

**PELAKSANAAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR PM 133 TAHUN 2015 TENTANG PENGUJIAN  
BERKALA KENDARAAN BERMOTOR (STUDI PADA  
DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM)**

**SKRIPSI**



**Oleh**

**Annisa Putri**

**150710033**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA  
UNIVERSITAS PUTERA BATAM  
2019**

**PELAKSANAAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR PM 133 TAHUN 2015 TENTANG PENGUJIAN  
BERKALA KENDARAAN BERMOTOR (STUDI PADA  
DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM)**

**SKRIPSI**

**Untuk memenuhi salah satu syarat  
memperoleh gelar Sarjana**



**Oleh**

**Annisa Putri**

**150710033**

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN HUMANIORA  
UNIVERSITAS PUTERA BATAM  
2019**

## SURAT PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa ;

1. Skripsi ini adalah asli dan pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (sarjana, dan/atau magister), baik di Universitas Putera Batam maupun di perguruan tinggi lain;
2. Skripsi ini adalah murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan pembimbing;
3. Dalam skripsi ini tidak terdapat karya atau pendapat yang tertulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka;
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Batam, 13 Maret 2019

Yang membuat pernyataan,

**Annisa Putri**  
**150710033**

**PELAKSANAAN PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
NOMOR PM 133 TAHUN 2015 TENTANG PENGUJIAN  
BERKALA KENDARAAN BERMOTOR (STUDI PADA  
DINAS PERHUBUNGAN KOTA BATAM)**

**SKRIPSI**

**Untuk memenuhi salah satu syarat  
memperoleh gelar Sarjana**

**Oleh**

**Annisa Putri**

**150710033**

**Telah disetujui oleh Pembimbing pada tanggal  
seperti tertera di bawah ini**

**Batam, 13 Maret 2019**

**Irene Svinarky, S.H., M.Kn.  
Pembimbing**

## ABSTRAK

Uji berkala kendaraan bermotor di dalam masyarakat lebih dikenal dengan sebutan uji kir. Uji berkala kendaraan merupakan suatu bentuk pengawasan pemerintah dalam upaya menjamin kelayakan kendaraan yang ada di jalan agar memenuhi syarat teknis dan laik jalan. Adapun landasan yuridis yang peneliti gunakan pada penelitian ini yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta diperdalam pembahasannya pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Tujuan penelitian ini adalah : Pertama, untuk mengetahui pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor; Kedua, untuk mengetahui kendala-kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Batam yang berkaitan dengan masalah uji berkala kendaraan bermotor. Metode penelitian yang peneliti gunakan di dalam penelitian ini adalah penelitian hukum empiris atau penelitian hukum sosiologis. sedangkan dalam memperoleh data peneliti menggunakan data primer kemudian dibantu dengan data sekunder. Hasil penelitian tentang pengujian berkala kendaraan bermotor di Kota Batam yaitu Dinas Perhubungan Kota Batam dalam pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor saat ini sudah menggunakan sistem *drive thru* dan kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Batam dalam pelaksanaan uji berkala yaitu kurangnya kesadaran masyarakat untuk mengujikan kendaraannya.

**Kata Kunci:** Uji Berkala, Kendaraan Bermotor, Peraturan Menteri

## **ABSTRACT**

*Periodic testing of motorized vehicles in the community is better known as the kir test. Periodic testing of vehicles is a form of government oversight in an effort to ensure the feasibility of vehicles on the road to meet technical requirements and roadworthiness. The juridical foundation that the researchers used in this study was Law Number 22 Year 2009 concerning Road Traffic and Transportation and deepened the discussion on Minister of Transportation Regulation Number Pm 133 of 2015 concerning Periodic Testing of Motor Vehicles. The purpose of this study is: first, to find out the implementation of periodic testing of motor vehicles in accordance with the minister of transportation regulations number PM 133 of 2015 concerning periodic testing of motorized vehicles; secondly, to find out the obstacles faced by the transportation office of the city of Batam related to the problem of periodic testing of motorized vehicles. The research method that the researchers used in this study was empirical legal research or sociological legal research. Whereas in obtaining the data the researcher uses primary data then is assisted with secondary data. The results of the research on periodic testing of motor vehicles in the city of Batam, namely the transportation office of the city of Batam in the implementation of periodic testing of motorized vehicles have used the drive thru system and the constraints faced by the batam city transportation service in conducting periodic tests are lack of public awareness to test their vehicles.*

**Keywords:** *Periodic Test, Motorized Vehicles, Ministerial Regulations*

## KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan segala rahmat dan karuniaNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan tugas akhir yang merupakan salah satu persyaratan untuk menyelesaikan Program Studi Strata Satu (S1) pada Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna. Karena itu, kritik dan saran akan senantiasa penulis terima dengan senang hati. Dengan segala keterbatasan dan dorongan dari berbagai pihak . Untuk itu, dengan segala kerendahan hati, penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada,

1. Ibu Dr. Nur Elfi Husda, S.Kom.M.SI, selaku Rektor Universitas Putera Batam;
2. Bapak Suhardianto, S.Hum., M.Pd., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Humaniora Universitas Putera Batam;
3. Ibu Rizki Tri Anugrah Bhakti, S.H, M.H, selaku Wakil Dekan Fakultas Ilmu Sosial Dan Humaniora Universitas Putera Batam;
4. Bapak Padrisan Jamba, S.H.,M.H, selaku Ketua Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Ilmu Sosial Dan Humaniora Universitas Putera Batam;
5. Ibu Irene Svinarky, S.H.,M.Kn., selaku Dosen Pembimbing Skripsi yang telah menyediakan waktu dalam memberikan bimbingan dan petunjuk sampai selesainya skripsi ini;
6. Bapak Drs. Ukas,S.H.,M.Hum., selaku Dosen Pembimbing Akademik penulis Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam;
7. Segenap Dosen Program Studi Ilmu Hukum Universitas Putera Batam yang telah banyak membantu penulis selama menuntut ilmu di Universitas Putera Batam;
8. Segenap Staff Perpustakaan Universitas Putera Batam yang telah memberikan pelayanan yang baik selama penulis mengunjungi perpustakaan;
9. Segenap Pegawai Dinas Perhubungan Kota Batam yang telah meluangkan waktu untuk memberikan data ataupun informasi yang penulis butuhkan dalam penelitian ini;
10. Teristimewa dan hormat Bapak Sangkot (Alm) dan Ibu Tuti Yahuni S.Pd selaku orangtua penulis yang telah berjuang membesarkan penulis sehingga bisa seperti sekarang ini;

11. Damuji selaku suami tercinta dan ananda Trafalgar Bam Ibrahimovic yang telah membantu dan rela menemani penulis selama melakukan penelitian ini;
12. Leni Primasari, Sandika, Nurainun, Khairil Anwar selaku saudara kandung penulis yang selama ini telah mendukung dan memberi semangat penulis dalam menyelesaikan skripsi ini;
13. Seluruh teman sekelas penulis yang telah mendukung selama penulis menjalankan perkuliahan selama ini dan Yohanes Angelo Roncali yang telah membantu penulis dalam teknik penulisan skripsi ini;

Semoga Allah SWT membalas semua kebaikan dan selalu mencurahkan hidayah serta taufik-Nya, Amin

Terima Kasih,

Batam, 13 Maret 2019

Annisa Putri



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN SAMPUL DEPAN</b> .....	i
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	ii
<b>SURAT PERNYATAAN</b> .....	iii
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b> .....	iv
<b>ABSTRAK</b> .....	v
<b>ABSTRACT</b> .....	vi
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	ix
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xii
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xiii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Identifikasi Masalah .....	7
1.3 Batasan Masalah .....	7
1.4 Rumusan Masalah .....	8
1.5 Tujuan Penelitian.....	8
1.6 Manfaat Penelitian.....	8
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1 Kerangka teori .....	10
2.1.1 Istilah Transportasi .....	10
2.1.2 Pengertian Transportasi .....	12
2.1.3 Teori Transportasi.....	13
2.1.4 Teori Biaya .....	16
2.1.5 Teori Pelaksanaan.....	17
2.1.6 Teori sanksi Administrative.....	18
2.1.7 Definsi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor .....	19
2.2 Kerangka Yuridis.....	20

2.2.1	Tinjauan Umum Hierarki atau Tata Urutan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia .....	20
2.2.2	Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 .....	22
2.2.3	Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan .....	22
2.2.4	Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.....	25
2.2.5	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor .....	25
2.2.6	Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 156 Tahun 2016 Tentang Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor.....	27
2.2.7	Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Retribusi Terminal, Dan Retribusi Izin Trayek Kota Batam.....	28

### **BAB III METODE PENELITIAN**

3.1	Jenis dan Sifat Penelitian.....	30
3.2	Metode Pengumpulan Data .....	30
3.2.1	Jenis Data.....	30
3.2.2	Alat Pengumpulan Data.....	31
3.2.3	Lokasi Penelitian .....	32
3.3	Metode Analisis Data .....	32
3.4	Penelitian Terdahulu.....	33

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

4.1	Hasil Penelitian.....	38
4.1.1	Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraa Bermotor sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 133 Tahun 2015 .....	38
4.1.2	Kendala-kendala dalam Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungn Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.....	45
4.2	Pembahasan .....	51
4.2.1	Pelaksanaan pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor agar sesuai dengan Ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 133 Tahun 2015.....	51

4.2.2	Kendala-kendala dalam Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor .....	62
<b>BAB V SIMPULAN DAN SARAN</b>		
5.1	Simpulan.....	65
5.2	Saran .....	66
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>68</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 4. 1 <i>Diesel smoke tester</i> .....	55
Gambar 4. 2 <i>Gas Emission Analyzer</i> .....	56
Gambar 4. 3 Alat Emisi Untuk Solar .....	56
Gambar 4. 4 Alat Emisi Untuk Bensin .....	57
Gambar 4. 5 <i>Head Light Tester</i> .....	57
Gambar 4. 6 <i>Axle Load Tester</i> .....	58
Gambar 4. 7 <i>Side Slip Tester</i> .....	58
Gambar 4. 8 <i>Brake Tester</i> .....	59
Gambar 4. 9 <i>Speedometer Tester</i> .....	59
Gambar 4. 10 <i>Pit lift</i> .....	60

## DAFTAR TABEL

Tabel 4. 1Kendaraan Bermotor Wajib Uji Menurut Jenis Kendaraan Bulan Januari S/D Desember Tahun 2018 .....	42
Tabel 4. 2 Tarif Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Batam.....	43
Tabel 4. 3 Laporan Kendaraan yang Uji di Uptd Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Batam Tahun 2018 .....	47

# **BABI**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kumpulan peraturan dibuat untuk mengatur masyarakat dalam bertingkah laku atau tindakan manusia dalam masyarakat. Hukum memiliki sifat memaksa yang maksudnya agar hukum dapat ditaati oleh masyarakat. Untuk mewujudkan terciptanya ketertiban dalam kehidupan berbangsa dan bernegara maka aturan hukum berisikan perintah dan larangan untuk melakukan sesuatu dan tidak melakukan sesuatu. Berlandaskan pancasila sebagai ideologi bangsa Indonesia dalam menjunjung tinggi nilai agama dan adat istiadat yang telah lama tumbuh dan berkembang dalam masyarakat Indonesia jauh sebelum bangsa Indonesia merdeka. Indonesia berpegang teguh kepada hukum (*rechtsstaat*) yang berlaku dan bukan berdasar kepada kekuasaan (*machtsstaat*) saja. Hukum yang ada di Indonesia terdiri dari hukum adat, hukum islam, hukum barat yang menganut berdasarkan sistem hukum *civil law* dan juga *common law*.

“Hukum adat berasal dari kebiasaan adat yang hidup ditengah-tengah masyarakat di Indonesia berbeda halnya dengan hukum islam dimana perkembangan hukum ini sesuai dengan banyaknya masyarakat yang menganut agama islam. Sistem *civil law* diterapkan di Indonesia karena Belanda pernah menjajah bangsa Indonesia sedangkan *common law* diterapkan di Indonesia melalui keanggotaan indonesia dalam perjanjian-perjanjian dan konvensi-konvensi internasional, (Teguh Prasetyo, 2014) “.

Penerapan pluralisme hukum di Indonesia, dikarenakan keempat hukum berjalan di Indonesia. Hal yang dinyatakan oleh Ilham Basri bahwa sistem hukum

Indonesia yang rumit dan luas memiliki beberapa unsur hukum yang berkaitan antara satu dan lainnya, (Teguh Prasetyo, 2014 : 4).

Luasnya Wilayah Indonesia dari sabang sampai marauke dapat dilihat dari perbedaan karakteristik Indonesia yang memiliki lima pulau besar yaitu Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi dan Papua. Selain itu, wilayah Indonesia juga memiliki pulau-pulau kecil sehingga pemerintah di Indonesia harus berusaha memenuhi sarana transportasi sebagai penghubung untuk dapat menjangkau pulau-pulau tersebut. Transportasi merupakan solusi yang tepat untuk mengatasi masalah tersebut. Ketersediaan transportasi bukan hanya untuk menghubungkan wilayah saja namun transportasi juga mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan maupun masyarakat dalam pembangunan ekonomi yaitu dalam mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi dan sosial politik suatu negara. Transportasi yang dimanfaatkan secara efektif dan efisien dapat memberikan dampak yang signifikan bagi pemerataan pembangunan di Indonesia. Setiap tahunnya Jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan,. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor tersebut dikarenakan merupakan kebutuhan penduduk dan sebagai solusi untuk memenuhi mobilitasnya (Reswa, 2016 : 1).

Transportasi merupakan suatu sarana yang berguna dalam mengurangi waktu tempuh ke tempat tujuan. Tidak dapat dipungkiri bahwa keberadaan transportasi sangat berpengaruh terhadap kehidupan manusia terutama dalam menjalankan aktifitas sehari-hari. Transportasi terdiri dari beberapa jenis yaitu transportasi darat, laut, bahkan udara. Beberapa jenis transportasi tersebut seperti transportasi darat memiliki potensi kecelakaan relatif lebih tinggi dari pada

transportasi laut dan udara. Untuk meminimalisir hal tersebut maka dibentuklah aturan mengenai uji berkala.

Uji berkala kendaraan bermotor di dalam masyarakat lebih dikenal dengan sebutan uji kir (Hendry S.Siswosoediro, 2009 : 27). Uji berkala kendaraan merupakan suatu bentuk pengawasan pemerintah dalam upaya menjamin kelayakan kendaraan yang ada di jalan agar memenuhi syarat teknis dan laik jalan. Kementerian perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan dibidang perhubungan salah satunya adalah pengawasan terhadap uji berkala. Uji berkala dilaksanakan oleh pemerintah, pemegang merek dan oleh swasta. Keterlibatan swasta dalam kegiatan uji berkala, kementerian perhubungan bersama pemerintah daerah akan tetap melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan uji berkala.

Pelayanan pengujian kendaraan bermotor merupakan Salah satu obyek retribusi jasa umum. Obyek retribusi jasa umum yang bertujuan untuk kepentingan dan kemanfaatan umum serta dapat dinikmati oleh pribadi maupun badan merupakan suatu pelayanan yang diberikan oleh pemerintah. Sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, sebagaimana dimaksud dalam jenis-jenis retribusi jasa umum pelayanan pengujian kendaraan bermotor diselenggarakan oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah (Permadhi, 2017 :280).

Ketentuan mengenai uji berkala kendaraan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kemudian lebih mendalam pembahasannya pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Berdasarkan Pasal



53 ayat (1) yaitu uji berkala wajib dilakukan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Kemudian, di ayat (2) disebutkan bahwa pengujian berkala meliputi kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor serta pengesahan hasil uji. Selain pada Pasal 53, pengaturan mengenai uji berkala lebih lanjut diperjelas pada Pasal 54 dan Pasal 55 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutana Jalan.

Menurut penjelasan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kemudian yang dimaksud dengan uji berkala yaitu pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Tujuan dilaksanakannya uji berkala kendaraan bermotor adalah untuk memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan di jalan. Pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor juga mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan yang berkemungkinan diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan di jalan. Selain itu uji berkala kendaraan bermotor dilaksanakann dengan tujuan untuk memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Kenyataannya yang ditemui masih banyaknya kendaraan bermotor yang tidak melakukan uji berkala terutama kendaraan mobil bus atau yang disebut

bimbar oleh masyarakat khususnya di wilayah Kota Batam. Hal ini merupakan salah satu yang menyebabkan kendaraan tersebut tidak laik jalan dan kemudian diperparah dengan supir yang mengendarai kendaraan secara ugal-ugalan di jalan . Padahal kendaraan umum seharusnya memenuhi standar kendaraan angkutan. Kendaraan yang tidak laik jalan ini dapat menimbulkan banyaknya kecelakaan di jalan raya karena kendaraan tidak memenuhi persyaratan teknis laik jalan namun masih beroperasi. Tidak dapat dipungkiri bahwa masyarakat menjadi korban akibat masih beroperasinya kendaraan tersebut.

Hal yang harus dilakukan agar dapat menjamin keselamatan masyarakat sebagai penumpang maka diperlukan pengujian secara berkala terhadap kendaraan tersebut. Uji Berkala pada kendaraan bertujuan untuk menertibkan kondisi kendaraan sebagaimana layaknya, namun aparat yang melaksanakan dengan sistem yang dipergunakan serta peralatan pendukungnya merupakan faktor keberhasilan program ini. Pengujian kendaraan merupakan salah satu upaya untuk memperbaiki kualitas udara di luar ruangan terutama di jalan raya serta permukiman yang berada pada lintasan angin yang berasal dari jalan raya. Selain itu, pengujian kendaraan juga dilaksanakan dalam rangka menjamin keselamatan penumpang dan pelayanan umum. Dalam rangka mewujudkan pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor maka diharapkan Dinas Perhubungan dapat lebih tegas menertibkan bimbar tidak laik jalan yang masih beroperasi demi keselamatan jiwa pengguna jalan. Pemerintah sebagai regulator memiliki peranan yang sangat diperlukan dalam mengatur, membina dan mengawasi penyelenggaraan transportasi publik. Kegiatan operasional transportasi yang

dilakukan pemerintah yaitu menentukan trayek/rute transportasi, menetapkan tarif angkutan, melakukan pengaturan lalu lintas kendaraan bermotor, melakukan kir kondisi fisik/teknis kendaraan bermotor, pengawasan kelayakan/kelaikan kendaraan bermotor, dan melakukan evaluasi terhadap kegiatan pelayanan transportasi.

Selain bentuk fisik kendaraan yang memprihatinkan, mesin kendaraan juga sering mengalami kerusakan. Keberadaan kendaraan dengan fisik yang memprihatinkan di jalan raya dapat merusak pemandangan di jalan raya. Tidak hanya itu kendaraan ini juga sebagai salah satu penyumbang kemacetan dan kecelakaan lalu lintas. Hal lain yang sering dilakukan pengendara antara lain seperti menerobos lampu merah, dan berhenti tidak sesuai dengan rambu lalu lintas. Penyelenggaraan transportasi perkotaan yang efektif dan efisien yaitu melayani angkutan penumpang dan barang secara lancar (cepat), selamat (aman), berkapasitas dan berfrekuensi, tertib dan teratur, murah (terjangkau), nyaman, dan tersedia keseluruh bagian kota.

Dari permasalahan yang telah dipaparkan dia atas maka telah terlupakan oleh masyarakat bahwa seharusnya pemanfaatan kendaraan oleh masyarakat harus mengingat bahwa ada aspek-aspek hukum. Salah satu aspek hukum yang harus dijalankan oleh masyarakat adalah dengan mengurus pengujian kendaraan bermotor melalui dinas yang telah disediakan oleh pemerintah. Penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor yang telah ditentukan oleh pemerintah dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan. Tanpa adanya kesadaran masyarakat untuk

mengujikan kendaraannya maka pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor tidak akan dapat berjalan secara maksimal (Chantika, 2013 : 11).

Berdasarkan uraian yang telah penulis paparkan di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji secara keilmuan dalam sebuah skripsi, dengan judul **“Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Pm 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Batam).”**

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dalam penelitian ini peneliti mengidentifikasi permasalahan sebagai berikut :

1. Masih adanya kendaraan bermotor yang tidak melakukan uji berkala sehingga menyebabkan kendaraan tersebut tidak laik jalan.
2. Uji berkala merupakan syarat laik jalan sebagai kendaraan bermotor yang salah satunya mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas.

## **1.3 Batasan Masalah**

Penelitian ini hanya memfokuskan atau dibatasi pada permasalahan sebagai berikut :

1. Penelitian ini hanya memfokuskan pada Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.
2. Penelitian ini difokuskan pada kendala-kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Batam berkaitan dengan masalah Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

#### **1.4 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, maka permasalahan yang akan peneliti kaji dalam penelitian ini adalah :

1. Apakah Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor Sudah Sesuai Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor ?
2. Apa Saja Kendala-Kendala Yang Dihadapi Dinas Perhubungan Kota Batam Dalam Melaksanakan Uji Berkala Kendaraan Bermotor ?

#### **1.5 Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui Pelaksanaan Uji Berkala Kendaraan Bermotor Sudah Sesuai Dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.
2. Untuk mengetahui Kendala-Kendala Yang Dihadapi Dinas Perhubungan Kota Batam Dalam Melaksanakan Uji Berkala Kendaraan Bermotor.

#### **1.6 Manfaat Penelitian**

- a. Manfaat Teoritis
  - 1) Penelitian ini dalam bidang hukum perdata dapat memberikan kontribusi terutama terkait dengan pengujian berkala kendaraan bermotor.

- 2) Penelitian ini juga diharapkan dapat dijadikan referensi bagi peneliti lain yang membahas tentang pengujian berkala kendaraan bermotor.

b. Manfaat Praktis

- 1) Bagi pemerintah

Penelitian ini bertujuan memberikan masukan pada pemerintah agar dapat membuat kebijakan-kebijakan baru untuk meningkatkan pengawasan terhadap penyelenggaraan uji berkala kendaraan bermotor mengingat karena masih adanya kendaraan yang tidak laik jalan namun masih beroperasi.

- 2) Bagi Dinas Perhubungan

Penelitian ini bertujuan agar Dinas Perhubungan dapat lebih tegas menertibkan kendaraan yang tidak laik jalan namun masih beroperasi.

- 3) Bagi Masyarakat

Penelitian ini bertujuan agar masyarakat dapat mengetahui betapa pentingnya pengujian berkala kendaraan bermotor bagi keselamatan dalam berkendara.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Kerangka teori**

##### 2.1.1 Istilah Transportasi

Bahasa transportasi berasal dari bahasa latin yaitu, *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa (Gunawan, 2015 : 1). Oleh sebab itu, transportasi dapat diartikan sebagai suatu sarana untuk mengangkut barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin.

Unsur-unsur pokok yang berkaitan di dalam transportasi yaitu :

a. Orang dan barang

Orang ataupun barang yang akan dipindahkan dari posisi awal ke posisi tujuannya untuk memindahkannya maka perlu menggunakan kendaraan sebagai alat pemindahannya.

b. Kendaraan sebagai alat angkut

Kendaraan merupakan alat untuk menggerakkan sesuatu yang digunakan sebagai alat angkutan, baik untuk pemindahan orang ataupun barang. Kendaraan dapat dibagi menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

c. Jalan sebagai prasarana angkutan

Menurut UU No. 22/2009 lebih menggambarkan bahwa jalan yang merupakan seluruh bagian jalan adalah penunjang bagi lalu lintas umum, yang terletak di atas dan dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, namun untuk jalan rel dan jalan kabel merupakan pengecualiannya. Jalan sebagai aspek penunjang dibagian transportasi bermanfaat dalam memindahkan angkutan dari suatu tempat ke tempat lainnya. Adapun katagori jalan dapat dibagi menjadi 2 yaitu: jalan alam dan jalan buatan. Jalan alam (natural) terbentuk karena faktor alam yang terjadi dengan sendirinya yang dapat dicontohkan antara lain jalan setapak, laut dan udara sedangkan jalan buatan merupakan hasil ciptaan manusia untuk memenuhi kebutuhannya.

d. Terminal

Terminal digunakan sebagai tempat persinggahan kendaraan ketika penumpang (orang atau barang) dinaikkan ataupun diturunkan. Adapun istilah-istilah yang digunakan untuk terminal antara lain sebagai berikut : depot, stasiun, pelabuhan laut, bandar udara.

e. Organisasi sebagai pengelola angkutan

Organisasi merupakan susunan dari orang-orang yang dibentuk untuk mengatur dan melaksanakan jalannya transportasi dengan lancar, aman dan nyaman.



### 2.1.2 Pengertian Transportasi

Transportasi atau transpor merupakan suatu tindakan atau kegiatan mengangkut atau memindahkan muatan (barang dan orang) dari suatu tempat ke tempat lainnya (Adisasmita, 2011 : 9). Transportasi merupakan suatu upaya dalam memindahkan orang dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Transportasi adalah suatu sarana penghubung, mendekatkan, menjembatani, antara pihak-pihak yang saling membutuhkan. Pentingnya peranan transportasi dalam kehidupan manusia sudah dirasakan sejak dahulu, dimana masyarakat primitif sudah menggunakan sampan atau rakit untuk menyusuri sungai.

Perkembangan transportasi disesuaikan dengan kebutuhan manusia dalam intensitas perjalanan yang dilakukan manusia untuk melakukan perjalanan atau pindah dari suatu tempat ketempat lainnya. Perkembangan transportasi selanjutnya yaitu ditemukan angkutan mobil (kendaraan bermotor) yang merupakan kendaraan yang digerakkan dengan tenaga motor. Semakin berkembangnya zaman maka sudah dimulai menggunakan pesawat udara dengan kelebihanannya yaitu berkecepatan tinggi dan mempunyai daya muat yang cukup besar yang menghubungkan kota-kota besar antar benua.

Dalam proses pengaturan regulasi transportasi, memiliki dokumen lengkap mengenai kendaraan sebagai bukti sah kelayakan jalan suatu kendaraan angkutan (KIR/keur) yang diterbitkan oleh institusi tertentu yaitu Dinas Perhubungan diwajibkan bagi para pengguna transportasi individu, angkutan barang dan angkutan orang. (Kawangmani, Pratama, & Samudro, 2017 : 73).

Kendaraan disebut juga sebagai alat transportasi. Kendaraan atau angkutan adalah alat transportasi yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh mesin sedangkan kendaraan tidak bermotor dapat digerakan oleh makhluk hidup. Salah satu kendaraan tidak bermotor yang dapat digerakkan oleh manusia adalah gerobak. Kendaraan dibagi menjadi kendaraan bermotor perseorangan dan kendaraan bermotor umum. Kendaraan perseorangan merupakan kendaraan milik pribadi yang biasanya ditandai dengan tanda nomor kendaraan bermotor berlatar belakang hitam dengan tulisan berwarna putih.

Kendaraan umum juga memiliki tanda nomor kendaraan bermotor namun memiliki perbedaan yaitu memiliki latar belakang kuning dengan tulisan berwarna hitam. Kendaraan bermotor untuk mengemudikannya wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM). Ketentuan penggunaan Surat Izin Mengemudi (SIM) harus sesuai dengan jenis kendaraan yang dikemudikan.

### 2.1.3 Teori Transportasi

Fungsi dari transportasi antara lain sebagai berikut:

1. Membantu dalam melancarkan arus barang dan manusia
2. Adanya transportasi dapat membantu dalam perkembangan pembangunan (*the promoting sector*).

Transportasi mempunyai 4 manfaat yang dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Manfaat Ekonomi bertujuan agar manusia dapat menciptakan sesuatu yang bermanfaat untuk memenuhi kebutuhannya.

2. Manfaat Sosial; kemudahan yang diberikan dalam menggunakan transportasi, yaitu:
  - a. Kelompok ataupun perorangan dapat menerima pelayanan;
  - b. Transportasi juga dapat dijadikan alat dalam penyampaian dan pertukaran dalam pemberian informasi;
  - c. Dijadikan alternatif dalam melakukan perjalanan untuk bersantai;
  - d. Lebih mempersingkat waktu yang dan juga jarak tempuh;
  - e. Transportasi juga dapat membantu untuk mendekatkan hubungan silaturahmi bagi penduduk yang letaknya terpencar.
3. Manfaat Politik pada transportasi yaitu dapat menciptakan persatuan, memberikan pelayanan yang lebih luas, keamanan bagi negara, mengatasi bencana, dan sebagainya;
4. Manfaat Kewilayahan yaitu agar dapat memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, maupun di wilayah pedalaman.

Mengenai jenis-jenis transportasi yang akan peneliti jabarkan adalah sebagai berikut:

1. Transportasi Darat

Terdiri dari kendaraan bermotor, kereta api, bahkan gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda,sapi,kerbau) dan manusia.

2. Transportasi Air (sungai, danau, laut)

Terdiri dari kapal, tongkang, perahu, dan rakit.

3. Transportasi Udara

Terdiri dari pesawat terbang (Setiani, 2015 : 104).

Mengenai Moda Transportasi yaitu Moda berasal dari kata “modus” yaitu segala sesuatu yang dapat dilihat fisiknya. Moda berkaitan dengan pilihan jenis transportasi yang hendak digunakan. Transportasi merupakan usaha untuk pemindahan orang atau barang dari tempat asal ke tempat tujuannya. Jadi, Moda transportasi merupakan ragam alat transportasi yang digunakan untuk melayani perpindahan orang atau barang dari tempat asal ketempat tujuannya.

Macam-macam moda transportasi menurut (Miro, 2011 : 42) adalah sebagai berikut :

1. Moda transportasi berdasarkan geografis operasi
  - a. Transportasi darat
  - b. Transportasi laut
  - c. Transportasi udara
2. Moda transportasi berdasarkan prasarana
  - a. Jalan
  - b. Terminal
3. Moda transportasi berdasarkan jangkauan wilayah pelayanan
  - a. Lokal
  - b. Regional
  - c. Nasional
  - d. internasional
4. Moda transportasi berdasarkan sifat pelayanan
  - a. Transportasi pribadi
  - b. Transportasi umum (angkutan umum)

5. Moda transportasi berdasarkan objek yang dipindahkan
  - a. Moda transportasi penumpang
  - b. Moda transportasi barang
  - c. Moda transportasi benda cair
  - d. Moda transportasi benda curah
6. Moda transportasi berdasarkan tenaga pendorong
  - a. Moda transportasi alamiah
  - b. Moda transportasi Mekanis (bermesin/bermotor)

#### 2.1.4 Teori Biaya

(Salim, 1993 : 5) dalam bukunya yang berjudul Manajemen Transportasi mengungkapkan bahwa faktor yang sangat menentukan dalam transportasi adalah biaya. Hal ini karena biaya merupakan hal untuk menetapkan tarif, serta sebagai alat kontrol dalam pengoperasian agar tercapai tingkat efektivitas dan efisien.

Biaya pelayanan (*cost of service*) sebagai dasar untuk struktur pentarifan terdiri dari biaya langsung dan biaya tidak langsung.

Jumlah biaya angkutan tergantung dari :

1. Biaya berdasarkan jarak yang dalam ukuran ton-kilometer
2. Biaya berdasarkan penggunaan angkutan dalam ukuran waktu
3. Biaya berdasarkan sifat khusus suatu muatan

Di Indonesia setiap alat angkut memiliki perbedaan jenis tarif. Tarif angkutan diatur dan ditetapkan oleh pemerintah.

Tarif angkutan darat dibedakan atas :

1. Tarif angkutan dalam kota

2. Tarif angkutan antarkota.

#### 2.1.5 Teori Pelaksanaan

Pedoman manusia dalam bertindak diatur oleh hukum. Di kehidupan masyarakat sehari-hari hukum mempunyai arti yang sangat penting, karena yang menjadi tujuannya terletak pada pelaksanaan hukum tersebut. Terwujudnya Ketertiban dan ketentraman dalam kenyataan ketika hukum itu dilaksanakan. Berjalan lancarnya pelaksanaan hukum apabila masyarakat menaati hukum dan sadar terhadap pentingnya hukum tersebut. Bantuan aparat negara juga sangat penting dalam terwujudnya pelaksanaan hukum tersebut (Tutik, 2006).

Westra berpendapat bahwa apa yang dimaksud dengan Pelaksanaan adalah suatu upaya dalam melaksanakan rencana serta kebijakan yang terlebih dahulu telah dirumuskan, ditetapkan atribut yang diperlukan dalam menjalankannya seperti siapa yang melaksanakannya, dimana tempat dilaksanakannya dan sejak kapan dimulainya. Bintoro Tjokroadmudjoyo juga mengungkapkan Pengertian Pelaksanaan sebagai rangkaian kegiatan yang melalui suatu proses, merupakan kebijakan suatu program dalam mencapai suatu tujuan. Kemudian Menurut Siagian S.P Pengertian Pelaksanaan merupakan pencapaian tujuan dengan efisien dan ekonomis oleh suatu organisasi dengan cara memberikan motivasi terhadap anak buah untuk bekerja secara ikhlas. Pengertian Pelaksanaan dirumuskan oleh Lembaga Administrasi Negara RI sebagai usaha para pegawai dan anggota organisasi dalam mencapai tujuan yang direncanakan sebelumnya.(V. Pratama, 2018)

Di dalam Kamus Bahasa Indonesia Pelaksanaan merupakan proses dan cara melaksanakan, sedangkan Peraturan adalah ketentuan yang harus dijalankan dan dipatuhi segala kaidahnya. Peraturan yang dimaksud dalam hal ini adalah Peraturan Menteri Perhubungan. Aturan adalah *a statement formally specifying a required mode or standard of behavior*. Aturan adalah pernyataan secara formal menetapkan cara atau ukuran perilaku. Erward Roy Krishnan menyatakan bahwa aturan ditetapkan oleh seseorang yang memiliki kewenangan dan aturan tidak mudah untuk diubah (A'an Efendi, Freddy Poernomo, 2016 :161).

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut, maka penulis menyimpulkan bahwa pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan adalah proses dan cara melaksanakan ketentuan suatu kaidah yang dibuat oleh pihak yang berwenang sebagai pedoman masyarakat dalam bertingkah laku dalam hal ini yaitu ketentuan Menteri Perhubungan. Ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan harus dijalankan dan dipatuhi, karena merupakan suatu kaidah yang dibuat oleh pemerintah untuk mengatur jalannya transportasi.

#### 2.1.6 Teori sanksi Administrative

Pengertian sanksi administrative menurut Van Wijk/W Konijnenbelt adalah sarana-sarana kekuatan menurut hukum publik yang dapat diterapkan oleh badan atau Pejabat TUN sebagai reaksi terhadap mereka yang tidak mentaati norma-norma hukum TUN (Anggriani, 2012 : 185). Pemahaman terhadap berbagai sanksi tersebut di atas penting dalam kajian hukum administrasi Negara, karena didalamnya menyangkut bukan saja tentang efektivitas penegakan hukum, bagaimana pemerintah menggunakan kewenangannya dalam menerapkan sanksi,

dan prosedur penerapan sanksi, tetapi juga untuk mengukur apakah norma-norma hukum administrasi Negara-yang didalamnya memuat sanksi-telah sesuai dibuat dan relevan di tengah masyarakat (HR, 2017 : 304).

#### 2.1.7 Definsi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Pengujian adalah proses, cara, perbuatan menguji. Sedangkan Berkala adalah berulang-ulang pada waktu tertentu. Kemudian yang dimaksud dengan kendaraan adalah sesuatu yang dapat dikendarai, sesuatu yang dapat ditumpangi. Bermotor adalah menggunakan motor. Adapun yang dimaksud dengan motor adalah mesin yang menjadi tenaga penggerak.

Tenaga penggerak adalah tenaga atau energi yang digunakan untuk menarik atau mendorong alat angkutan. Jenis-jenis tenaga yang dapat digunakan untuk menggerakkan angkutan dapat berupa tenaga manusia, binatang, tenaga uap, tenaga listrik, tenaga diesel, Bahan Bakar Minyak (BBM), batu bara, bahkan juga tenaga atom dan tenaga nuklir. Dari pengertian-pengertian tersebut penulis menyimpulkan bahwa definisi pengujian berkala kendaraan bermotor adalah pengujian kendaraan bermotor adalah suatu proses menguji secara berulang pada waktu tertentu terhadap kendaraan yang menggunakan motor atau mesin sebagai tenaga penggeraknya.

Pengujian kendaraan bermotor atau kir adalah serangkaian kegiatan menguji atau memeriksa kendaraan bermotor, kereta gandeng, kereta tempel dan kendaraan khusus, dalam rangka memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pengujian kendaraan bermotor dimaksudkan dengan tujuan agar dapat menjamin keselamatan dan kelestarian lingkungan. Pengujian kendaraan bermotor ini



dilakukan agar kendaraan tersebut nantinya tidak menimbulkan masalah di jalan raya misalnya seperti kecelakaan maupun menimbulkan polusi udara. Pengujian berkala kendaraan bermotor meliputi pemeriksaan pada sistem pengereman pengecekan suara klakson, dan pemeriksaan teknis lainnya seperti pemeriksaan gas buang kendaraan atau emisi serta lampu-lampu pada kendaraan. Pemeriksaan lain yang juga sangat penting dilakukan yaitu pemeriksaan pada kondisi mesin. Pengujian tersebut semestinya diperuntukan bagi semua kendaraan wajib uji dan kendaraan dapat di uji yang beroperasi di jalan agar sarana angkutan memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan. (Pratama, 2015 : 91).

Pengujian kendaraan bermotor merupakan perwujudan dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang kendaraan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 156 Tahun 2016 Tentang Kompetensi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

## **2.2 Kerangka Yuridis**

### **2.2.1 Tinjauan Umum Hierarki atau Tata Urutan Peraturan Perundang-undangan di Indonesia**

Di Indonesia dikenal adanya Hierarki atau Tata Urutan Peraturan Perundang-Undangan. Teori Hierarki Peraturan Perundang-Undangan berasal dari Hans Kelsen, yaitu Stufentheori. Pada Teori ini dijelaskan bahwa norma-norma hukum itu berjenjang-jenjang dalam suatu hierarki tata susunan, dimana

suatu norma yang lebih rendah berlaku, bersumber dan berdasar pada norma yang lebih tinggi, demikian seterusnya sampai pada suatu norma yang dapat ditelusuri lebih lanjut dan bersifat hipotesis dan fiktif, yaitu norma dasar (groundnorm). (Josef Mario, S.H., 2016).

Hierarki atau Tata Urutan Peraturan Perundang-Undangan di Indonesia merujuk ke Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan terdiri atas Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat, Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Daerah Provinsi, dan Peraturan Daerah Kabupaten/Kota. (Barlian, 2016).

Pada Pasal 8 ayat (1) ditegaskan bahwa jenis Peraturan Perundang-undangan selain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) mencakup peraturan yang ditetapkan oleh Majelis Permusyawaratan Rakyat, Dewan Perwakilan Rakyat, Dewan Perwakilan Daerah, Mahkamah Agung, Mahkamah Konstitusi, Badan Pemeriksaan Keuangan, Komisi Yudisial, Bank Indonesia, Menteri, Badan, Lembaga, atau komisi yang setingkat yang dibentuk dengan Undang-undang atau Pemerintah atas perintah Undang-undang, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi, Gubernur, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kabupaten/Kota, Bupati/Walikota, Kepala Desa atau yang setingkat.

Di dalam Pasal 8 ayat (2) juga dikatakan bahwa Peraturan perundang-undangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diakui keberadaan dan mempunyai kekuatan hukum yang mengikat sepanjang diperintahkan oleh

Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi atau dibentuk berdasarkan kewenangan. Dari penjelasan di atas maka Peraturan Menteri yang dalam hal ini adalah Menteri Perhubungan dapat dijadikan sebagai suatu yang memiliki kekuatan hukum yang mengikat yang mana seharusnya hukum yang mengikat tersebut harus dijalankan agar tercapainya tujuan yang diharapkan dengan dibuatnya peraturan ini.

Landasan yuridis yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

#### 2.2.2 Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945

Pasal 5 ayat (1) menyebutkan bahwa Presiden berhak mengajukan rancangan undang-undang kepada Dewan Perwakilan Rakyat.\*).

Pasal 20 ayat (1) menyebutkan bahwa Dewan Perwakilan Rakyat memegang kekuasaan membentuk undang-undang.\*).

Pasal 20 ayat (2) menyebutkan bahwa Setiap rancangan undang-undang dibahas oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Presiden untuk mendapat persetujuan bersama.\* ).

#### 2.2.3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan

##### Jalan

Beberapa ketentuan dalam peraturan ini yang relevan dengan penelitian yang ingin penulis kaji adalah sebagai berikut :

Pasal 53 ayat (1) menyebutkan bahwa Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil

bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.

Pasal 53 ayat (2) menyebutkan bahwa Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan: a. pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan b. pengesahan hasil uji.

Pasal 53 ayat (3) menyebutkan bahwa Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh: a. unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota; b. unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari Pemerintah; atau c. unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah.

Pasal 54 ayat (1) menyebutkan bahwa Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

Pasal 54 ayat (2) menyebutkan bahwa Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi: a. susunan; b. perlengkapan; c. ukuran; d. karoseri; dan e. rancangan teknis Kendaraan Bermotor sesuai dengan peruntukannya.

Pasal 54 ayat (3) menyebutkan bahwa Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi: a. emisi gas buang Kendaraan Bermotor; b. tingkat kebisingan; c. kemampuan rem utama; d. kemampuan rem parkir; e. kincup roda depan; f. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama; g. akurasi alat penunjuk kecepatan; dan h. kedalaman alur ban.

Pasal 54 ayat (4) menyebutkan bahwa Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu.

Pasal 54 ayat (5) menyebutkan bahwa Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pemberian kartu uji dan tanda uji.

Pasal 54 ayat (6) menyebutkan bahwa Kartu uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji.

Pasal 54 ayat (7) menyebutkan bahwa Tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan masa berlaku hasil uji.

Pasal 55 ayat (1) menyebutkan bahwa Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf b diberikan oleh: a. petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atas usul gubernur untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota; dan b. petugas swasta yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian agen tunggal pemegang merek dan unit pelaksana pengujian swasta.

Pasal 55 ayat (2) menyebutkan bahwa Kompetensi petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.

Pasal 56 menyebutkan bahwa Ketentuan lebih lanjut mengenai uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53, Pasal 54, dan Pasal 55 diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 76 ayat (1) menyebutkan bahwa setiap orang yang melanggar ketentuan pasal 53 ayat (1) , pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) atau pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa, a. peringatan tertulis, b. pembayaran denda, c. pembekuan izin an/atau pencabutan izin.

#### 2.2.4 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan

Pasal 151 menyebutkan bahwa Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemeriksaan dan pengujian diatur dengan peraturan menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 182 menyebutkan bahwa Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pengenaan sanksi administratif diatur dengan peraturan menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

#### 2.2.5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Pasal 52 ayat (1) menyebutkan bahwa pengujian kendaraan bermotor wajib melakukan pemeriksaan teknis dan pengujian laik jalan terhadap setiap kendaraan bermotor yang diajukan oleh pemohon untuk dilakukan pengujian berkala

Pasal 52 ayat (2) menyebutkan bahwa pemeriksaan teknis kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pemeriksaan teknis sebagaimana dimaksud dalam pasal 11 ayat (1) dan ayat (5)

Pasal 52 ayat (3) menyebutkan bahwa pengujian laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi pengujian laik jalan sebagai mana dimaksud dalam pasal 13 ayat (1) dan ayat (2)

Pasal 52 ayat (4) menyebutkan bahwa pemeriksaan teknis dan pengujian laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) wajib dilaksanakan pada lokasi unit pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor

Pasal 53 menyebutkan bahwa kendaraan bermotor dinyatakan lulus uji berkala, apabila : a. memenuhi syarat administrasi, b. memenuhi persyaratan teknis kendaraan bermotor, c. memenuhi ambang batas laik jalan kendaraan bermotor

Pasal 54 menyebutkan bahwa kendaraan bermotor dinyatakan lulus uji diberikan bukti lulus uji

Pasal 55 ayat (1) menyebutkan bahwa dalam hal kendaraan bermotor dinyatakan tidak lulus uji, penguji wajib menerbitkan surat keterangan tidak lulus uji

Pasal 55 ayat (2) menyebutkan bahwa surat keterangan tidak lulus uji sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan secara tertulis kepada pemilik kendaraan bermotor, dengan mencantumkan : a. item yang tidak lulus uji, b. alasan tidak lulus uji, c. perbaikan yang harus dilakukan , d. waktu dan tempat dilakukan pengujian ulang

Pasal 55 (3) menyebutkan bahwa pemilik kendaraan bermotor wajib melakukan perbaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c

Pasal 55 (4) menyebutkan bahwa kendaraan bermotor yang dinyatakan tidak lulus uji dan telah dilakukan perbaikan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib melakukan uji ulang sesuai dengan waktu dan tempat yang ditetapkan dalam surat keterangan tidak lulus uji

Pasal 55 (5) menyebutkan bahwa uji ulang sebagaimana dimaksud pada ayat (6) tidak diperlakukan sebagai pemohon baru kecuali pemohon uji ulang dilakukan setelah batas waktu yang ditetapkan

#### 2.2.6 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 156 Tahun 2016 Tentang

##### Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor

Pasal 1 ayat 8 menyebutkan bahwa kompetensi penguji berkala kendaraan bermotor adalah jenjang keterampilan dan/atau keahlian yang diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan penguji kendaraan bermotor yang diselenggarakan oleh lembaga pendidikan dan pelatihan yang ditunjuk oleh menteri, dan dibuktikan dengan sertifikat kompetensi dan tanda kualifikasi teknis penguji kendaraan bermotor

Pasal 4 menyebutkan bahwa dalam pelaksanaan tugas, setiap penguji kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal (3) harus : a. menggunakan seragam atribut, b. mengenakan tanda kualifikasi teknis penguji secara benar, c. melakukan pengujian sesuai dengan kompetensinya



### 2.2.7 Peraturan Daerah Kota Batam Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor, Retribusi Terminal, Dan Retribusi Izin Trayek Kota Batam

Pasal 2 ayat (1) menyebutkan bahwa Setiap orang/badan yang melakukan pengujian kendaraan bermotor yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah, dipungut retribusi dengan nama Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor.

Pasal 3 ayat (1) menyebutkan bahwa Objek retribusi pengujian kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) adalah pelayanan pengujian kendaraan bermotor.

Pasal 4 ayat (1) menyebutkan bahwa Subjek retribusi pengujian kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) adalah orang pribadi atau badan yang mendapatkan/menikmati jasa pengujian kendaraan bermotor.

Pasal 6 ayat (1) menyebutkan bahwa Retribusi pengujian kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) digolongkan sebagai retribusi jasa umum.

Pasal ayat 7 (1) menyebutkan bahwa Tingkat penggunaan jasa kendaraan bermotor diukur berdasarkan jenis kendaraan bermotor dan pelayanan pengujian.

Pasal 8 ayat (1) menyebutkan bahwa Prinsip dan sasaran dalam penetapan tarif retribusi pengujian kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan biaya penyediaan jasa, kemampuan masyarakat, aspek keadilan dan efektivitas pengendalian atas pelayanan tersebut.

Pasal 9 ayat (1) menyebutkan bahwa Struktur dan besarnya tarif retribusi pengujian kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1)

terlampir didalam lampiran I dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Peraturan Daerah ini.

Pasal 12 ayat (1) huruf a menyebutkan bahwa Masa Retribusi pengujian kendaraan bermotor ditetapkan berdasarkan saat pemeriksaan dan/atau pengujian kendaraan bermotor;

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Jenis dan Sifat Penelitian**

Adapun jenis penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah Jenis penelitian yang disebut dengan penelitian hukum empiris dengan menggunakan pendekatan hukum sosiologis. Penelitian ini lebih diarahkan ke dalam artian nyata dan melihat hukum tersebut di masyarakat. Perhatian dengan adanya beragam metode yang dilihat dari subjek kajiannya. “artinya peneliti kualitatif mempelajari benda-benda di dalam konteks alamiahnya, yang berupaya untuk memahami, atau menafsirkan, fenomena dilihat dari sisi makna yang diletakkan pada manusia (peneliti) kepadanya (Patilima, 2011). Sifat penelitian ini adalah deskriptif analitis.

#### **3.2 Metode Pengumpulan Data**

##### **3.2.1 Jenis Data**

Data Primer adalah sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa wawancara, jajak pendapat dari individu atau kelompok (orang) maupun hasil observasi dari suatu obyek, kejadian atau hasil pengujian (benda). Dengan kata lain, peneliti membutuhkan pengumpulan data dengan cara menjawab pertanyaan riset (metode survei) atau penelitian benda (metode observasi).Kelebihan dari data primer adalah data lebih mencerminkan kebenaran berdasarkan dengan apa yang dilihat.dan didengar langsung oleh peneliti sehingga unsur-unsur kebohongan dari sumber yang fenomenal dapat dihindari.

Kekurangan dari data primer adalah membutuhkan waktu yang relatif lama serta biaya yang dikeluarkan relatif cukup besar.

Data sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh melalui media perantara atau secara tidak langsung yang berupa buku, catatan, bukti yang telah ada, atau arsip baik yang dipublikasikan maupun yang tidak dipublikasikan secara umum. Dengan kata lain, peneliti membutuhkan pengumpulan data dengan cara berkunjung ke perpustakaan, pusat kajian, pusat arsip atau membaca banyak buku yang berhubungan dengan penelitiannya. Kelebihan dari data sekunder adalah waktu dan biaya yang dibutuhkan untuk penelitian untuk mengklasifikasi permasalahan dan mengevaluasi data, relatif lebih sedikit dibandingkan dengan pengumpulan data primer. Kekurangan dari data sekunder adalah jika sumber data terjadi kesalahan, kadaluwarsa atau sudah tidak relevan dapat mempengaruhi hasil penelitian.

### 3.2.2 Alat Pengumpulan Data

Pada penelitian ini peneliti menggunakan teknik interview (wawancara) dan teknik observasi. Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari responden yang lebih mendalam dan jumlah respondennya sedikit/kecil. Wawancara dapat dilakukan secara terstruktur maupun tidak terstruktur. Teknik pengumpulan data dengan observasi digunakan bila, peneliti berkenaan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan bila responden yang diamati tidak terlalu besar. Dari segi proses pelaksanaan pengumpulan data,

observasi dapat dibedakan menjadi participant observation (observasi berperan serta) dan non participant observation.(Sugiyono, 2016)

### 3.2.3 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini akan dilakukan pada Dinas Perhubungan kota Batam yang beralamat di Jl. Jendral Sudirman No.2, Sukajadi, Batam kota, Kota Batam, Kepulauan Riau 294444, Indonesia. Adapun yang menjadi alasan penulis melakukan penelitian di Dinas Perhubungan Kota Batam karena Dinas Perhubungan Kota Batam merupakan unit pelaksana pengujian berkala kendaraan bermotor di kota batam

### 3.3 Metode Analisis Data

Dalam penelitian kualitatif . teknik analisis data lebih banyak dilakukan bersamaan dengan pengumpulan data . Tahapan dalam penelitian kualitatif adalah tahap memasuki lapangan dengan grand tour dan minitour question , analisis datanya dengan analisis domain. Tahap kedua adalah menentukan fokus , teknik pengumpulan data dengan minitour question , analisis data dilakukan dengan analisis taksonomi . Selanjutnya pada tahap selection, pertanyaan yang digunakan adalah pertanyaan structural, analisis data dengan analisis komponensial. Setelah analisis komponensial dilanjutkan analisis tema.(Sugiyono, 2016)

Pada penelitian ini sumber data akan diperoleh dari otoritas Dinas Perhubungan Kota Batam dengan menggunakan penelitian hukum sosiologis yakni dengan cara data yang diperoleh dari hasil wawancara, kemudian diolah dan disajikan dengan cara membandingkan antara data hasil wawancara dengan

pendapat ahli atau dengan peraturan perundang-undangan yang dijadikan sebagai dasar yuridis dalam penelitian.

### **3.4 Penelitian Terdahulu**

Beberapa penelitian terdahulu yang menjadi rujukan penelitian ini adalah :

1. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Putu Lantika Oka Permadhi, E-ISSN 2502-3101 P-ISSN 2302-528X, Volume 6 Nomor 3, 2017: 272-288, yang berjudul “ Pengujian Kendaraan Bermotor Untuk Mewujudkan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Denpasar “. Penelitian (Permadhi, 2017) membahas tentang bagaimana pelaksanaan uji kelayakan kendaraan bermotor di Kota Denpasar dan apakah pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor sudah dapat mewujudkan keselamatan berlalu lintas di Kota Denpasar.

Hal yang membedakan dengan penelitian ini adalah penulis sendiri membahas tentang apakah pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dan bagaimana pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor agar sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Selain hal yang membedakan penelitian ini juga terdapat kesamaan yakni sama-sama membahas tentang pengujian berkala kendaraan bermotor.

2. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Maria Charlin Norin Reswa, ISSN 2303 - 341X, Volume 4 Nomor 1, 2016: 1-11, yang berjudul “ Implementasi Keputusan Menteri Nomor 71 Tahun 1993 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor Di Kabupaten Lamongan ”. Penelitian (Reswa, 2016) membahas tentang Bagaimanakah implementasi Keputusan Menteri No.71 Tahun 1993 tentang pengujian berkala kendaraan bermotor di Kabupaten Lamongan dan Faktor-faktor apa sajakah yang mempengaruhi Implementasi Keputusan Menteri No.71 Tahun 1993 tentang pengujian berkala kendaraan bermotor di Kabupaten Lamongan.

Hal yang membedakan dengan penelitian ini adalah penulis sendiri membahas tentang apakah pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dan bagaimana pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor agar sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Selain hal yang membedakan penelitian ini juga terdapat kesamaan yakni sama-sama membahas tentang pengujian berkala kendaraan bermotor.

3. Menurut penelitian yang dilakukan oleh M. Hamdani Pratama, ISSN 2303 - 341X, Volume 3 Nomor 3, 2015: 90-98, yang berjudul “ Strategi Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik (Studi Deskriptif Tentang Strategi UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Tandes Kota Surabaya Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor) ”.

Penelitian (M. H. Pratama, 2015) membahas tentang Bagaimana kualitas pelayanan pengujian kendaraan bermotor di UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Surabaya dan Bagaimana strategi UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Tandes Kota Surabaya dalam meningkatkan kualitas pelayanan pengujian kendaraan bermotor.

Hal yang membedakan dengan penelitian ini adalah penulis sendiri membahas tentang apakah pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dan bagaimana pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor agar sesuai dengan Ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Selain hal yang membedakan penelitian ini juga terdapat kesamaan yakni sama-sama membahas tentang pengujian berkala kendaraan bermotor.

4. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Otovinur Dwi Cantika, ISSN 2303-341X, Volume 1 Nomor 1, 2013: 6-11, yang berjudul “ Kinerja Organisasi Uptd Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung Kota Surabaya”. Penelitian (Chantika, 2013) membahas tentang bagaimana kinerja UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung dalam pelaksanaan uji kelayakan berkala kendaraan bermotor dan apa saja faktor-faktor pendukung dan penghambat yang mempengaruhi kinerja UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor Wiyung dalam pelaksanaan proses uji kelayakan berkala kendaraan bermotor.



Hal yang membedakan dengan penelitian ini adalah penulis sendiri membahas tentang apakah pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dan bagaimana pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor agar sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Selain hal yang membedakan penelitian ini juga terdapat kesamaan yakni sama-sama membahas tentang pengujian berkala kendaraan bermotor.

5. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Mikha Ekapaksi Putra Kawangmani, Yogi Pasca Pratama, Bhimo Risky Samudro, ISSN (P) 1412-2200 E-ISSN 2548-1851, Volume 17 Nomor 1, 2017: 71-92, yang berjudul ” Deskripsi Uji Berkala Kendaraan Bermotor Mobil Bus Antar Kota, Dampak Ekonomi Dan Potensi Kecelakaan Lalu Lintas Dalam Dimensi Pelaku Usaha Otobus (Studi Kasus Trayek Irisan Solo-Semarang) ”. penelitian (Kawangmani et al., 2017) membahas tentang pelaksanaan kebijakan uji berkala kendaraan bermotor terhadap potensi kecelakaan lalu lintas serta dampak sosial ekonomi di masyarakat pada jalur lintas irisan Solo–Semarang.

Hal yang membedakan dengan penelitian ini adalah penulis sendiri membahas tentang apakah pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor dan bagaimana

pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor agar sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 Tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Selain hal yang membedakan penelitian ini juga terdapat kesamaan yakni sama-sama membahas tentang pengujian berkala kendaraan bermotor.