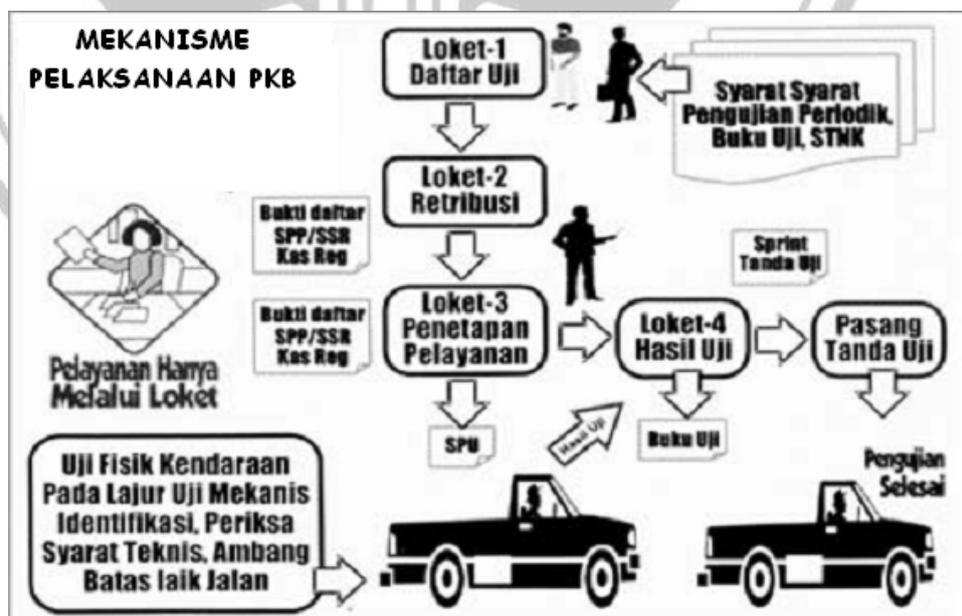
TAHUN 2009

BULAN	JENIS KENDARAAN														Jumlah	
	ANGKOT		MINIBUS		MICROBUS		OTOBUS		TRUCK		PICK UP		BOX			
	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU
JANUARI	51	-	-	-	37	-	157	-	189	-	5	-	7	455		
PEBRUARI	53	10	-	13	-	48	-	134	-	164	-	9	-	436		
MARET																
APRIL																
MEI																
JUNI																
JULI																
AGUSTUS																
SEPTEMBER																
OKTOBER																
NOPEMBER																
DESEMBER																
	104	19	-	13	-	85	-	291	-	353	-	14	-	891	12	

Sumber: Bagian Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang

Rekapitulasi tersebut di atas menunjukkan bahwa uji Kir yang diikuti oleh sejumlah kendaraan umum sudah cukup baik, karena jadwal dalam melakukan uji Kir tidak mungkin dalam waktu bersamaan maka rekapitulasi dalam 1 (satu) bulan terlihat sedikit dan tidak sepenuhnya mengikuti yaitu rata-rata mencapai 450 kendaraan umum yang diuji oleh Dinas Perhubungan kabupaten Pandeglang. Nmaun hal tersebut diakui oleh Rendhi Heryandi memang dalam 1 (satu) hari rata-rata Dishub Pandeglang menguji kendaraan sebanyak 17 sampai 27 kendaraan, angka tersebut cukup untuk dapat dikatakan masyarakat mematuhi tata tertib berlalu lintas.

c. Proses Mekanisme Pelaksanaan Kir/ Uji Berkala Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang



Mekanisme pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor adalah proses pelayanan yang dimulai pada saat pemilik kendaraan mendaftarkan

kendaraannya untuk diuji hingga mendapatkan tanda bukti lulus uji.

Berikut adalah mekanisme pengujian kendaraan bermotor :

LOKET 1	Pendaftaran permohonan pengujian, pemohon yang memenuhi syarat diberi tanda bukti terdaftar dan surat perintah bayar (SPP) biaya/retribusi pengujian
LOKET 2	Pembayaran retribusi/ biaya uji berdasarkan ketentuan
LOKET 3	Penetapan pelayanan pengujian, meliputi penetapan waktu dan tempat pelayanan uji. Pada hari penetapan pelayanan pemohon/ pengemudi dengan menunjukkan tanda bukti penetapan, memperoleh surat perintah uji (SPU) sebagai dasar pelaksanaan uji teknis kendaraan
LOKET 4	Penetapan hasil uji : 1. Lulus 2. Tidak lulus

Keterangan gambar :

Tabel 4.6: Sumber PKB Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang, Banten.

Dalam proses pengujian Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang selalu memperhatikan pedoman yang ditentukan dalam Undang-undang No. 14 tahun 1992, Peraturan Pemerintah No. 44 tahun 1993, Keputusan Menteri Perhubungan No. 71 tahun 1993 sehingga pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor untuk angkutan umum maupun barang sesuai dengan aturan sebagaimana tersebut. Apabila semua persyaratan permohonan uji telah dipenuhi, baik yang perorangan maupun kendaraan yang pertama kali diuji berkala. Kemudian pemilik

kendaraan menuju loket I. Di loket ini pemohon mendaftarkan kendaraannya untuk diuji dengan mengisi formulir pendaftaran yang telah disediakan. Kemudian pemohon membayar retribusi uji diloket 2 sesuai dengan perda masing-masing daerah. Setelah pemohon membayar retribusi yang ditetapkan kemudian dibuatkan penetapan uji pada loket 3. Kegiatan yang dilakukan pada loket ini berupa pengisian Formulir Laporan Hasil Pemeriksaan Kendaraan (FLHPK).

Setelah kendaraan disertai FLHPK dibawa ke tempat pemeriksaan teknis. Kemudian penguji memeriksa seluruh komponen kendaraan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Terutama yang menyangkut tentang persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, di ruang pemeriksaan. Hasil pengujian tersebut dituangkan ke dalam Berita Acara Pemeriksaan dengan lengkap dan jelas untuk kemudian dilaporkan kepada pimpinan unit PKB. Sementara penguji melaksanakan proses pemeriksaan teknis maka petugas administrasi memproses berkas-berkas administrasi untuk diselesaikan sambil menunggu hasil Berita Acara Pemeriksaan dari Penguji.

Setelah semua berkas terkumpul dan selesai diproses maka berkas-berkas tersebut diserahkan kepada Pimpinan Unit Pengujian Kendaraan Bermotor untuk diputuskan lulus atau tidak lulusnya kendaraan. Hal ini dilakukan di loket 4. Apabila kendaraan tersebut dinyatakan lulus uji, maka keputusan tersebut disahkan dalam buku uji

dan diberikan tanda uji yang di dalamnya dicantumkan kode wilayah pengujian, nomor Uji Kendaraan dan masa berlakunya. Namun apabila kendaraan tidak lulus uji maka didalam BAP disebutkan alasan penolakan atau perbaikan-perbaikan yang harus dilakukan dan tenggang waktu perbaikanya.

Jika pemilik kendaraan tidak menyetujui penolakan tersebut, maka pemilik kendaraan tersebut berhak mengajukan permohonan banding secara tertulis kepada Pimpinan Unit Pengujian Kendaraan Bermotor. Namun apabila pemilik kendaraan menyetujui penolakan tersebut untuk dilakukan perbaikan-perbaikan pada kendaraanya, maka dia juga berhak untuk melakukan uji ulang pada kendaraanya sampai pada tahap lulus uji berkala (Buku Pedoman PKB, Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang).

Pelaksanaan Uji Mekanisme merupakan pemeriksaan mekanisme pengujian kendaraan bermotor dengan menggunakan alat-alat uji. Pada Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor Kabupaten Pandeglang peralatan uji mekanisme belum lengkap. Bahkan peralatan yang ada belum dioperasikan secara maksimal. Jadi ketika melakukan proses pemeriksaan pada kendaraan bermotor seringkali dilakukan secara manual oleh petugas pengujiannya. Berikut ini adalah beberapa gambar peralatan yang digunakan dalam proses uji Kir yang diambil dari buku pedoman PKB diantaranya sebagai berikut:

a. SMOKE TESTER



Fungsi : Smoke Tester adalah suatu alat uji yang digunakan untuk mengetahui atau mendeteksi tingkat ketebalan asap gas buang kendaraan bermotor dengan bahan bakar solar.

Petunjuk pengoperasian :

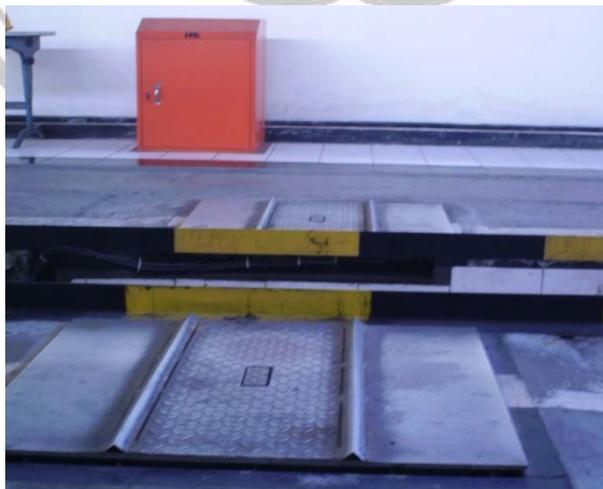
1) Proses Awal

- a) Pastikan semua sambungan yang ada pada peralatan uji dan PC (Personal Computer) telah terhubung dengan baik;
- b) Nyalakan peralatan dengan menekan tombol pada posisi “ON” yang terdapat pada PC;
- c) Pilih menu Smoke Meter;
- d) Tekan Enter / OK untuk tampilan berikutnya;
- e) Pada saat awal alat akan melakukan pemanasan secara otomatis selama ± 3 menit untuk selanjutnya dioperasikan.

2) Proses Pengujian

- a) Tekan pedal gas kendaraan sampai posisi maksimum sebanyak 3 (tiga) kali untuk membersihkan jelaga yang ada pada knalpot kendaraan;
- b) Masukkan probe ke dalam knalpot kendaraan;
- c) Tekan pedal gas kendaraan sampai posisi maksimum tunggu sampai menunjukkan nilai yang stabil, lalu klik F4 untuk menyimpan data;
- d) Masukkan data kendaraan, kemudian klik “Save” yang terdapat pada kanan bawah layar;
- e) Klik “Print” untuk mencetak hasil uji;
- f) Lihat hasil uji apakah hasil tersebut sesuai dengan ambang batas;
- g) Bersihkan probe untuk pengujian berikutnya.

b. PIT WHEEL SUSPENSION



Fungsi : Pemeriksaan bagian bawah kendaraan dilakukan secara visual di lorong uji dengan alat Play Detector.

Komponen-komponen bagian bawah kendaraan yang diperiksa meliputi

:

- 1) Sistem Kemudi
- 2) Sistem Suspensi
- 3) King Pin/Ball Joint
- 4) Bantalan Roda/Bearing
- 5) Kondisi Rangka Dan Pengait Roda
- 6) Kondisi Mesin
- 7) Sistem Transmisi/Penerus Daya
- 8) Sistem Pembuangan
- 9) Sistem Bahan Bakar

Petunjuk pengoperasian :

- 1) Proses Awal
 - a) Kendaraan dalam keadaan tidak bermuatan,
 - b) Tempatkan sumbu 1 kendaraan pada plate alat uji play detector.
- 2) Proses Pengujian
 - a) Tekan “ON” tombol switch senter untuk menghidupkan lampu senter;
 - b) Tekan tombol penggerak play detector, plate akan bergerak kearah samping kiri dan kanan;
 - c) Intruksikan kepada pengemudi untuk mengerem kendaraan dan menahannya untuk beberapa saat;
 - d) Dalam hitungan 10 detik plate akan berhenti sendiri;

- e) Tekan “OFF” pada switch senter untuk mematikan lampu;
- f) Untuk kendaraan selanjutnya lakukan hal yang sama seperti diatas.

c. HEADLIGHT TESTER



Fungsi: mengetahui besarnya intensitas cahaya lampu utama kendaraan dan besarnya penyimpangan arah sorotan lampu ke kiri dan kekanan.

Petunjuk pengoperasian :

1) Proses Awal

- a) Posisi Headlight Tester di depan dan di posisi tengah kendaraan dengan jarak 1 meter;
- b) Atur laser visor pada kendaraan dan hidupkan dengan menekan tombol power untuk melihat posisi horizontal kendaraan;
- c) Atur kedataran alat dengan melihat pada waterpass yang ada pada bagian dalam rumah lensa;
- d) Yakinkan power menyala dengan menyambung adaptor pada listrik.

2) Petunjuk Penggunaan

Untuk pengujian harus dilakukan dengan urutan pengujian pada alat seperti berikut :

- a) Set Height Beam (tinggi lampu);
- b) Set Inclination;
- c) Set Low Beam DX (Lampu dekat kanan);
- d) Set High Beam DX (Lampu jauh kanan);
- e) Set Fog Beam DX (Lampu kabut kanan);
- f) Set Low Beam SX (Lampu dekat kiri);
- g) Set High Beam SX (Lampu jauh kiri);
- h) Set Fog Beam SX (Lampu kabut kiri).

3) Proses Pengujian

- a) Hidupkan alat dengan menahan tombol “ON” ± 3 detik;
- b) Geser alat ke arah lampu;
- c) Atur sinar laser tepat pada tengah lampu;
- d) Masukkan tinggi lampu (dengan melihat pada tiang) - Enter;
- e) Masukkan nilai inclination – Enter;
- f) Periksa arah lampu dekat atas/bawah, dan kanan/kiri dengan melihat bagian dari panel internal (Lihat nilai penyimngan dengan menggerakkan roda panel) – Enter;
- g) Periksa nilai intensitas lampu jauh – Enter;
- h) Cetak hasil dengan memilih “YES”.

d. SIDE SLIP TESTER

Fungsi: memeriksa besarnya kincup roda depan kendaraan/ sikap roda depan kendaraan bermotor



1) Proses Pengujian

- a) Hidupkan alat dengan menahan saklar “ON”
- b) Pada display akan terlihat angka 0000 selama beberapa detik dan kemudian angka 0.0 yang berarti alat siap melakukan pengujian;
- c) Arahkan kendaraan menuju side slip tester secara lurus pada pusat garis tengah tester dengan kecepatan 5 Km/jam;
- d) Pada saat sebelum melintasi alat uji kira-kira 1 meter, perintahkan kepada pengemudi untuk melepas tangannya dari roda kemudi;
- e) Membaca nilai yang tertera di monitor, dipastikan sebelum kendaraan melintasi alat indicator pada monitor menunjukkan posisi nol (0);
- f) Cetak hasil uji dengan menekan tombol “PRINT”;

g) Tekan tombol “RESET” untuk menguji kendaraan selanjutnya.

e. **AXLE LOAD dan BRAKE TESTER**

Fungsi: Untuk mengetahui efisiensi rem utama dan rem parkir serta penyimpangan besarnya gaya rem antara roda kiri dengan roda kanan pada masing-masing sumbu. Karena alat ini disertai dengan axle load, maka alat ini juga dapat digunakan untuk mengukur berat kendaraan.



- 1) Persiapan kendaraan yang akan di uji dengan alat Brake tester :
 - a) Kendaraan dalam keadaan tidak bermuatan / tidak berpenumpang (kosong) kecuali pengemudi,
 - b) Kendaraan tidak ada kebocoran pada system pengereman,
 - c) Jalankan kendaraan perlahan–lahan sejajar dengan garis tengah sumbu,
 - d) Tempatkan roda kendaraan pada roller brake tester di tengah-tengah garis sumbu memanjang,
 - e) Persiapan untuk melaksanakan pengoperasian dengan alat uji brake tester.

2) Proses Awal

- a) Yakinkan hubungan power / listrik dalam kondisi baik;
- b) Hidupkan alat uji dengan menekan tombol power pada komputer;
- c) Tunggu hingga layar menampilkan menu program pengujian;
- d) Tekan F1 untuk menginput test data;
- e) Klik pilihan untuk berat kendaraan sesuai JBB nya;
- f) Masukkan data – data kendaraan dengan menekan F2 (Vehicle Reg Data);

3) Proses Pengujian

- a) Klik “Star”;
- b) Klik menu “Confirm” atau tekan “1” untuk informasi;
- c) Lihat perintah di monitor untuk sumbu 1 kendaraan diposisikan di atas roller;
- d) Penimbangan kendaraan;
- e) Klik “Save Weight” untuk penimbangan berakhir;
- f) Lihat perintah untuk pengujian pengereman;
- g) Tekan “1” untuk mulai penggerakan motor;
- h) Pengukuran gaya maksimum didapat dengan kendaraan mengerem sampai roller terkunci atau terhenti;
- i) Setelah melakukan pengereman maka akan tampil gambar grafik dari hasil pengujian;
- j) Plat penahan akan naik, kemudian tempatkan sumbu berikutnya;

k) Lakukan langkah seperti pada sumbu pertama hingga semua sumbu selesai di ukur (termasuk rem parkir);

l) Klik “F4” untuk mencetak hasil uji.

f. **SPEEDOMETER TESTER**



Fungsi: mengetahui besarnya penyimpangan alat ukur kecepatan kendaraan bermotor yang di ukur pada kecepatan kendaraan 40 km/jam.

1) Proses Pengujian

- a). Sambungkan daya listrik pada alat dan indikator switch pada kondisi “ON”;
- b). Jalankan kendaraan perlahan-lahan ke tester pada arah tegak lurus Roller, sehingga ke dua drive wheels berada di atas roller;
- c). Setel katup udara pada posisi down, plat akan bergerak turun;
- d). Masukkan transmisi roda gigi kendaraan pada transmisi tertinggi dan percepat kecepatan putaran mesin kendaraan sampai speedometer pada kendaraan menunjukkan angka 40 Km/jam;

- e). Lihat kecepatan pada monitor, catat hasil yang di tunjukan;
- f). Kurangi kecepatan mesin dan rem lah roda sampai berhenti.

Perlengkapan yang penulis paparkan diatas harus dipunyai oleh setiap Dinas Perhubungan. Hal tersebut karena telah diatur dalam ketentuan perundang-undangan yang khusus mengatur tentang perlengkapan dalam melakukan pengujian kendaraan bermotor (pasal 2 (2) KM Hub. No 71 tahun 1993). Walaupun didalam lapangan tidak semua peralatan tersebut dapat berfungsi dengan baik akan tetapi Dinas Perhubungan pandeglang senantiasa melakukan tugasnya sesuai dengan pedoman yang sudah ditentukan. Artinya para petugas yang ada diruangan PKB bekerja sangat baik dan sesuai dengan prosedur dari awal hingga akhir sampai dikeluarkanya sertifikat lulus Uji dan penempelan tanda lulus uji dan batas waktu Uji Kir. Berikut ini adalah hasil rekapitulasi kendaraan bermotor yang telah melakukan uji kelaikan dari Bagian Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang:



REKAPITULASI KENDARAAN YANG DIUJI

TAHUN 2009

BULAN	JENIS KENDARAAN														JUMLAH		
	ANGKOT		MINIBUS		MICROBIS		OTOBIS		TRUCK		PICK UP		BOX		TANGKI		JUMLAH
	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	
JANUARI	51	9	-	-	37	-	-	137	-	189	-	5	-	7	-	-	455
PEBUARI	53	10	-	13	48	-	-	134	-	164	-	9	-	5	-	-	436
MARET																	
APRIL																	
MEL																	
JUNI																	
JULI																	
AGUSTUS																	
SEPTEMBER																	
OKTOBER																	
NOPEMBER																	
DESEMBER																	
	104	19	-	13	85	-	-	291	-	333	-	14	-	12	-	-	891

Sumber: Bagian Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Dinas Perhubungan Kabupaten Pangdejang



REKAPITULASI KENDARAAN YANG DIUJI

TAHUN 2008

BULAN	JENIS KENDARAAN																				JUMLAH	
	ANGKOT		MINIBUS		MICROBUS		OTOBIS		TRUCK		PICK UP		BOX		TANGKI		JUMLAH					
	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU	U	TU								
JANUARI	96	13	-	-	9	-	7	-	-	140	-	165	-	8	-	-	2	440				
PEBRUARI	50	7	-	-	10	-	10	-	150	-	170	-	7	-	-	1	405					
MARET	64	7	-	-	10	-	50	-	124	-	164	-	10	-	-	3	432					
APRIL	54	54	-	-	6	-	10	-	138	-	188	-	3	-	-	1	406					
MEI	69	1	-	-	5	-	20	-	153	-	180	-	10	-	-	8	446					
JUNI	62	14	-	-	10	-	6	-	150	-	187	-	10	-	-	2	441					
JULI	69	9	-	-	5	-	31	-	173	-	208	-	11	-	-	7	513					
AGUSTUS	110	22	-	-	9	-	14	-	166	-	217	-	11	-	-	2	551					
SEPTEMBER	45	9	-	-	14	-	54	-	108	-	194	-	14	-	-	4	442					
OKTOBER	58	11	-	-	10	-	15	-	121	-	173	-	9	-	-	7	404					
NOPEMBER	49	1	-	-	10	-	35	-	116	-	166	-	9	-	-	6	392					
DESEMBER	38	13	-	-	6	-	23	-	130	-	141	-	7	-	-	2	360					
	764	113	-	-	104	-	275	-	1669	-	2153	-	109	-	-	45	5232					

Sumber: Bagian Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang

Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor baik angkutan umum maupun barang secara teknis pada dasarnya sama. Masing-masing

mempunyai ketentuan sesuai peraturan perundang-undangan. Yang membedakan adalah jenis rumah-rumah dan benda yang diangkut. Dalam proses 5 pengujian laik jalan, khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Pendeglang, belum menemui kendala yang berarti.

2. Pelaksanaan Pengawasan oleh Dinas Perhubungan dalam Rangka Meningkatkan Ketertiban Angkutan Umum.

Dalam rangka menciptakan ketertiban dalam berlalu-lintas, Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang senantiasa melakukan pengawasan pada setiap kendaraan angkutan umum yang beroperasi. Pengawasan tersebut dapat berupa pelaksanaan pemeriksaan kendaraan angkutan umum dan sejenisnya setiap dua minggu sekali. Pemeriksaan tersebut meliputi kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor, masa berakhirnya kir dan kesesuaian muatan pada kendaraan. Menurut Penguji Pelaksanaan Lanjutan, setiap kendaraan yang diuji dan dinyatakan lulus uji diberikan tanda bukti lulus uji. Dari sertifikat lulus uji tersebut petugas Dinas Perhubungan melakukan pengawasan (wawancara: H. Suwandi, penguji pelaksana lanjutan Dishub Pandeglang, tanggal 19 Maret 2009). Kegiatan dan program pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang yang meliputi pemeriksaan tersebut dapat dilaksanakan pada lokasi-lokasi yang ditunjuk seperti : Cigadung, Cipacung, Labuan dan Panimbang. Pengawasan tersebut dilaksanakan setiap bulan, dibawah ini adalah hasil dari pengawasan Dinas Perhubungan dalam rangka mewujudkan tata tertib dalam berlalu lintas :

Tabel 4.7 data hasil pengawasan tahun 2009

**DATA HASIL PENGAWASAN KENDARAAN ANGKUTAN UMUM DAN BARANG
PADA TERMINAL DAN SUB TERMINAL KABUPATEN PANDEGLANG
TAHUN 2009**

NO	BULAN	LOKASI	PELANGGARAN	JUMLAH KENDARAAN	KETERANGAN
1	JANUARI	SUB TERM. ARTABUANA	HABIS UJI / KIR	14	A. Pengujian / Kir Perda No. 6 Tahun 2001
			HABIS IJIN TRAYEK	18	
			IJIN BONGKAR MUAT	8	
2	FEBRUARI	TERMINAL TAROGONG	HABIS UJI / KIR	21	B. Ijin Trayek Perda No. 7 Tahun 1994
			HABIS IJIN TRAYEK	16	
			IJIN BONGKAR MUAT	12	
3	MARET	SUB TERM. PARI	HABIS UJI / KIR	4	C. Ijin Bongkar Muat Perda No. 7 Tahun 1992
			HABIS IJIN TRAYEK	6	
			IJIN BONGKAR MUAT	3	
4	APRIL	SUB TERM. SAKETI	HABIS UJI / KIR	5	
			HABIS IJIN TRAYEK	3	
			IJIN BONGKAR MUAT	2	
5	MEI	SUB TERM. MENES	HABIS UJI / KIR	9	
			HABIS IJIN TRAYEK	13	
			IJIN BONGKAR MUAT	4	
6	JUNI	SUB TERM. LAMPE	HABIS UJI / KIR	5	
			HABIS IJIN TRAYEK	8	
			IJIN BONGKAR MUAT	4	

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang

Pelaksanaan pengawasan tersebut juga berlaku bagi Uji Numpang yakni pemilik kendaraan yang bukan dari daerah Pandeglang atau kendaraan dari luar Pandeglang diizinkan untuk melakukan uji Kir di Dinas Perhubungan kabupaten Pandeglang dengan memberikan rekomendasi dari Dinas Perhubungan setempat sebelum diadakan uji Kir. Uji numpang ini berlaku untuk kendaraan yang masa ujinya sudah habis atau memang kendaraan tersebut sedang dalam lintasan trayek di kabupaten Pandeglang. Berikut ini adalah rekapitulasi kendaraan yang telah melakukan uji numpang di daerah Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang : Tabel 4.8

**DATA NUMPANG UJI
TAHUN 2008**

NO	BULAN	JUMLAH KENDARAAN
1	JANUARI	85
2	FEBRUARI	73
3	MARET	73
4	APRIL	85
5	MEI	83
6	JUNI	86
7	JULI	96
8	AGUSTUS	98
9	SEPTEMBER	87
10	OKTOBER	76
11	NOPEMBER	72
12	DESEMBER	74
TOTAL		988

**DATA NUMPANG UJI
TAHUN 2009**

NO	BULAN	JUMLAH KENDARAAN
1	JANUARI	109
2	FEBRUARI	88
3	MARET	77
4	APRIL	51
5	MEI	68
6	JUNI	69
TOTAL		462

Sumber: Dinas Perhubungan kabupaten Pandeglang

Dalam Perda Kabupaten Pandeglang No 6 tahun 2001 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor memaparkan bahwa Pengawasan pada pasal 24 yang dilakukan oleh Dishub Kabupaten Pandeglang adalah :

- a. Untuk menjamin bahwa kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan agar tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan diperlukan pengawasan.
- b. Pelaksanaan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini dilakukan di :
 - 1) Terminal
 - 2) Ruas Jalan

c. Dalam hal ditemukan ketidak sesuaian pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud ayat (1) pasal ini maka penguji :

- 1) Mencabut tanda bukti lulus uji
- 2) Memerintahkan secara tertulis pada pemilik kendaraan bermotor untuk dilakukan uji ulangan.

d. Tata cara pelaksanaan pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pasal ini diatur lebih lanjut dengan keputusan Bupati Kepala Daerah.

Tujuan diadakannya kegiatan pengawasan dan pemeriksaan kendaraan bermotor oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang dan satuan lalu lintasnya di jalan adalah sebagai upaya untuk memperkecil tingkat pelanggaran terhadap kelancaran, keselamatan serta ketertiban lalu lintas dan angkutan jalanyang diakibatkan oleh kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pelaksanaan pengawasan tersebut meliputi pengecatan hasil uji laik jalan baik menhenai masa berlaku uji berkala maupun kesesuaian fisik kendaraan dengan keterangan tanda bukti lulus uji.

Pengujian kendaraan bermotor adalah penunjang dalam menjamin keselamatan kendaraan yang dioperasikan di jalan. Sehingga pengawasan dalam hal kelaikan jalan di wilayah hukum Kabupaten Pandeglang termasuk dalam kategori yang cukup ketat karena menyangkut faktor keselamatan jiwa manusia dalam berlalu lintas. Apabila terjadi peningkatan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Pandeglang, maka akan menjadi beban berat bagi Satuan Lalu Lintas daerah hukum Kabupaten Pandeglang. Hal ini berarti

menjadi tanggung jawab baik bagi pihak kepolisian, Satuan Lalu Lintas Dinas Perhubungan dan masyarakat secara umum.

Masalah yang harus dihadapi dan diselesaikan dibalik meningkatnya kecelakaan lalu lintas tersebut adalah apakah kesalahan atau faktor yang paling berpengaruh dalam kecelakaan tersebut. Masalah yang demikian harus dicari tahu penyebab yang paling mendominasi. Biasanya faktor manusia (*human error*), faktor kendaraan, faktor jalan atau sarana prasarana lalu lintas yang tidak berfungsi dengan baik. Salah satu penyebab diatas harus diselesaikan dengan baik agar tidak terjadi lagi penambahan korban kecelakaan lalu lintas. Dari faktor-faktor tersebut Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang melakukan pengawasan berupa pemeriksaan kendaraan di jalan. Pengawasan dilaksanakan di sub-sub yang menjadi daerah operasi kendaraan angkutan umum wilayah Pandeglang. Misalnya: di terminal/ sub terminal, pangkalan serta di jalan secara gabungan bersama instansi terkait.

Menurut peraturan pemerintah No. 42 tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan:

Pasal 2

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di jalan dilakukan oleh :

- (1)Polisi Negara Republik Indonesia;
- (2)Pegawai Negeri sipil yang memiliki kualifikasi tertentu di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 4

(1) Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa pegawai Negeri Sipil sebagaimana dimaksudkan dalam pasal 2 huruf b, meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan yang terdiri dari :

- a. Pemeriksaan tanda bukti lulu uji, bagi kendaraan yang wajib uji;
- b. Pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang meliputi :
 1. Sistem rem;
 2. Sistem kemudi;
 3. Posisi roda depan;
 4. Badan dan kerangka kendaraan \;
 5. Pemuatan;
 6. Klakson;
 7. Lampu-lampu;
 8. Penghapus kaca;
 9. Kaca spion;
 10. Ban;
 11. Emisi gas buang;
 12. Kaca depan dan kaca jendela;
 13. Alat pengukur kecepatan;
 14. Sabuk keselamatan;
 15. Perlengkapan dan peralatan.

Pemeriksaan terhadap kewajiban memiliki tanda bukti lulus uji untuk kendaraan bermotor jenis sepeda motor dan mobil penumpang serta pemeriksaan terhadap kewajiban melengkapi sabuk keselamatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilaksanakan setelah kewajiban tersebut dinyatakan berlaku.

D. Pelaksanaan Penegakan Hukum Oleh Dinas Perhubungan Dalam Mengatasi Pelanggaran Uji Laik Jalan.

Dalam rangka melaksanakan ketertiban berlalu lintas, Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang senantiasa melaksanakan penegakan hukum dengan berpedoman pada peraturan yang telah diberlakukan oleh pemerintah. Apabila diketahui angka kecelakaan lalu lintas menurun hal tersebut semata-mata karena usaha satuan lalu lintas dan Dinas Perhubungan untuk bekerjasama dalam melakukan operasi-operasi gabungan untuk mentertibkan lalu lintas di wilayah hukum Kabupaten Pandeglang.

1. Dinas Perhubungan dalam menegakkan hukum bagi pelanggaran Uji Kir.

Sub bagian Lalu lintas Hery. H menyatakan bahwa yang menjadi faktor utama terjadinya pelanggaran uji laik jalan adalah kurangnya kesadaran para pengemudi atau pemilik kendaraan bersangkutan yang tidak memperhatikan hal-hal yang berkaitan dengan uji laik jalan, pentingnya melakukan tes uji laik jalan (wawancara: Hery.H Sub bagian Lalin Dishub Pandeglang, 17 Maret 2009).

Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang senantiasa memberikan pembinaan kepada masyarakat, khususnya pengemudi dan pemilik kendaraan wajib uji, tentang pentingnya pengujian kendaraan/ laik jalan untuk jaminan keselamatan para pengguna jalan pada umumnya dan penumpang kendaraan angkutan umum pada khususnya. Pelanggaran yang sering dilakukan oleh para pengemudi adalah mengabaikan asap kendaraan menjadi hitam akibat dari kondisi kendaraan sudah tidak layak lagi dikarenakan usia kendaraan yang sudah tua atau tidak memenuhi standar tapi masih tetap dipakai untuk mengangkut penumpang. Hal tersebut dikarenakan belum ada pengaturan sanksi bagi pengemudi atau pemilik kendaraan yang masih menggunakan kendaraannya yang sudah harus memasuki masa peremajaan. Dalam Perda Banten yang berlaku bagi seluruh wilayah Banten menyatakan bahwa :

Pasal 18

- (2) Untuk menjamin keselamatan, kenyamanan, dan kelangsungan pelayanan angkutan umum yang dioperasikan wajib dilakukan peremajaan.
- (3) Pelaksanaan peremajaan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam ayat
 - (1) dilakukan terhadap kendaraan umum yang telah dioperasikan sekurang-kurangnya 7 (tujuh) tahun.

Kelemahan dari pasal tersebut adalah belum mengatur mengenai sanksi-sanksinya jadi akan menimbulkan kebingungan bagi masyarakat ketika akan memperkarakannya dalam hukum.

Tindakan-tindakan Dinas Perhubungan dalam menegakkan hukum bagi pelanggar lalu lintas khususnya pelanggaran Kir senantiasa berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang berlaku misalnya bagi kendaraan wajib uji yang diketahui sudah tidak laik jalan dan masa berlaku Uji Kir sudah lewat jangka waktunya tentunya diberikan sanksi tilang tindak pidana ringan dan disidangkan ke pengadilan, selanjutnya diperintahkan untuk melakukan uji berkala. Bapak Ansor seorang pengemudi angkutan umum lintasan trayek Anten-Cadasari Pandeglang mengaku pernah sekali ditilang oleh petugas Dishub karena masa Kir telah habis namun ia belum melakukan uji kir lagi padahal ia mengetahui secara pasti bahwa dalam peraturannya 1 (satu) bulan sebelum masa kir habis maka ia harus melaporkan pada bagian PKB untuk diberi surat keterangan dan jadwal pemberitahuan uji kir. Tidak ada kesulitan sebenarnya bagi bapak Ansor jika ia mengikuti prosedurnya namun ia mengatakan bahwa pada saat itu belum mempunyai uang untuk membayar administrasi sekaligus biaya perbaikan mesin di bengkel. Hal ini tidak akan terjadi apabila dari jauh-jauh hari para pengemudi angkutan telah mempersiapkannya karena pada kenyataan yang penulis amati masih banyak juga pemilik angkutan atau pengemudi angkutan yang melaksanakan uji kir sesuai prosedur pada saat itu.

Berdasarkan undang-undang No. 14 tahun 1992 Pasal 16 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan :

(1) Untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.

(2) Pemeriksaan kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :

a. Pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan;

b. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran atau surat tanda coba kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi sebagaimana dimaksud dalam pasal 13, pasal 14, pasal 18 dan lain-lain yang diperlukan.

(3) Ketentuan mengenai tata cara dan syarat-syarat pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

Dinas perhubungan kabupaten pandeglang dalam melakukan pemeriksaan terhadap setiap kendaraan senantiasa berpedoman pada Peraturan pemerintah No. 42 tahun 1993 yang menetapkan bahwa dalam melakukan pemeriksaan pada setiap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan berdasarkan wewenangnya :

Pasal 8

Pegawai negeri sipil dalam melaksanakan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, berwenang untuk :

(1) Melakukan pemeriksaan terhadap tanda bukti lulus uji;

(2)Melakukan pemeriksaan terhadap fisik kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 huruf b.

Pasal 10

Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh pemeriksa Pegawai Negeri Sipil dilaksanakan apabila :

- (1)Angka kecelakaan lalu lintas di jalan cenderung meningkat, disebabkan oleh kondisi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- (2)Jumlah kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan cenderung meningkat dan/ atau tingkat ketidaktaatan pemilik cenderung meningkat untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor pada waktunya.

Pasal 11

(1)Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 9 dan pasal 10 dilakuka dalam jangka waktu paling lama 21 (dua puluh satu) hari.

(2)Pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan tidak pada satu tempat tertentu.

Pasal 13

(1)Pemeriksaan yang melakukan pemeriksaan kedaraan bermotor di jalan wajib dilengkapi dengan surat perintah tudas.

(2) Surat perintah tugas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dikeluarkan oleh:

- a. Kepala kepolisian negara republik indonesia untuk pemeriksaan yang dilakukan oleh petugas polisi negara republik indonesia.
- b. Menteri untuk pemeriksaan yang dilakukan oleh pemeriksa pegawai negeri sipil.

Seorang pengemudi atau pemilik angkutan yang telah melanggar pasal-pasal yang berkaitan dengan uji laik jalan Dinas perhubungan dan kepolisian akan menindak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Pasal-pasal penindakan tersebut terdapat dalam UU No. 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, pasal tersebut diantaranya adalah :

Pasal 54

Barang siapa mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang tidak sesuai dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, atau tidak sesuai dengan kelas jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 12 ayat (1) di pidana dengan pidana kurungan paling lama 3 (tiga) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.3000.000.- (tiga juta rupiah).

Pasal 55

Barang siapa memasukan ke dalam wilayah Indonesia atau membuat atau merakit kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang akan dioperasikan di dalam negeri yang tidak sesuai

dengan peruntukannya, atau tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan atau tidak sesuai dengan kelas jalan yang akan dilaluinya sebagaimana dimaksud dalam pasal 12 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) tahun dan denda setinggi-tingginya Rp.12.000.000,- (dua belas juta rupiah).

Pasal 56

Barang siapa mengemudikan kendaraan khusus di jalan tanpa dilengkapi dengan tanda bukti lulus uji sebagaimana dimaksud pasal 13 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.2000.000,- (dua juta rupiah).

Apabila kendaraan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ternyata tidak memiliki tanda bukti lulus uji dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.6000.000,- (enam juta rupiah).

Dengan pemberlakuan pasal-pasal pemidanaan diatas maka diharapkan masyarakat menjadi takut kemudian akan mencegah dirinya untuk melakukan hal atau pelanggaran lalu lintas yang akan menjeratkan dirinya pada salah satu pasal diatas. Meskipun yang penulis amati selama melakukan penelitian belum ditemukan pelanggaran yang terlalu berat karena mereka telah menanamkan rasa takut pada hukum sehingga akan selalu sadar dalam melaksanakan ketertiban lalu lintas.

2. Kerjasama Dinas Perhubungan dan Kepolisian Resor Pandeglang dalam Mengatasi Pelanggaran KIR.

Sesuai ketentuan peraturan Pemerintah No. 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan apabila :

- a. Angka kecelakaan lalu lintas di jalan cenderung meningkat disebabkan kondisi kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- b. Jumlah kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan cenderung meningkat.
- c. Tingkat ketidaktaatan pemilik kendaraan cenderung meningkat untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor tepat pada waktunya.

Dengan faktor-faktor tersebut diatas maka Dinas Perhubungan Daerah Pandeglang perlu untuk melakukan pengawasan atau operasi secara gabungan dengan melibatkan pihak kepolisian. Menurut Rendhi Heryandi petugas Pelaksana Pengujian Laik Jalan, alasan adanya operasi gabungan yang sering disebut Bakor Lantas adalah karena (wawancara: Rendhi Heryandi pelaksana pengujian laik jalan, tanggal 19 Maret 2009) :

- a. Pendapatan asli daerah menurun sehingga akan mengakibatkan program daerah menjadi tidak dapat berjalan dengan lancar.
- b. Meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas baik disebabkan oleh kelalaian pengemudi sendiri maupun karena kondisi kendaraan yang tidak memenuhi standar teknis dan laik jalan.

Operasi gabungan biasanya dilaksanakan pada saat menjelang lebaran, natal dan tahun baru seperti operasi Lilin ,operasi candi yang melibatkan satuan lalu lintas baik dari kepolisian maupun dari dinas perhubungan. Dalam peraturan pemerintah menetapkan bahwa :

Pasal 17

(1)Pemeriksaan dalm rangka pemenuhan pesyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) huruf b, wajib menggunakan peralatan pemeriksa sesuai obyek yang akan diperiksa.

(2)Peralatan pemeriksaan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi :

- a. alat uji rem
- b. alat uji gas buang
- c. alat uji penerang
- d. alat timbang berat kendaraan beserta muatannya
- e. alat uji sistem kemudi dan kedudukan roda depan
- f. alat uji standar kecepatan
- g. alat uji kebisingan
- h. alat uji lainnya yang dibutuhkan.

Pasal 18

(1)Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilaksanakan secara gabungan yang terdiri dari :

- a. pemeriksaan dari kepolisian negara republik indonesia;

- b. pemeriksaan pegawai negeri sipil yang memiliki kualifikasi tertentu dibidang lalu lintas dan angkutan jalan;

(2)Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat pula dimanfaatkan untuk kepentingan tertentu oleh instansi lain.

Pasal 21

(1)Dalam hal ditemukan pelanggaran lalu lintas dalam pemeriksaan yang berupa:

- a. pelanggaran terhadap pemenuhan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3, pemeriksa polisi negara republik indonesia melaporkan kepada pejabat penyidik polisi Negara Republik Indonesia;
- b. pelanggaran terhadap pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 pemeriksa pegawai negeri sipil melaporkan kepada penyidik pegawai negeri sipil;

(2)Apabila pelanggaran yang dilakukan menyangkut pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 huruf b, butir 1, 2, 3 , 4 dan butir 11 pemeriksa harus pula memerintahkan secara tertulis untuk melakukan uji ulang.

Berdasarkan pasal-pasal tersebut secara otomatis dinas perhubungan kabupaten pandeglang juga mempunyai kewenangan untuk melakukan

penyidikan bagi pelanggaran yang terjadi untuk kemudian diserahkan ke pengadilan dan diproses dalam waktu sesingkat-singkatnya. Kepolisian juga berhak untuk melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor yang berkaitan dengan masa berlaku Kir apabila ditemukan pelanggaran dan diselesaikan dalam waktu yang sesingkat-singkatnya dengan memberikan surat peringatan untuk segera dilakukan uji berkala pada kendaraanya.

Menurut anggota Sat Lantas Polres Pandeglang mengatakan bahwa dalam melaksanakan kerjasama antara Polri dengan Dinas Perhubungan sangat diperlukan untuk meningkatkan ketertiban berlalu lintas. Misalnya melaksanakan Giat Operasi Penindakan Pelanggaran, khususnya terhadap pelanggaran Kir/ Laik Jalan, secara bersama-sama dimana Polri/ Polantas sebagai Korwas PPNS yang ada di Dinas Perhubungan. Dalam menyelenggarakan kerjasama tersebut dapat berupa (wawancara: Taufik Firdaus anggota Satlantas Polres Pandeglang, 18 Maret 2009) :

- a. pemasangan rambu-rambu lalu lintas
- b. jembatan timbang
- c. pengawasan terminal/ sub terminal
- d. penindakan pelanggaran lalu lintas
- e. rekayasa dan ketekniknikan bidang lalu lintas dalam rangka penyelesaian pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas.

Kendala yang dihadapi dalam kerjasama antara Dinas Perhubungan dengan Polri adalah bahwa Polri setiap menindak pelanggaran dalam lalu

lintas selalu berpedoman pada undang-undang yang berlaku. Sedangkan Dinas Perhubungan lebih pada Peraturan Daerah yang ditetapkan oleh Gubernur setempat. Sehingga kadang-kadang terjadi perbedaan pendapat dalam penindakan pelanggaran lalu lintas tersebut. Namun hal ini tidak membuat kerjasama antara Polri dengan Dinas Perhubungan menjadi tidak tegas. Artinya undang-undang tetap menjadi pedoman keduanya dalam mewujudkan ketertiban dalam berlalu lintas. Upaya-upaya Polri dalam menangani pelanggaran diantaranya:

- a. melaksanakan Dikmas Lantas (pendidikan masyarakat bidang lalu lintas) baik melalui sosialisasi langsung kepada masyarakat ataupun melalui media cetak/ elektronik
- b. kerjasama antar lintas sektoral/ antar insatnsi terkait, pemerintah dan swasta dalam hal penyelesaian pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas
- c. melaksanakan evaluasi bersama (dewan keselamatan jalan raya)
- d. melaksanakan rekayasa terutama dalm bidang keteknikan lalu lintas dalm rangka penyelesaian pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Dalam mewujudkan tertib, aman, lancar, dan selamat di jalan seperti apa yang menjadi pedoman undang-undang No. 14 tahun 1992 bahwa diperlukan sinergi antara pihak-pihak yang terkait dalam hal ini Dinas Perhubungan dan kepolisian sesuai dengan kewenangan masing-masing. Setiap kegiatan dalam upaya mencapai tujuan dimaksud Dinas Perhubungan kabupaten Pandeglang selalu berkoordinasi atau bekerja sama dengan pihak kepolisian dan menurut kepala bagian pengujian kendaraan bermotor

kerjasama antara dinas perhubungan dengan pihak kepolisian cukup efektif dalam mengatasi permasalahan dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.

3. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum Pada Uji Laik Jalan

a. Dinas Perhubungan

Untuk melaksanakan penegakkan hukum, khususnya yang berkaitan dengan pelaksanaan Uji Kir, Dinas Perhubungan tidak pernah melakukan tebang pilih jika sedang melaksanakan tugasnya. Artinya setiap ada keluhan atau telah diketahui angka kecelakaan lalu lintas terus meningkat maka tidak segan-segan untuk segera mengerahkan satuan lalu lintasnya terjun kelapangan mengadakan operasi dan mengadakan pemeriksaan pada setiap kendaraan angkutan umum, kendaraan proyek dan kendaraan lintas propinsi. Bahkan setiap akan mengadakan operasi di jalan selalu mengadakan koordinasi dengan pihak kepolisian jika keadaan memungkinkan untuk melakukan operasi gabungan. Sehingga waktu yang digunakan akan berjalan secara efektif. Hal ini dilakukan untuk lebih menjamin keselamatan segala pihak. Artinya bukan hanya para penumpang tapi juga untuk semua pemakai jalan, untuk mencegah lebih banyak terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menciptakan ketertiban lalu lintas.

Faktor-faktor yang dapat mempengaruhi penegakan hukum pada uji laik jalan diantaranya adalah meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kenyamanan pemakai jalan menjadi

terganggu. Hal tersebut biasanya terjadi karena kendaraan tersebut tidak laik. Misalnya perangkat mesinnya tidak benar-benar laik, masih banyak kekurangan atau tidak dalam keadaan sesuai dengan standar. Mesin yang rusak tapi tetap dipertahankan untuk beroperasi akibatnya fatal jika tidak dapat dihindari. Maka Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintasnya rutin mengadakan pemeriksaan untuk menghindari hal-hal yang nantinya akan menimbulkan akibat yang fatal.

b. Sopir angkutan/ Pemilik angkutan

Banyak alasan ketika penulis menanyakan faktor yang membuat para sopir angkutan tidak tepat waktu dalam melakukan uji berkala diantaranya adalah malas dengan prosedurnya untuk melakukan uji berkala yang berbelit karena mereka cenderung lebih kepada yang instan artinya dengan membayar administarsi maka akan langsung mendapat sertifikat uji tersebut. Ada lagi yang mengatakan keadaan ekonomi sedang tidak mendukung maka mereka menunda-nunda waktu untuk melakukan uji berkala. Baru ketika ada pemeriksaan oleh Dinas Perhubungan dan kepolisian mereka akan mau melakukannya. Hal ini tidak berlaku bagi mereka yang sedang beruntung belum pernah diperiksa oleh pihak yang berwenang pada saat ada pemeriksaan. Padahal jika para sopir angkutan dapat melakukan sesuai dengan prosedur semua akan berjalan dengan mudah dan tidak berbelit-belit hanya saja mereka kadang-kadang lebih menyukai yang serba instan. Sesuai dengan mekanismenya jika mereka sudah melakukan uji berkala pertama maka

yang selanjutnya mereka hanya akan melewati tahap administrasi kemudian ketika masuk bengkel Dinas Perhubungan petugas hanya akan memeriksa mesinnya kemudian diberikan sertifikat lulus uji jika telah lulus, karena sebelum sampai di kantor Dinas Perhubungan mereka sudah memperbaiki di bengkel setempat.

Pemahaman pentingnya uji laik jalan bukan hanya sekedar membayar biaya administrasi saja di bagian pengujian kendaraan bermotor akan tetapi lebih kepada bagaimana kendaraan tersebut diuji atau dites kelaikannya. Hal ini dibuktikan pada saat kendaraan tersebut berada di jalan raya, standar uji kelaikannya, seperti kelengkapan lampu-lampu, emisi gas buang yang baik, dan daya muat kendaraan yang sesuai dengan ketentuan, relatif terpenuhi. Dan pemilik kendaraan melakukan pra uji laik jalan seminggu sebelum masa berlaku uji laik jalan habis. Meskipun pra uji laik jalan tersebut tidak termasuk dalam peraturan. Hal tersebut dilakukan oleh pemilik kendaraan dengan tujuan preparasi dan efisiensi waktu. Sehingga jika ada kekurangan dalam kelengkapan uji laik jalan, para pemilik kendaraan tersebut langsung memasukkan kendaraannya ke bengkel. Jadi pemahaman masyarakat Pandeglang mengenai pentingnya uji laik jalan relatif baik.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dari pembahasan yang telah diuraikan sebelumnya penulis dapat menarik suatu kesimpulan yaitu:

1. Sosialisasi tentang Uji Laik Jalan sebagai implementasi Undang-undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah Kabupaten Pandeglang melalui dua tahap yaitu :

- a. Tahap Pembinaan oleh Kepala Pengujian Laik Jalan.
- b. Tahap himbauan oleh petugas pengujian laik jalan.

Sosialisasi yang paling efektif adalah pada pembinaan karena pengemudi berinteraksi langsung dengan petugas sehingga dapat terhindar dari ketidaktahuan pada materi uji dan arti penting uji laik jalan tersebut.

2. Pengawasan Proses uji Laik jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang dalam mewujudkan ketertiban dalam berlalu lintas.

Pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang berupa pelaksanaan pemeriksaan kendaraan angkutan umum. Pemeriksaan tersebut meliputi kelengkapan surat-surat kendaraan bermotor, masa berakhirnya Kir dan kesesuaian muatan pada kendaraan yang dilakukan setiap bulan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang. Setiap kendaraan yang diuji dan dinyatakan lulus uji diberikan tanda bukti lulus uji. Dari sertifikat lulus uji tersebut petugas Dinas

Perhubungan melakukan pengawasan. Seperti ketika pengemudi telah melanggar pasal 12 Perda Kabupaten Pandeglang No 6 tahun 2001 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor yang menyatakan bahwa apabila sudah habis masa berlaku dan tidak melaksanakan pengujian kembali maka bukti lulus uji dinyatakan tidak berlaku lagi atau akan dicabut.

3. Penegakkan hukum oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang dalam mengatasi pelanggaran Uji Laik Jalan.

Upaya-upaya Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang dalam melaksanakan penegakkan hukum :

- a. Penegakkan hukum oleh Dinas Perhubungan untuk menangani pelanggaran dalam KIR.

Setiap kendaraan wajib uji yang diketahui sudah tidak laik jalan atau sudah habis masa berlaku Kir tentunya diberikan sanksi tilang tindak pidana ringan dan disidangkan ke pengadilan, selanjutnya diperintahkan untuk melakukan uji berkala. Dalam menegakkan hukum Dinas Perhubungan senantiasa berpedoman pada ketentuan undang-undang yang berlaku sehingga tidak terjadi kesewenang-wenangan dalam menindak pelanggar.

- b. Kerjasama Dinas Perhubungan dan Kepolisian Resor Pandeglang dalam Mengatasi Pelanggaran KIR.

Kerjasama antara Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang dengan Kepolisian Resort Pandeglang dalam menyelenggarakan kerjasama dalam

operasi gabungan seperti operasi candi dan operasi lilin tersebut dapat berupa:

- a. pemasangan rambu-rambu lalu lintas
- b. jembatan timbang
- c. pengawasan terminal/ sub terminal
- d. penindakan pelanggaran lalu lintas
- e. rekayasa dan keteknikan bidang lalu lintas dalam rangka penyelesaian pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas.

Upaya-upaya Kepolisian Resort Pandeglang dan Dinas Perhubungan dalam menangani pelanggaran diantaranya;

- a. melaksanakan Dikmas Lantas (pendidikan masyarakat bidang lalu lintas) baik melalui sosialisasi langsung kepada masyarakat ataupun melalui media cetak/ elektronik
- b. kerjasama antar lintas sektoral/ antar instansi terkait, pemerintah dan swasta dalam hal penyelesaian pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas
- c. melaksanakan evaluasi bersama (dewan keselamatan jalan raya)
- d. melaksanakan rekayasa terutama dalam bidang keteknikan lalu lintas dalam rangka penyelesaian pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas.

Dalam mewujudkan tertib, aman, lancar, dan selamat di jalan seperti apa yang menjadi pedoman Undang-undang No. 14 tahun 1992, bahwa diperlukan sinergi antara pihak-pihak yang terkait, dalam hal ini Dinas Perhubungan dan Kepolisian sesuai dengan kewenangan masing-masing.

B. SARAN

Mengingat masih adanya kendala-kendala yang harus dihadapi maka hendaknya pemerintah Kabupaten Pandeglang khususnya Dinas Perhubungan Pandeglang dapat membenahi agar UU No 14 tahun 1992 dapat diimplementasikan dengan baik oleh masyarakat Pandeglang pada umumnya, jika terus menerus disosialisasikan dengan benar dan melakukan pengawasan dengan ketat maka akan menimbulkan rasa takut bagi pemilik kendaraan untuk melanggar ketentuan tersebut dan pemilik kendaraan perlahan-lahan mengerti akan pentingnya kendaraan harus melakukan uji berkala serta diremajakan yaitu untuk jaminan keselamatan dan kelestarian lingkungan. Hal ini juga berlaku untuk penggunaan sarana dan prasarana dalam uji berkala agar digunakan dengan semestinya sehingga dalam menegakkan hukum pada pelanggar dapat dilaksanakan sesuai dengan peraturan undang-undang.

Maka besar harapan penulis agar masing-masing pihak terutama dari pihak pemerintah selaku pembuat produk undang-undang harus lebih memperhatikan dari segi isi dan sanksi agar tidak menimbulkan kebingungan pada masyarakat. Seperti yang terdapat dalam Perda Provinsi Banten No 49 tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Perhubungan yang salah satu pasalnya mengatur tentang pemberlakuan pelaksanaan peremajaan kendaraan yang dilakukan terhadap kendaraan umum yang telah dioperasikan sekurang-kurangnya 7 (tujuh) tahun, pasal tersebut tidak disertai sanksi bagi pelanggarnya sehingga akan sangat baik jika sanksinya telah ada agar pegemudi tidak mudah untuk menyepelekan

peraturan tersebut sehingga kerjasama bagi masing-masing pihak sangat diperlukan untuk mewujudkannya.



DAFTAR PUSTAKA

- Angkatan Bersenjata Republik Indonesia. 1993. *Pedoman Memasyarakatkan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia
- Arikunto, Suharsimin. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: Rineka Cipta
- Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.1999. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka
- Dinas Perhubungan Kabupaten Pandeglang.1996. *Pedoman Pengujian Laik Jalan*. Pandeglang
- Fachrudin, Irfan.2004.*Pengawasan Peradilan Administrasi terhadap Pemerintah*. Bandung: P.T. ALUMNI
- Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia. 1997. *Peningkatan Tiga Penampilan POLRI Bidang Lalu Lintas*. Jakarta
- Moleong, Lexi J. 2004. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Reamaja Rosdakarya
- Munawar, Ahmad. 2006. *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*.Yogyakarta: Beta Offset
- Patilima, Hamid. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta
- Rahardjo, Satjipto. TT. *Masalah penegakan Hukum: Suatu Tinjauan Sosiologis*. Jakarta. Badan Pembinaan Hukum Nasioanal. Hal 24

Salim, H.A. Abbas. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

Soemitro, Hanitijo, Roni. 1990. *Metode Penelitian Hukum dan Jumentri*. Jakarta. Ghalia Indonesia

Soekanto, Soerjono. 1983. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta. PT. Rajawali

Sudarto. 1981. *Kapita Selekta hukum Pidana*. Bandung. Alumni

Soekanto, Soerjono dan Sri Mamujdi. 1983. *Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

Subagyo. 2008. *Panduan Bimbingan, Penyusunan Ujian dan Penilaian Skripsi Mahasiswa*. Semarang. Unnes Pres

Sudarsono. 2005. *Kamus Hukum*. Jakarta: PT. Rineka Cipta

Sujanto. 1986. *Beberapa Pengertian Di Bidang Pengawasan*. Jakarta: Ghalia Indonesia

www.hubdat.webrid.co.id

www.dephumkam.go.id

<http://www.admsci.ui.edu>

Peraturan Perundang-undangan

Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1992 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan

Bermotor di Jalan

Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan Dan Pengemudi

Keputusan Menteri Perhubungan No: KM 81 Tahun 1993 tentang Pengujian Tipe
Kendaraan Bermotor

Keputusan Menteri Perhubungan No: KM 67 Tahun 1993 tentang Tata Cara
Pemeriksaan Persyaratan Teknis Dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor Di
Jalan

Peraturan Daerah Provinsi Banten No 49 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan
Perhubungan

Peraturan Daerah Kabupaten Pandeglang No 6 Tahun 2001 tentang Retribusi
Pengujian Kendaraan Bermotor

Peraturan Daerah Kabupaten Pandeglang No 20 tahun 2008 tentang Pembentukan
Unit Pelaksana Teknis Dinas Pada Dinas Daerah Kabupaten Pandeglang

