

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan umum khususnya angkutan darat memiliki peranan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. "Semua aspek kehidupan masyarakat Indonesia tidak ada yang tidak disentuh oleh angkutan darat. Setiap manusia, tua, muda, dan anak-anak, pria atau wanita membutuhkan jasa transportasi".¹ Dalam perkembangannya alat transportasi angkutan darat dapat semakin meningkat karena kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air. Menyadari begitu besarnya peran transportasi, maka transportasi perlu ditata dalam suatu sistem transportasi nasional yang terpadu guna mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang aman, nyaman, cepat. Fungsi transportasi yang rasional selalu diorientasikan kepada fungsi kedekatan dan kemudahan.²

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung dalam pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

¹ Peter Mahmud, 2009, *Metode Penelitian Hukum*, Prenada Media, Jakarta, hal 35

² Hariadi, 2010, *Permasalahan Moda Transportasi Perkotaan di Provinsi Sulteng*, Ditlantas Polda Sulteng, 2010, hlm.1

Sebagai bagian dari transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Kegiatan jasa pengangkutan yang semakin berkembang naik terhadap tatanan sosial yang lebih modern. Maka terjadi penambahan banyaknya penggunaan terhadap jasa pengangkutan barang yang menggunakan jasa kendaraan. Jasa kendaraan terdiri dalam beberapa jenis, antara lain jenis mobil pick up, mobil angkutan dengan mobil jenis truk, colt diesel, dan mobil pribadi. Namun, dengan berjalannya waktu tidak menutup kemungkinan bahwa jasa pengangkutan barang disalahgunakan oleh pengguna jasa ataupun penyedia jasa, atau penyedia jasa dan pengguna jasa bekerja sama untuk melakukan suatu manipulasi yang bersifat melanggar hukum, khususnya peraturan terkait yang telah ditetapkan oleh kementerian perhubungan.³

Sedangkan perusahaan karoseri merupakan perusahaan yang memproduksi kendaraan modifikasi, yang mana setiap unit modifikasi yang di produksi harus teregistrasi oleh Dirjen Perhubungan Darat. Dimana Registrasi Uji Tipe kendaraan proses pengujianya dilakukan oleh unit pelaksan uji tipe yaitu BPTD (Badan Pengelola Transportasi Darat) .

³ Fadlhy Gifarhy, 2018, *Skripsi: Peran Dinas Perhubungan Dalam Pengawasan Kendaraan angkutan barang di kota Medan*, Medan: Universitas Muhammadiyah Medan, hal 8

“Uji tipe yang dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang di impor, dibuat dan/atau di rakit di dalam negeri, serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.

Dalam penyelenggaraan registrasi uji tipe membutuhkan proses dan waktu yang panjang, dimana registrasi uji tipe bertujuan untuk Memberikan kepastian hukum terhadap pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor, Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan Kendaraan Bermotor di jalan, Mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan, dan Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Uji tipe kendaraan bermotor adalah pengujian yang dilakukan terhadap fisik kendaraan bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, kereta gandengan atau kereta tempelan sebelum kendaraan bermotor dibuat dan/ dirakit dan/atau diimpor secara massal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.⁴

Sesuai dengan semboyan Kementrian Perhubungan yakni Keselamatan Jalan Tanggung jawab kita semua. Sehingga setiap kendaraan yang akan di produski oleh perusahaan karoseri harus dilakukan pengujian tipe kendaraan oleh BPTD. Sebagaimana yang diatur dalam ayat 2 Pasal 50 UU Lalu Lintas “pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan

⁴ Peraturan menteri perhubungan darat no 33 Tahun 2018

teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap”.

Dalam Pasal 33 ayat 1 “ Uji tipe kendaraan bermotor ulang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) hanya dapat dilakukan satu kali”. Namun dalam hal lain pengujian tipe dapat dilakukan lebih dari satu kali karena adanya faktor yang menyebabkannya, misalnya pergantian mesin kendaraan bermotor yang mengharuskan kendaraan tersebut dilakan registrasi tipe terlebih dahulu. Tentunya dalam hal ini ada kontruksi hukum dalam peraturan menteri perhubungan dengan menggunakan logika berfikir secara *argumentum a contrario* atau sering disebut *a contrario* yaitu menafsirkan atau menjelaskan undang – undang yang didasarkan pada perlawanan pengertian antara peristiwa konkrit yang dihadapi dan peristiwa yang di atur dalam undang – undang.

Dalam proses pegujian tipe kendaraan memiliki alur yang panjang, dengan harapan setiap unit yang diproduksi lolos laik jalan dan tidak kelebihan muatan atau odol (*Over Dimensi*). Pemerintah sudah memperketat untuk pengujian fisik kendaraan tersebut, sebelum Tahun 2018 yang mengeluarkan SRUT (Sertifikasi Registrasi Uji Tipe) berada di BPTD setempat dimana perusahaan karoseri berada, namun sangat banyak penyelewengan kendaraan odol yang lolos berada di jalan riwa-riwi, sehingga dengan berkembangnya kemajuan tekhnologi Registrasi Uji Tipe Kendaraan dilakukan secara online dan pencetakan Sertifikat Uji Tipe diambil alih langsung oleh Direktorat Jenderal Perhubungan.

Dengan pengambilan alih langsung oleh pusat jadi regulasi pengurusan SRUT ini menjadi sangat lama, karena sangat banyak perusahaan karoseri di Indonesia ini yang hanya di keluarkan oleh satu Instansi Pemerintah pusat, belum lagi unit yang diproduksi perusahaan karoseri tentu berjumlah ratusan. Dan BPTD setempat hanya melakukan kunjungan ke perusahaan dan mengeluarkan (BAP) Berita Acara Pemeriksaan.

Lamanya proses registrasi ini mengakibatkan kerugian yang banyak bagi para pelaku usaha karoseri, karena jika surat registrasi belum jadi maka kendaraan yang sudah di produksi oleh perusahaan tidak bisa digunakan dijalanan. Hal ini mengakibatkan sangat seringnya perusahaan karoseri mendapat klaim kerugian dari pihak dealer maupun dari customer langsung.

B. Rumusan Masalah

1. Mengapa Registrasi uji tipe kendaran dapat dilakukan lebih dari satu kali?
2. Apakah dealer kendaraan bermotor bisa mengajukan klaim karena terlambatnya surat registrasi uji tipe kepada perusahaan karoseri?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisa Registasi Uji tipe kendaraan yang dilakukan lebih dari satu kali.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa klaim keterlambatan surat registasi uji tipe.

D. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini dibagi menjadi dua yaitu:

1. Manfaat teoritis
 - a. Sebagai bahan informasi, data teori tentang kendala dan upaya dalam pelaksanaan penyelenggaraan registrasi uji tipe karena hal ini sangat penting dalam hal keselamatan di jalan.
 - b. Sebagai karya tulis ilmiah pada jenjang pascasarjana khususnya dibidang karya tulis ilmu hukum sehingga bisa disalurkan kepada mahasiswa, pecinta literasi dan masyarakat.
 - c. Sebagai tambahan wawasan, rujukan dan pengembangan ilmu hukum dalam registasi uji tipe di Fakultas Hukum Universitas Wijaya Kusuma Surabaya.
2. Manfaat Praktis
 - a. Sebagai acuan pembaca, peneliti, mahasiswa dan masyarakat mengenai informasi yang berhubungan dengan penyelenggaraan registrasi uji tipe yang baik.
 - b. Dengan membaca ini berharap agar masyarakat ataupun perusahaan karoseri memahami dan menghindari perbuatan yang mengarah kepada penyelewengan registrasi uji tipe dengan mengetahui dampaknya.
 - c. Bagi penegak dan pencari keadilan bermanfaat sekali untuk mengetahui seluk – beluk registrasi uji tipe khususnya para pelaku

usaha karoseri dalam hal kendala dan upaya teknis melalui karya tulis ini yang berupa tesis.

E. Kajian Teoritis

1. Resgistrasi Uji Tipe

Uji tipe kendaraan bermotor adalah pengujian yang dilakukan terhadap fisik kendaraan bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, kereta gandengan atau kereta tempelan sebelum kendaraan bermotor dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor secara massal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.

2. SUT adalah Sertifikasi Uji Tipe yang menyangkut uji konstruksi, dimensi, lampu, roda, berat kosong kendaraan, rem, tingkat suara klakson, sabuk keselamatan dan uji emisi. Yang mana pengujinya dilakukan di pengujian milik Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, yaitu Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB). Sebelum kendaraan diproduksi oleh Agen Pemegang Merek (APM) secara massal harus memenuhi persyaratan laik jalan melalui uji tipe. Jika pengujian tipe kendaraan lulus akan memperoleh Sertifikat Uji Tipe (SUT). Namun, bila salah satu syarat tidak lulus uji pihak APM (Agen Pemegang Merek) memiliki satu kali kesempatan lagi untuk memperbaiki komponen yang tidak lulus uji dan mengajukan Kembali permintaan pengujian.

3. SRUT

SRUT (Sertifikat Registrasi Uji Kendaraan) adalah bukti bahwa setiap kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap, kereta gandengan, kereta tempelan, yang dibuat, dirakit, dan/atau diimpor memiliki spesifikasi teknis dan unjuk kerja yang sama/sesuai dengan tipe kendaraan yang telah disahkan dan memiliki sertifikasi uji tipe. SRUT diterbitkan oleh Direktur Jenderal Menteri Perhubungan sebagai bukti telah terdaftarnya modifikasi kendaraan bermotor yang berupa dimensi, mesin, kemampuan daya angkut pada kendaraan bermotor, dan tidak membahayakan keselamatan berlalulintas, sehingga setiap kendaraan yang dimodifikasi sampai merubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan pengujian.

4. SKRB

SKRB merupakan surat ketetapan yang di ajukan oleh perusahaan karoseri kepada Direktur Jenderal Perhubungan, dengan adanya SKRB ini maka perusahaan karoseri dapat memproduksi / merekayasa kendaraan bermotor dengan aman serta sebagai syarat untuk menagajukan proses STNK dan BPKB.

5. BPTD

Kementrian Perhubungan (Kemenhub) membentuk 25 Balai Trasportasi Darat (BPTD) yang berada diseluruh wilayah indonesia. Dengan 3 tipe BPTD yaitu tipe A, Tipe B dan Tipe C.

F. Metode Penelitian

Penelitian hukum adalah proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip hukum, doktrin hukum guna untuk menjawab isu hukum yang dihadapi. Hal ini sesuai dengan preskriptif ilmu hukum berbeda yang dengan penelitian yang dilakukan di dalam keilmuan yang bersifat deskriptif yang menguji kebenaran ada tidaknya fakta yang disebabkan oleh suatu faktor, penelitian hukum dilakukan guna menghasilkan argumentasi, teori maupun konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi.⁵ Lebih lanjut Peter menyatakan bahwa penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menghadapi isu hukum yang dihadapi.⁶

Metode penelitian adalah segala aktivitas seseorang untuk menjawab permasalahan hukum yang sifatnya akademik dan praktis, baik yang bersifat asas-asas hukum, norma-norma hukum yang hidup dan berkembang dalam masyarakat, maupun yang berkenaan dengan kenyataan hukum dalam masyarakat.⁷ Metode yang digunakan dalam tesis ini adalah metode penelitian sosiologis adalah istilah yang digunakan untuk penyelidikan yang dirancang guna menambah pengetahuan sosial, gejala sosial, atau praktik sosial. Istilah sosial ini mengacu pada hubungan

⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, cetakan ke -11, Jakarta: Kencana, hal 35

⁶ Dyah Octorina Susanti, A' an Efendi, 2014, *Penelitian Hukum (Legal Research)*, Sinar Grafika, Jakarta 2014, h.1-3

⁷ Zainudin Ali, 2010, *Metode Penelitian Hukum*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 19

antara orang – orang, kelompok seperti keluarga, istitusi, atau lingkungan yang lebih besar.

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian kepustakaan atau *library research*, yaitu penelitian yang mengutamakan dokumen kepustakaan sebagai sumber data hukum primer. Hal itu bertujuan agar dapat menemukan, mengembangkan, menguji bahkan menciptakan suatu ilmu pengetahuan (*science*). Sedangkan dalam tesis ini untuk menemukan, mendeskripsikan klaim atas keterlambatan registrasi uji tipe kendaraan modifikasi.

2. Metode Pendekatan

- a. Pendekatan Peraturan Perundang – Undangan (Statue Approach) yaitu menelaah semua peraturan undang-undang atau legislasi maupun regulasinya yang berkaitan dengan isu hukum yang diambil dan di cari jawabannya. Dalam metode pendekatan undang-undnag ini akan meneliti hierarki dalam peraturan Menteri Perhubungan No 33 Tahun 2018 Tentang Pengujian Tipe Kendaraan yang nantinya meneliti hierarki yang berhubungan dengan klaim registrasi uji tipe kendaraan. Tujuannya Konsistensi dan kesesuaian antara suatu undang-undang dengan undang-undang lainnya, undang-undang dasar; atau antara regulasi dengan undang-undang (legislasi).

b. Pendekatan Konseptual.

Pendekatan konseptual ialah pendekatan yang beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Dengan mempelajarinya, maka peneliti akan menemukan ide-ide yang melahirkan pengertian-pengertian hukum, konsep-konsep hukum, dan asas-asas yang relevan dengan isu yang dihadapi. Pemahaman akan pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut merupakan sandaran bagi peneliti dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu yang dihadapi.

Analisis bahan hukum dalam penulisan tesis ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Sumber Bahan Hukum

Sesuai dengan tujuan yang dirumuskan, maka data yang diperlukan adalah data yang terkait dengan data sumber primer dan sumber sekunder

2. Sumber data

a. Sumber Bahan hukum primer adalah sumber hukum yang memiliki otoritas, dan bersifat mengikat, melalui peraturan perundang-undangan. Sumber bahan hukum primer yang memiliki perbedaan. Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang terdiri

dari perundang-undangan, peraturan, catatan resmi atau risalah dalam pembuatan suatu perundang-undangan serta putusan hakim. Sedangkan sumber data hukum primer ialah sumber data yang diambil dari masyarakat sebagai rujukan, informasi yang diperlukan dalam penelitian yang dilakukan.⁸ Dalam penelitian ini bahan hukum primer yaitu

- 1) Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas
 - 2) Peraturan Menteri Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang pengujian tipe kendaraan bermotor
 - 3) Peraturan pemerintah nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan
 - 4) Peraturan presiden nomor 7 Tahun 2015 Tentang Organisasi Kementrian Negara
 - 5) Peraturan Presiden No 40 Tahun 2015 Tentang kementrian Perhubungan
 - 6) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 189 Tahun 2015 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementrian Perhubungan.
 - 7) Peraturan Menteri Perhubungan nomor 154 Tahun 2016 Tentang Tata Kerja Balai Pengelola Trasnportasi Darat.
 - 8) Undang – Undang No 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
-

9) Peraturan Menteri Perhubungan No 144 Tahun 2015 Tentang
Layanan Uji Tipe

b. Bahan hukum sekunder

Bahan pendukung yang dapat menjelaskan terhadap bahan hukum primer.⁹ Sumber data sekunder dalam penelitian ini diperoleh dari hasil penelitian para ahli, pendapat para ahli hukum yang berupa literatur maupun jurnal yang berhubungan dengan masalah registrasi uji tipe kendaraan.

3. Teknik pengumpulan bahan hukum

Teknik pengumpulan data atau bahan hukum merupakan teknik ataupun cara atau prosedur dalam langkah-langkah mengatur, guna untuk mendapatkan data atau bahan hukum yang diperlukan.¹⁰ Dalam teknik pengumpulan data, dengan cara membaca, mengkaji, mencatat dan membuat ulasan dari dokumen kepustakaan yang berkaitan dengan kendala dan dalam registasi uji tipe kendaraan. Adapun data yang diperlukandalam penyusunan tesis ini yakni bahan hukum primer dan sekunder sebagaimana yang tertulis di sumber hukum.

4. Teknik analisa sumber hukum

⁹ Nurdin Ismail dan Sri Hartati, 2019, *Metode Penelitian Sosial*, Media Sahabat Cendikia, hal 10

¹⁰ Soerjono Soekanto, 1984, *Pengantar Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia, Jakarta, h.84.

Teknik analisa bahan hukum dengan menggunakan suatu metode dan cara mengelola sumber hukum menjadi informasi sehingga muncul karakteristik data tersebut menjadi lebih mudah untuk dipahami dan juga sangat bermanfaat untuk menemukan solusi permasalahan terutama dalam masalah tentang sebuah penelitian. Analisis bahan hukum menggunakan deskriptif analisis yaitu analisis yang menggambarkan sifat atau keadaan yang dijadikan obyek dalam penelitian. Dengan mengacu dari ketentuan tersebut maka langkah selanjutnya ialah mendeskripsikan data primer maupun data sekunder dengan data standar dan unsur rasionalitas. Metode ini bertujuan, untuk menggambarkan proses registrasi uji tipe kendaraan.

Tipe penelitian dalam penyusunan tesis ini adalah dengan tipe penelitian yuridis normatif (*legal researsech*) yaitu tipe penelitian untuk mengkaji penerapan kaidah atau norma dalam hukum positif berlaku, tipe penelitian yuridis normatif dilakukan dengan cara mengkaji berbagai aturan hukum yang bersifat formil seperti undang – undang, peraturan – peraturan serta literatur yang berisi konsep – konsep teoritis yang kemudian dihubungkan dengan masalah yang dibahas.¹¹

¹¹ *Ibid*, 93 ...

G. Pertanggung jawaban Sistematika

Untuk memberikan gambaran secara jelas dan agar pembaca segera mengetahui pokok – pokok Tesis ini, maka penulis menyusun sistematika yang terdiri dari 4 Bab yaitu

Bab pertama berisi pendahuluan yang terdiri dari latar belakang dan rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kajian teoritis, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab kedua berisi pembahasan permasalahan pertama yaitu uji tipe kendaraan bermotor modifikasi dapat dilakukan lebih dari satu kali, yang mana memiliki perbedaan arti dengan peraturan menteri perhubungan nomor 33 Tahun 2018 Pasal 33 ayat 1.

Bab ketiga berisi pembahasan permasalahan kedua yaitu akibat hukum jika terjadi klaim dari perusahaan karoseri terhadap peraturan menteri perhubungan nomor 33 tahun 2018, yang terdiri dari sub bab-sub bab antara lain konsekuensi akibat hukum keluarnya peraturan menteri perhubungan nomor 33 tahun 2018, bentuk klaim perusahaan karoseri atas peraturan menteri perhubungan nomor 33 tahun 2018, penyelesaian atas klaim karoseri, akibat hukum klaim perusahaan karoseri atas keluarnya peraturan menteri perhubungan nomor 33 tahun 2018.

Bab ke empat merupakan penutup yang berisi tentang kesimpulan sebagai jawaban rumusan masalah serta saran yang diberikan oleh penulis baik itu kepada masyarakat penegak hukum atau pencari keadilan dan pemerintah