

CLAIM ATAS KETERLAMBATAN REGISTRASI UJI TIPE KENDARAAN BERMOTOR (3)

by Yati Vitria_tesis_tes Ketiga

Submission date: 14-Jun-2021 12:34PM (UTC+0700)

Submission ID: 1606094548

File name: BAB_1_sampai_selesai_2_ketiga_turnitin.pdf (1.54M)

Word count: 10418

Character count: 65846

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.

³ 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 ³ 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 ³ Uji Tipe kendaraan proses pengujianya dilakukan oleh unit pelaksan uji tipe yaitu BPTD (Badan Pengelola Transportasi Darat) .

³ Fadhly 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 ⁶ 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 produksi 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 teknologi 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 Registrasi Uji tipe kendaraan yang dilakukan lebih dari satu kali.
2. Untuk mengetahui dan menganalisa klaim keterlambatan surat registrasi 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 registrasi 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 missal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.

2. SUT adalah Sertifikasi Uji Tipe yang menyangkut uji kontruksi, 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 Kementrian 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 Pemengan 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 ¹² 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 Ochtorina 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 pandanganpandangan 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 asasasas yang relevan dengan isu yang dihadapi. Pemahaman akan pandanganpandangan dan doktrin-doktrin tersebut merupakan sandaran bagi peneliti dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu yang dihadapi.

Analisis data dalam penulisan tesis ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Sumber Bahan Hukum

¹² Sesuai dengan tujuan yang dirumuskan, maka data yang diperlukan adalah data yang terkait dengan data sumber primer dan sumber sekunder

2. Sumber data

¹² a. Bahan hukum primer adalah sumber data yang memiliki otoritas, dan bersifat mengikat, melalui peraturan perundang-undangan. Bahan hukum primer dan data primer memiliki perbedaan. Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang terdiri dari perundang-

undangan, peraturan, catatan resmi atau risalah dalam pembuatan suatu undang-undangan serta putusan hakim. Sedangkan data 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) UU lalu lintas no 22 Tahun 2009
- 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 Perlindungan Konsumen No 8 Tahun 1999
- 9) ⁸ Peraturan Menteri Perhubungan No 144 Tahun 2015 Tentang Layanan Uji Tipe

⁸ Bambang Saunggono, 1997, *Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Raja Grafindo, Jakarta.h.116.

b. Bahan hukum sekunder

Bahan pendukung yang dapat menjelaskan terhadap bahan hukum primer.⁹ ¹² 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 registrasi 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 data

Teknik analisa data dengan menggunakan suatu metode dan cara mengelola sumber data menjadi informasi sehingga muncul karakteristik data tersebut menjadi lebih mudah untuk dipahami dan juga sangat bermanfaat untuk menemukan solusi permasalahan

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.

terutama dalam masalah tentang sebuah penelitian. Analisis data 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

G. Pertanggungjawaban 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

¹¹ *Ibid*, 93 ...

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 ⁷peraturan 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.

BAB II

REGISTRASI UJI TIPE KENDARAAN YANG BISA DILAKUKAN LEBIH DARI SATU KALI

A. Registrasi Uji Tipe

Hukum merupakan ³ sistem norma yang berlaku bagi masyarakat Indonesia, yang dihadapkan pada perubahan sosial sedemikian dinamis seiring dengan perubahan kehidupan masyarakat, baik dalam kehidupan individual, sosial maupun politik bernegara. Bahwa hukum harus disesuaikan atau menyesuaikan diri dengan keadaan dan perubahan zaman, sesungguhnya terdapat dalam pikiran manusia Indonesia.¹²

⁷ “Transportasi berasal dari kata Latin “transporate”, trans yang artinya seberang atau sebelah lain dan portare artinya mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan yang kegiatan mengangkut atau membawa barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Pengangkutan dan pemindahan penumpang atau barang dengan transportasi adalah untuk mencapai tempat tujuan dan menciptakan atau menaikkan utilitas, kegunaan dari barang yang diangkut”.¹³ Jalan merupakan suatu kesatuan sistem jaringan jalan yang mengikat dan

³ ¹² Ilham Bisri, 2010, *Sistem Hukum Indonesia*, Rajawali Pers, Jakarta, halaman 125.

¹³ Gunawan Herry, 2014, *Pengantar Transportasi dan Logistik*, Raja Grafindo, Jakarta, hal.1

menghubungkan pusat ⁵ wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya pada hubungan dari warga masyarakat. Warga masyarakat memakai jalan untuk memenuhi kepentingan dan kebutuhan primer, sekunder, maupun tersier.¹⁴

⁵ Salah satu hasil karya manusia adalah kendaraan bermotor, kendaraan bermotor merupakan kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik atau mesin, dan ⁵ digunakan untuk transportasi darat. Pada umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran (perkakas/alat untuk menggerakkan dan membuat sesuatu yang dapat dijalankan atau digerakkan dengan roda, digerakkan oleh tenaga manusia dan motor penggerak, menggunakan bahan bakar minyak atau tenaga alam). Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan di atas jalanan,⁴ dibantu dengan peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Pengertian kata kendaraan bermotor dalam ketentuan ini adalah terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya, termasuk dalam pengertian kendaraan bermotor adalah gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya.¹⁵

Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 49 menyebutkan bahwa kendaraan bermotor, kereta

¹⁴ Soejono Soekanto, 1990, *Polisi Dan Lalu Lintas (Analisi menurut Sosiologi Hukum)*, Mandar Maju, Jakarta, 1990, hlm. 1

¹⁵ Afif Nurul Mahasin, 2019, *Skripsi: Praktik Custom Motor*, IAIN Salatiga, Jakarta, hal 3

gandengan dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian tipe dan uji berkala. ² 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 missal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.

Sering kali pemilik kendaraan, dealer dan para konsumen dibingungkan oleh dua hal yaitu SUT dan SRUT. SUT adalah Sertifikasi Uji Tipe yang menyangkut uji kontruksi, ⁴ dimensi, lampu, roda, radius putar, berat kosong kendaraan, rem, fungsi speedometer, tingkat suara klakson, sabuk keselamatan hingga uji emisi. Yang mana pengujinya ⁴ dilakukan di fasilitas pengujian milik Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan, yaitu Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor (BPLJSKB). Kendaraan ⁴ sebelum diproduksi atau diimpor Agen Pemegang Merek (APM) secara missal harus memenuhi persyaratan teknis dan lain jalan melalui uji tipe. Jika pengujian tipe kendaraan lulus ⁴ 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.

SRUT (Sertifikat Registrasi Uji Kendaraan) adalah bukti registrasi dan identifikasi bahwa setiap kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap, kereta gandengan, kereta tempelan, yang memiliki spesifikasi teknis dan unjuk kerja yang baik dan 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 isinya berupa ukuran dimensi, kapasitas dan kekuatan mesin, kemampuan untuk daya angkut pada kendaraan bermotor, dan menjamin keselamatan dalam berlalulintas, sehingga semua kendaraan yang sudah dimodifikasi sampai merubah bentuk persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan pengujian dan penidetikasian.

Uji Tipe dilakukan pada jenis kendaraan bermotor yang memiliki kategori:

1. Kendaraan L yang berate sepeda motor denganketentuan:
 - a. L1 kendaraan beroda dua dengan desain kecepatan maksimum50 kilometer perjam.
 - b. L2 kendaraan beroda tiga dengan desain kecepatan maksimum500 kilometer perjam.
 - c. L3 Kendaraan beroda dua dengan desain memiliki kecepatan lebih dari 50 kilometer perjam.

- d. L4 yaitu kendaraan beroda tiga yang memiliki susunan roda tidak simetris dengan desain kecepatan lebih dari 50 kilometer perjam.
 - e. ¹¹L5 yaitu kendaraan beroda tiga dengan pola susunan roda simetris desain kecepatan lebih dari 50 kilometer perjam.
2. M yang berate mobil penumpang dengan ketentuan:
- a. M1 kendaraan penumpang / angkutan orang yang mempunyai maksimal 8 tempat duduk dengan JBB tidak lebih dari 3500 Kg.
 - b. M2 kendaraan penumpang / ²angkutan orang yang mempunyai lebih dari 8 tempat duduk dengan JBB tidak sampai 5000 Kg.
 - c. M3 kendaraan penumpang / ²angkutan orang yang mempunyai lebih dari 8 tempat duduk dengan JBB lebih dari 5000 Kg.
3. N yang berarti mobil barang dengan ketentuan:
- a. N1 kendaraan beroda empat yang digunakan untuk angkutan barang dengan JBB tidak ¹¹sampai dengan 3.500 kg.
 - b. N2 yaitu kendaraan beroda empat yang digunakan untuk mobil peruntukan angkutan barang dengan JBB lebihdari ¹¹3.500 kg dan tidak lebih dari 12.000 kg

- c. N3 yaitu kendaraan beroda empat yang digunakan untuk jenis mobil peruntukan angkutan barang dengan JBB lebihdari 12.000 kg
- d. O1 yaitu kendaraan ² penarik untuk kereta gandengan atau kereta tempelan dengan JBKB 750 kg.
- e. O2 Yaitu ² kendaraan bermotor penarik kereta gandengan atau kereta tempelan dengan JBKB ¹¹ lebih dari 750 kg tetapi tidak lebih dari 3.500 kg.
- f. O3 yaitu kendaraan bermotor penarik untuk kereta gandengan atau kereta tempelan dengan JBKB ¹¹ lebih dari 3.500 kg tetapi tidak lebih dari 10.000 kg.
- g. O4 yaitu kendaraan bermotor penarik seperti kereta gandengan atau kereta tempelan dengan ukura JBKB lebih dari 10.000 kg.

1. SKRB (SURAT KEPUTUSAN RANCANG BANGUN)

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.

SKRB Pada umumnya berisi tentang ² desain rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor rumah – rumah, bak muatan terbuka, kereta gandengan, kereta tempelan, dan modifikasi kendaraan bermotor serta desain lain sesuai dengan perkembangan teknologi. Tentunya SKRB setiap perusahaan karoseri satu dengan karoseri yang lain ada perbedaan dalam desainya.

SKRB diwajibkan untuk kendaraan yang dalam bentuknya mempunyai desain rumah – rumahan, bakmuatan, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan yang dimodifikasi sehingga terjadi perubahan tipe, dimensi, mesin dan kemampuan daya angkut. Kendaraan produksi yang wajib memiliki SKRB seperti Kendaraan tangki, pompabeton, mobil penyapu jalan, skylift dan lain sebagainya yang tidak menutup kemungkinan akan bertambah jenis kendaraan baru seiring berjalanya waktu.

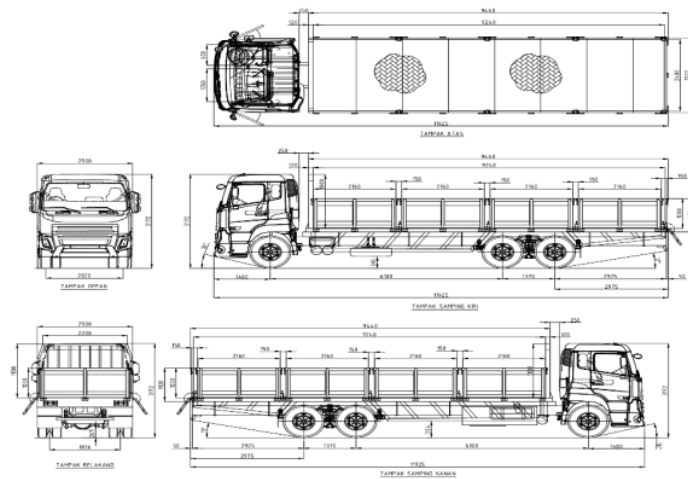
Dalam pengajuan permohonan SKRB perusahaan karoseri harus mempunyai desain yang akan diajukan sesuai dengan standar perusahaan karoseri yang mengajukan.

Peryaratan permohonan SKRB

1. Formulir permohonan
2. Salinan SUT (kendaraan awal yang hendak dimodifikasi)
3. Data perusahaan seperti TDP, SIUP, dan lain sebagainya.
4. Surat kuasa apabila pimpinan perusahaan mewakilkan.
5. Tanda daftar perusahaan karoseri

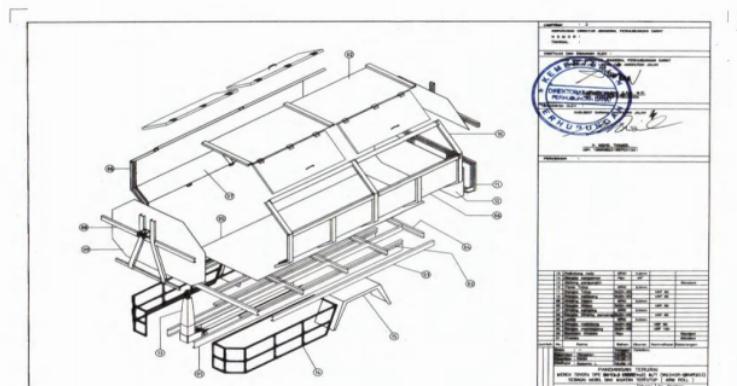
6. Gambar Teknik

- a. Gambar utama yaitu gambar desain dari sisi depan, sisi belakang, atas, samping dan kanan kiri.



Gambar 2.1

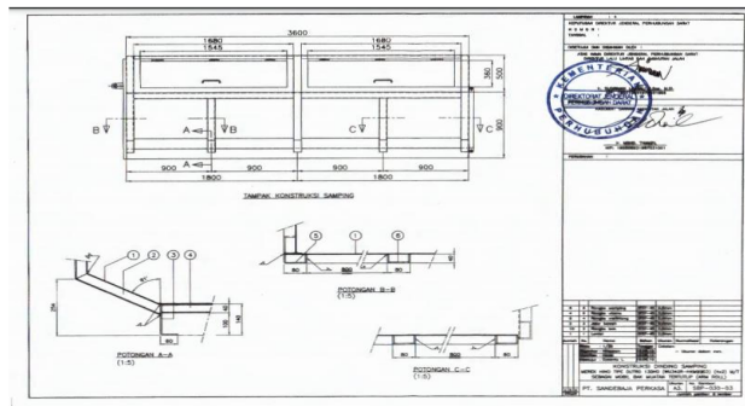
- b. Gambar racangan ² pandangan terurai (*exploded view*) yang dilengkapi dengan komponen.



Gambar 2.2

Gambar contoh SKRB yang sudah di sahkan dan ditandatangani.

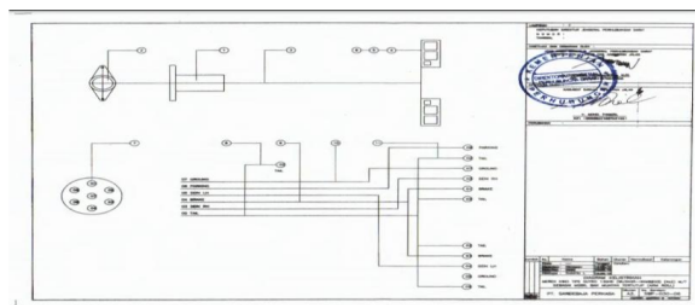
- c. Detail konstruksi yang dilengkapi dengan detail pengikat komponen.



Gambar 2.3

Gambar contoh SKRB yang sudah di sahkan dan ditandatangani.

- d. Diagram sistem kelistrikan.



Gambar 2.4

Gambar contoh SKRB yang sudah di sah dan ditandatangani.

LAMPSIKAN : KERTUGAN DIREKTUR JENDERAL PERUBAHAN DARAT NOMOR : 100-27746/AJ-600/2023/2010, TANGGAL : 27 AGUSTUS 2023.	
SPEKIFIKASI TEKNIK RANCANG BANGUN DAN REKAYASA BAK MUATAN TERUTUP (AIR ROLL) PADA LANDASAN KENDARAAN BERNOTAK MEREK HINO TYPE WU342R-HMT033 (4X2) DI PUTRO (130SD) SEBAGAI MOBIL BARANG	
NAMA PERUSAHAAN : ALAMAT : PENANGGUNG JAWAB :	: PT. GABANGKA PERAGA : JL. RAYA PEGANGKARAN DUA KM. 5 NO. 88 KELAPA GADING, JAKARTA UTARA 14230 : SYAHRIUL
1) KOMPONEN/JURUSAN : 2) JENIS : 3) URAIAN :	1) JAHAN SUMBU 1/2 : 2) JAHAN BEDI (P & L & T) 3) ROLAT JAHAN :
1) L & T : 2) Jahan bagian : 3) Jahan bagian : 4) Jahan bagian : 5) Jahan bagian :	1) SUMBU : 2) ROLAT : 3) ROLAT : 4) ROLAT : 5) ROLAT : 6) ROLAT : 7) ROLAT : 8) ROLAT : 9) ROLAT : 10) ROLAT : 11) ROLAT : 12) ROLAT : 13) ROLAT : 14) ROLAT : 15) ROLAT : 16) ROLAT : 17) ROLAT : 18) ROLAT : 19) ROLAT : 20) ROLAT : 21) ROLAT : 22) ROLAT : 23) ROLAT : 24) ROLAT : 25) ROLAT : 26) ROLAT : 27) ROLAT : 28) ROLAT : 29) ROLAT : 30) ROLAT : 31) ROLAT : 32) ROLAT : 33) ROLAT : 34) ROLAT : 35) ROLAT : 36) ROLAT : 37) ROLAT : 38) ROLAT : 39) ROLAT : 40) ROLAT : 41) ROLAT : 42) ROLAT : 43) ROLAT : 44) ROLAT : 45) ROLAT : 46) ROLAT : 47) ROLAT : 48) ROLAT : 49) ROLAT : 50) ROLAT : 51) ROLAT : 52) ROLAT : 53) ROLAT : 54) ROLAT : 55) ROLAT : 56) ROLAT : 57) ROLAT : 58) ROLAT : 59) ROLAT : 60) ROLAT : 61) ROLAT : 62) ROLAT : 63) ROLAT : 64) ROLAT : 65) ROLAT : 66) ROLAT : 67) ROLAT : 68) ROLAT : 69) ROLAT : 70) ROLAT : 71) ROLAT : 72) ROLAT : 73) ROLAT : 74) ROLAT : 75) ROLAT : 76) ROLAT : 77) ROLAT : 78) ROLAT : 79) ROLAT : 80) ROLAT : 81) ROLAT : 82) ROLAT : 83) ROLAT : 84) ROLAT : 85) ROLAT : 86) ROLAT : 87) ROLAT : 88) ROLAT : 89) ROLAT : 90) ROLAT : 91) ROLAT : 92) ROLAT : 93) ROLAT : 94) ROLAT : 95) ROLAT : 96) ROLAT : 97) ROLAT : 98) ROLAT : 99) ROLAT : 100) ROLAT :
1) L & T : 2) Jahan bagian : 3) Jahan bagian : 4) Jahan bagian : 5) Jahan bagian :	1) SUMBU : 2) ROLAT : 3) ROLAT : 4) ROLAT : 5) ROLAT : 6) ROLAT : 7) ROLAT : 8) ROLAT : 9) ROLAT : 10) ROLAT : 11) ROLAT : 12) ROLAT : 13) ROLAT : 14) ROLAT : 15) ROLAT : 16) ROLAT : 17) ROLAT : 18) ROLAT : 19) ROLAT : 20) ROLAT : 21) ROLAT : 22) ROLAT : 23) ROLAT : 24) ROLAT : 25) ROLAT : 26) ROLAT : 27) ROLAT : 28) ROLAT : 29) ROLAT : 30) ROLAT : 31) ROLAT : 32) ROLAT : 33) ROLAT : 34) ROLAT : 35) ROLAT : 36) ROLAT : 37) ROLAT : 38) ROLAT : 39) ROLAT : 40) ROLAT : 41) ROLAT : 42) ROLAT : 43) ROLAT : 44) ROLAT : 45) ROLAT : 46) ROLAT : 47) ROLAT : 48) ROLAT : 49) ROLAT : 50) ROLAT : 51) ROLAT : 52) ROLAT : 53) ROLAT : 54) ROLAT : 55) ROLAT : 56) ROLAT : 57) ROLAT : 58) ROLAT : 59) ROLAT : 60) ROLAT : 61) ROLAT : 62) ROLAT : 63) ROLAT : 64) ROLAT : 65) ROLAT : 66) ROLAT : 67) ROLAT : 68) ROLAT : 69) ROLAT : 70) ROLAT : 71) ROLAT : 72) ROLAT : 73) ROLAT : 74) ROLAT : 75) ROLAT : 76) ROLAT : 77) ROLAT : 78) ROLAT : 79) ROLAT : 80) ROLAT : 81) ROLAT : 82) ROLAT : 83) ROLAT : 84) ROLAT : 85) ROLAT : 86) ROLAT : 87) ROLAT : 88) ROLAT : 89) ROLAT : 90) ROLAT : 91) ROLAT : 92) ROLAT : 93) ROLAT : 94) ROLAT : 95) ROLAT : 96) ROLAT : 97) ROLAT : 98) ROLAT : 99) ROLAT : 100) ROLAT :
1) L & T : 2) Jahan bagian : 3) Jahan bagian : 4) Jahan bagian : 5) Jahan bagian :	1) SUMBU : 2) ROLAT : 3) ROLAT : 4) ROLAT : 5) ROLAT : 6) ROLAT : 7) ROLAT : 8) ROLAT : 9) ROLAT : 10) ROLAT : 11) ROLAT : 12) ROLAT : 13) ROLAT : 14) ROLAT : 15) ROLAT : 16) ROLAT : 17) ROLAT : 18) ROLAT : 19) ROLAT : 20) ROLAT : 21) ROLAT : 22) ROLAT : 23) ROLAT : 24) ROLAT : 25) ROLAT : 26) ROLAT : 27) ROLAT : 28) ROLAT : 29) ROLAT : 30) ROLAT : 31) ROLAT : 32) ROLAT : 33) ROLAT : 34) ROLAT : 35) ROLAT : 36) ROLAT : 37) ROLAT : 38) ROLAT : 39) ROLAT : 40) ROLAT : 41) ROLAT : 42) ROLAT : 43) ROLAT : 44) ROLAT : 45) ROLAT : 46) ROLAT : 47) ROLAT : 48) ROLAT : 49) ROLAT : 50) ROLAT : 51) ROLAT : 52) ROLAT : 53) ROLAT : 54) ROLAT : 55) ROLAT : 56) ROLAT : 57) ROLAT : 58) ROLAT : 59) ROLAT : 60) ROLAT : 61) ROLAT : 62) ROLAT : 63) ROLAT : 64) ROLAT :<

Secara umum SKRB berisi tentang:

1. Konfigurasi sumbu
2. Kelas jalan yang dilalui
3. Jarak sumbu I-II
4. Dimensi

Dimesi yang dimaksud adalah dimensi belakang seperti mobil tangki air yang disini berarti dimensi tangkinya, begitu juga dimensi mobil dump yang berarti dimensi dumpnya.

5. Dimensi keseluruhan yang biasa disebut dengan dimensi total, yang berarti ukuran yang mencakup keseluruhan unit. Yang isinya Panjang total, lebar total, tinggi total, front overhang, rear overhang, sudut persegi.
6. Jumlah silender
7. Isi silinder
8. Daya motor penggerak maksimum
9. Bahan bakar
10. Jbb
11. Ukuran ban dan kekuatan rancangan
12. Varian apabila SKRB mempunyai varian, misalnya dalam desain mobil dump dibuat dengan 2 varian dimana varian pertama memiliki pintu kotak dan varian kedua memiliki pintu belakang kupu tarung. Dimana disertai dengan gambar desain lampiran kedua varian.
13. Keterangan.

Dalam penelitian rancang bangun untuk kendaraan model rumah – rumah setidaknya harus memperhatikan:

1. Rancangan teknis
2. Ukuran dan susunan
3. Material
4. Sistem kelistrikan.
5. Kaca, pintu, engsel, bumper.
6. Lampu dan APC (Alat pemantul Cahaya).
7. Tempat duduk.
8. Akses keluar darurat.
9. Tempat plat nomor
10. Sabuk pengaman.
11. Ban cadangan.
12. Adanya ² tangga penumpang untuk Bus.

Penelitian rancang bangun untuk kendaraan bak muatan setidaknya meliputi:

1. Rancangan teknis yang disebut dengan gambar teknis.
2. Ukuran dan susunan.
3. Material yang digunakan untuk pembuatan.
4. ² Pintu, engsel dan bumper.
5. Lampu dan APC (alat pemantul cahaya).
6. Tempat plat nomor.

7. Perisai kolong / perisai pelindung yang berfungsi jika terjadi kecelakaan dengan mobil yang lebih kecil tidak terjepit di kolong.
8. Daya angkut / JBB.

Penelitian rancang bangun untuk kendaraan kereta gandengan setidaknya memiliki:

1. Rancangan teknis yang disebut dengan gambar teknis.
2. Ukuran dan susunan.
3. Material yang digunakan untuk pembuatan.
4. engsel dan bumper.
5. Lampu dan alat pemantul cahaya.
6. Tempat plat nomor.
7. Perisai kolong / perisai pelindung yang berfungsi jika terjadi kecelakaan dengan mobil yang lebih kecil tidak terjepit di kolong.
8. Alat perangkai.
9. Sistem pengereman.
10. Sistem / susunan roda.
11. Sistem axle / sistem penggerak roda.
12. Sistem suspensi kemampuan cengkram roda terhadap jalan.

Penelitian rancang bangun terhadap kereta tempelan setidaknya meliputi:

1. Rancangan teknis yang disebut dengan gambar teknis.
2. Ukuran dan susunan.
3. Material yang digunakan untuk pembuatan.
4. engsel dan bumper.
5. Lampu dan alat pemantul cahaya.
6. Tempat plat nomor.
7. Perisai kolong / perisai pelindung yang berfungsi jika terjadi kecelakaan dengan mobil yang lebih kecil tidak terjepit di kolong.
8. Alat perangkai.
9. Sistem pengereman.
10. Sistem / susunan roda.
11. Sistem axle / sistem penggerak roda.
12. Sistem suspensi kemampuan cengkram roda terhadap jalan.
13. Kaki penopang
14. Alat pengunci

² Penelitian rancang bangun dan rekayasa terhadap kendaraan yang dimodifikasi setidaknya berisi tentang:

1. Rancangan teknis yang disebut dengan gambar teknis.
2. Susunan.

3. Ukuran.
4. Material yang digunakan.
5. Kaca, pintu, engsel, dan bumper.
6. Lampu dan APC.
7. Sistem kelistrikan.
8. Tempat plat nomor.
9. Daya angkut / JBB

Penelitian rancang bangun terhadap mobil tangki setidaknya meliputi:

1. Rancangan teknis gambar tangki.
2. Ukuran dan tata letak susunan tangki.
3. Material yang digunakan dalam pembuatan tangki.
4. Bumper.
5. Lampu dan APC.
6. Tempat plat nomor.
7. Perisai pelindung.
8. Daya angkut / JBB.

Untuk peruntukan desain rumah – rumah meliputi desai mobil toilet, desain mobil bus, desai mobil lemari, desai mobil jenazah. Sedangkan untuk desain mobil bak muatan ada 3 macam yaitu bak muatan tertutup (Mobil Box) bak muatan terbuka (fixed

side, dropside , tangki dengan jenis volume (tangki elips, square, silinder).

2. SRUT

SRUT adalah Surat Registri Uji Tipe yang biasanya digunakan untuk pengurusan STNK dan BPKB kendaraan bermotor. SRUT diibaratkan seperti akta lahirnya suatu kendaraan. Kalau kendaraan penumpang yang mengeluarkan SRUT adalah agen pemegang merek, sedangkan kendaraan niaga, karoseri yang mengeluarkan.¹⁶ Dengan adanya SRUT ini kementerian Perhubungan dapat mengatur lalu lintas dan angkutan jalan untuk mewujudkan keamanan, keselamatan dan ketertiban, dan berlalu lintas.

Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor tercantum di dalam peraturan pemerintah NO 55 Tahun 2021 tentang kendaraan, dimana setiap kendaraan bermotor harus dilakukan uji tipe terhadap fisik atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor.

Untuk kendaraan bermotor yang diperuntukkan untuk angkutan barang, prosesnya sedikit berbeda, dalam prosesnya melibatkan pihak ketiga yaitu pihak perusahaan modifikasi karoseri yang sudah memiliki izin. Kendaraan angkutan barang, diproduksi dalam bentuk landasan (chassis). Setelah mendapat SUT dan

¹⁶ Sigit Irfansyah, *Konsumen Harus Minta SRUT saat membeli kendaraan*, <https://otomotif.bisnis.com/read/20190725/275/1128771/konsumen-harus-minta-srut-saat-beli-kendaraan>, diunduh 24 Mei 2021

dibuatkan rancang bangunnya oleh perusahaan karoseri.

Jika Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) sudah disahkan, maka perusahaan karoseri baru bisa membuat kendaraan sesuai SKRB. Setelah itu, perusahaan Karoseri mengajukan permohonan cek kesesuaian fisik. Cek fisik dilakukan oleh BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) dengan memeriksa kendaraan yang dikaroserikan dengan SKRB yang telah disahkan tadi. Jika cek fisik sesuai, maka akan diberikan BAP cek fisik dan akan diterbitkan SRUT.¹⁷



Gambar 2.6

¹⁷ Dewanto, *Ingat! Mintalah SRUT saat membeli kendaraan bermotor*, <https://www.tribunnews.com/kilas-kementerian/2019/08/13/ingat-mintalah-srut-saat-anda-membeli-kendaraan-bermotor>, diunduh 24 Mei 2021

Gambar diatas merupakan SRUT yang melekat pada setiap kendaraan bermotor yang pada umumnya berisi nomor SRUT, Tipe kendaraan, jenis kendaraan, peruntukan, nomor rangka dan nomor mesin, penanggung jawab perusahaan / direktur perusahaan.

Isi SRUT adalah data spesifik kendaraan tersebut seperti konfigurasi sumbu, jarak sumbu, dimesi, isi dan jumlah silender, daya penggerak, bahan bakar, ukuran ban, kekuatan rancangan, JBB, Berat kosong, Daya angkut dan dimesi bak untuk kendaraan yang mempunyai bak belakang seperti dump truck, arm roll sampah dan lain sebagainya.

B. Peraturan UU No 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dalam pelaksanaan Uji Tipe / Registrasi Uji Tipe.

Dalam Undang – Undang lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu kesatuan system yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolanya. Dalam undang undang lalulintas terdapat asas transparan, asas akuntabel, asas berkelanjutan, asas partisipatif, asas bermanfaat, asas efisien, asas seimbang, asas terpadu, asas mandiri.

Tujuan adanya undang – undang lalulintas yaitu:

1. Terwujudnya layanan lalulintas dan angkutanjalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan modal angkutan lain

untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan bangsa serta menjunjung tinggi martabat bangsa.

2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pada Pasal 4 Undang – Undang lalu lintas yaitu berisi ruang lingkup keberlakuan undang-undang.

1. Kegiatan gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang di jalan.
2. Kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan.
3. Kegiatan yang berkaitan dengan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, Pendidikan berlalu lintas, manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan.

UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan Pasal 49 menyebutkan bahwa kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian tipe dan uji berkala.

² 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 missal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi. Dari Undang – Undang lalu lintas munculan Peraturan Menteri perhubungan No 18 Tahun 2018 tentang registrasi uji tipe kendaraan.

Dalam Pasal 1 PM No 33 Tahun 2018 menyebutkan ⁶ 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 atau diimpor secara missal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.

Maksud dan tujuan tentanganya uji tipe kendaraan yaitu:

1. Memberikan kepastian hukum terhadap pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor
2. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan.
3. Mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor.
4. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

C. Kepastian Hukum Registrasi Uji Tipe Lebih Dari Satu Kali

Jenis kendaraan bermotor karoseri ada 4 jenis yaitu mobil penumpang, mobil bus, landasan barang, kendaraan khusus. Yang mana landasan tersebut diperuntukan untuk angkutan orang dan angkutan barang.

Ketika kendaraan yang berbentuk *Chassis* / hanya ada mesin dan kabin yang sudah mempunyai SUT bisa dioperasikan dijalanan. Biasanya banyak ditemui dijalanan mobil dalam bentuk seperti ini untuk pengantaran dari pelabuhan ke dealer atau ke perusahaan karoseri namun harus memperhatikan beberapa hal diantaranya:

1. Susunan lampu utama kendaraan (lampu rem, lampu sein, lampu utama).
2. Rem parkir dan rem utama.
3. Tempat duduk pengemudi dan sabuk keselamatan.
4. Perisai kolong (untuk kendaraan merek Hino biasanya sudah dilengkapi dari APM / Agen pemegang merk).
5. Helm pengemudi untuk landasan yang tidak mempunyai kabin.
6. Alat pemantul cahaya.
7. Dan membawa landasan surat uji tipe.

Dalam Pasal 33 UU ⁶Peraturan Menteri Pehubungan nomor 33 Tahun 2018 yang berbunyi “Uji Tipe Kendaraan bermotor ulang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 32 ayat (1) hanya dapat dilakukan satu kali”. Pasal 32 ayat (1) berisi “Dalam hal laporan pengujian tipe kendaraan bermotor yang diuji dinyatakan tidak lulus uji maka dapat

dilakukan registrasi Tipe Ulang”. Karena jika tidak dilakukan pengujian ulang maka unit tersebut tidak akan bisa diproduksi masal oleh APM (Agen Pemegang Merk) dengan cara pengujian tipe ulang chasis / unit akan melakukan perbaikan komponen sehingga memenuhi standar kelayakan jalan.

Registrasi kendaraan bermotor karoseri dapat dilakukan lebih dari satu kali karena adanya faktor – faktor yang mengharuskan adanya registrasi dan identifikasi ulang untuk memberi kepastian hukum bagi kendaraan. Faktor – faktor registrasi ulang antara lain:

1. Saat registrasi kendaraan bermotor, unit tidak lolos atau tidak memenuhi standar kelayakan jalan. Maka perusahaan karoseri akan melakukan pendaftaran registrasi dan identifikasi kembali dengan memperbaiki unit yang sesuai dengan standar SKRB yang dimiliki oleh perusahaan karoseri. Dengan adanya registrasi ulang ini maka unit yang sudah diproduksi mampu dalam pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor.
2. Adanya perubahan bentuk kendaraan, sebagai contoh unit ISUZU NMR 5.8 mobil dump / *truck* angkutan barang yang sudah pernah dilakukan registrasi uji tipe, dalam berjalanya waktu unit tersebut dirubah menjadi ISUZU NMR 5.8 tangki air angkutan barang maka unit perubahan tersebut harus dilakukan pengujian dan identifikasi ulang sebagai tangki

pengangkut air. Registrasi ulang ini untuk memberikan kepastian hukum terhadap persyaratan teknis kendaraan laik jalan dan memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan.

3. Karena adanya ketidaksamaan antara SRUT dan kendaraan yang teregistrasi. Seperti dalam data SRUT nomor rangka dan mesin berbeda, dimensi kendaraan dalam SRUT dan unit berbeda, adanya varian kendaraan yang tidak tertulis di dalam SRUT. Dan kesalahan kesalahan yang lainnya dan harus dilakukan registrasi kendaraan ulang.

Dalam prakteknya dilapangan banyak menimbulkan pertanyaan, bagaimana jika sepeda motor mengalami kerusakan harus mengganti No Rangka dan Mesin, hal ini merupakan 2 hal yang sangat berbeda karena SUT Dan SRUT berbeda, jika pergantian nomor rangka dan nomor cukup dengan mengganti SRUT yang melengkat pada kendaraan bermotor tersebut, tetapi dengan catatan kapasitas mesin kendaraan yang diganti harus sama persis.

Registrasi ulang ini perlu dilakukan untuk meberikan ² kepastian hukum pemenuhan teknis laik jalan kendaraan bermotor, memberikan jaminan keselamatan terhadap pengguna kendaraan bermotor, mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh pengguna

kendaraan bermotor dijalan sesuai dengan Pasal 2 maksud dan tujuan Peraturan Menteri Perhubungan No 33 Tahun 2018.

Perusahaan karoseri juga ikut andil dalam hal menjaga keselamatan bersama. Karena unit /kendaraan yang diproduksi oleh perusahaan karoseri harus memenuhi teknis laik jalan. Tugas perusahaan karoseri adalah mendaftarkan pengurusan SRUT (Registasi Uji Tipe) setelah kendaraan selesai dibuat ke Dirgen Perhubungan.

D. Saksi Kendaraan Kelebihan Ukuran (ODOL) dan dampaknya.

³ JBI adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui. Telah dijelaskan dalam Pasal tersebut bahwa setiap kendaraan angkutan barang diharuskan memiliki izin jumlah berat barang yang diangkut dan disesuaikan dengan jalan yang akan dilalui kendaraan angkutan barang tersebut.¹⁸

⁷ Sesuai dengan Pasal 19 ayat (2) Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah mengatur bahwa: “Pengelompokan Jalan menurut kelas Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

a. Jalan kelas I

yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima

¹⁸ Fadlhy Gifarhy, *Op Cit* 2018, hal 4

ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 10 (sepuluh) ton.

b. Jalan kelas II

yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton.

c. Jalan kelas III.

yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 (dua ribu seratus) milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 (sembilan ribu) milimeter, ukuran paling tinggi 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton; dan 4

d. Jalan kelas khusus,

yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, ukuran panjang melebihi 18.000 (delapan belas ribu) milimeter,

ukuran paling tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 (sepuluh) ton”.¹⁹

3 Tidak jarang terlihat bahwa jasa pengangkutan sering kali melakukan kegiatan pengangkutan yang melebihi kapasitas sebagaimana yang telah ditentukan oleh peraturan menteri perhubungan. Misalnya dapat dilihat dalam aktivitas sehari-hari bahwa begitu banyak mobil angkutan barang yang begitu overload dalam memuat barang yang diperjanjikan antara penyedia jasa dan pengguna jasa. Hal ini yang tentu menjadi pertanyaan bagaimana sistem pengaturan hukum yang dibangun oleh menteri perhubungan dalam menetapkan batasan terhadap jasa pengangkutan barang untuk tiap jenis kendaraan pengangkut. Kemudian masalah yang kedua adalah bagaimana letak pertanggungjawaban terhadap pengangkutan yang melebihi dari batasan yang telah ditentukan oleh peraturan menteri perhubungan.²⁰

7 Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kendaraan pembawa muatan berat diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 307 yang berbunyi: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 169 ayat (1) dipidana dengan pidana

¹⁹ Undang Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

²⁰ Fadlhy Gifarhy, *Op Cit* 2018, hal 4

kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Penurunan barang dilakukan karena menyalahi aturan Over Dimensi Over Loading (ODOL). Berdasarkan data Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), potensi kerugian negara akibat kelebihan tonase(overload) dan kelebihan dimensi kendaraan barang mencapai Rp.43 triliun. Angka tersebut merupakan rata-rata per tahun akibat perbaikan jalan. Apabila kelebihan muatan dan dimensi itu dapat diminimalkan, akan berdampak pada penghematan anggaran negara”.²¹

Over dimensi juga terkadang dapat terjadi pada perusahaan karoseri yang mana memproduksi ukuran unit yang tidak sesuai seperti dimensi terlalu panjang sehingga melebihi batas toleransi. Dalam hal ini biasanya BPTD (Balai Pengelola Transortasi Darat) memberikan surat pemberitahuan kepada pihak karoseri untuk memperbaiki setiap unit yang diproduksi yang mana tidak sesuai dengan ukuran yang seharusnya.

²¹ <https://www.suaramerdeka.com/smcetak/baca/123328/pengawasan-dan-penindakan-harusdijalankan>, diakses pada hari Kamis, tanggal 3 Mei 2021, pukul 16.45 WIB.



Gambar 2.7

Pemotongan kendaraan ODOL

Jika surat pemberitahuan sudah tidak diindahkan, maka BPTD melakukan operasi langsung di jalan untuk mencari unit unit yang merupakan over dimensi. Yang mana selanjutnya di proses sebagaimana mestinya.

Dampak ODOL / Over Dimensi

1. Jalanan cepat rusak
2. Laju kendaraan menjadi lambat
3. Boros bahan bakar
4. Jalanan macet
5. Polusi udara semakin parah
6. Kecelakaan

Menjamin kelaikan kendaraan barang yang ada di jalan sudah seharusnya diawasi oleh pemerintah. Pengawasan yang dilakukan tersebut berupa uji kir (uji berkala). Uji berkala yang dilakukan pemerintah, khususnya kementerian perhubungan, sudah jelas diatur dalam undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (PP LLAJ). Serta diperdalam pembahasannya pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 133 tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (Permenhub PBKB).²²

Adanya peraturan ini juga merupakan upaya Kementrian Perhubungan untuk mengakomodasi kepentingan semua pihak dan mengutamakan kepentingan masyarakat sebagai pengguna jasa. Ada tiga landasan dalam permenhub yaitu kepentingan nasional, kepentingan pengguna jasa dalam aspek keselamatan dan perlindungan konsumen dan kesetaraan berusaha.²³

²² Asisca Veronika, Asisca Veronika, *Fuzzy saw sebagai metode pengambilan keputusan uji kelaikan kendaraan bermotor dinas perhubungan kabupaen pesawaran*. Lampung: jurnal stmikpringsewu,

²³ Kemenhub Resmi mengeluarkan Permenhub Nomor 108 Tahun 2017, liputan6.com/konten/2017/11/03. Diunduh pada 18 Mei 2021. Pukul 19.00

BAB III

KLAIM KETERLAMBATAN REGISTRASI UJI TIPE

A. Gambaran Umum BPTD

1. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Fungsinya

Dari awal pembentukan hingga sekarang yang dikenal sebagai Direktorat jenderal perhubungan darat memiliki sejarah yang panjang dan juga perubahan struktur organisasi dan tugas tugasnya, berikut perkembanganya:

- a. Pada awal tahun kemerdekaan 1945 – 1949 bernama Kementrian Pekerjaan Umum dan Tenaga Kerja Djawatan Angkutan Darat Bermotor (DABD).
- b. Tahun 1949 dengan perubahan Kementrian Perhubungan Djawatan Angkutan Darat dan Sungai (DADS).
- c. Tahun 1953 pengaturan angkutan sungai diserahkan kepada Djawatan Pelayaran.
- d. Tahun 1958 dengan penetapan Peraturan Pemerintah No 16 Tahun 1958 menjadi Djawatan Lalu Lintas Jalan (DLLD), yang mana urusan pemerintah dibidang lalu lintas dan angkutan jalan raya diserahkan kepada daerah TK I.
- e. Tahun 1964 mengalami perubahan menjadi Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Djalan Raya (Dit.LLADR) dibarengi dengan pembentukan Dinas Lalu Lintas di 10 Provinsi.

- f. Tahun 1968 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan satuan kerja Sekertaris Direktorat jenderal, Direktorat DLLADR, Direktorat perawatan dan pemeliharaan kendaraan bermotor, Direktorat Perkeretaapian, Lembaga Pendidikan Perubungan Darat.
- g. Tahun 19670 ada penambahan direktorat pelayanan sungai, danau, ferry.
- h. Tahun 1973 Direktorat Jenderal Pehubungan Darat dengan lingkup kerja Sekertaris Direktorat Jenderal, Direktorat DLLADR, Direktorat LLASDF, Lembaga Pendidikan Perhubungan Darat, Lembaga penelitian dan pengembangan sarana perhubungan darat.
- i. Tahun 1974 Melalui keputusan presiden No 44 dan 45 Tahun 1974 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan lingkup kerja Sekertaris Direktorat Jenderal, Direktorat DLLAJR, Direkorat LLASDF, Pusat Pendidikan dan Latihan Perhubungan Darat, Pusat Penelitian dan Pengembangan Sarana Perhubungan Darat, Instansi Vertikal yaitu kantor Wilayah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- j. Tahun 1980 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat ada penambahan Direktorat lalu lintas dan angkutan kota (Dit.LLAK).

- k. Tahun 1988 Kanwil Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dilebur menjadi satu dalam kantor wilayah Departement Perhubungan.
- l. Tahun 1989 Direktorat Perhubungan Darat dengan lingkup kerja Sekertaris Direktorat Jenderal, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Direktorat Bina Sistem dan Prasarana, Direktorat Keselamatan dan Teknis Sarana.
- m. Tahun 1996 Direktorat Perhubungan Darat dengan lingkup kerja Sekertaris Direktorat Jenderal, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai Danau dan penyebrangan, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Rel, Direkorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota.
- n. Tahun 2001 Direktorat Perhubungan Darat dengan lingkup kerja Sekertaris Direktorat Jenderal, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai Danau dan penyebrangan, Direktorat Perkertaapian, Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan.
- o. Tahun 2005 Direktorat Perhubungan Darat dengan lingkup kerja Sekertaris Direktorat Jenderal, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai Danau dan penyebrangan, Direktorat Bina Sistem

Transportasi Perkotaan, Direktorat Keselamatan Transportasi Darat.

- p. Tahun 2011 adanya penambahan Balai Lalu Lintas Angkutan Jalan, Sungai, danau, dan Penyebrangan dan ditetapkan kantor otoritas pelabuhan penyebrangan kantor otoritas pelabuhan penyebrangan merak, kantor otoritas pelabuhan penyebrangan gilimanuk, kantor otoritas pelabuhan penyebrangan lembar, kantor otoritas pelabuhan penyebrangan pagimana.
- q. Tahun 2016 ditambahkan Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat dengan dibentuknya 3 tipe BPTD yakni Tipe A, Tipe B dan Tipe C sebanyak 25 yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia.
- r. Tahun 2018 Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat yang berada di wilayah X dari Semarang menjadi Surakarta.
- s. Tahun 2018 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memiliki Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Lalu Lintas Jalan, Direktorat Angkutan Jalan, Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Direktorat Transportasi Sungai, Danau dan Penyebrangan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 122 Tahun 2018 Tentang Organisasi dan Tata Kerja

Kementerian Perhubungan. ¹ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang transportasi darat.²⁴

Dalam melaksanakan tugas, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyelenggarakan fungsi:

- a. Perumusan atau membuat kebijakan dalam bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan jalan, sarana dan prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda.
- b. Pelaksanaan dan penerapan kebijakan dalam bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana dan prasarana, sistem lalin dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda.
- c. Penyusunan dan perumusan norma, standar dan prosedur, kriteria di bidang lalu lintas, angkutan, sarana dan prasarana, sistem ¹ lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda.
- d. Pelaksanaan dan penerapan pemberian bimbingan dalam hal teknis dan supervisi di bidang penyelenggaraan lalu lintas, angkutan, sarana dan prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda,

²⁴ ubdat.dephub.go.id/profil-hubdat/tugas-dan-fungsi-ditjen-hubdat. Diunduh 26 Mei 2021

¹ serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;

- e. Pelaksanaan dan penerapan evaluasi dan pelaporan dalam bidang penyelenggaraan berlalu lintas, angkutan, sarana dan prasarana, sistem lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau, penyeberangan, dan angkutan multimoda, serta peningkatan keterpaduan sistem antar moda dan keselamatan transportasi darat;
- f. Pelaksanaan administrasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; dan
- g. Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Menteri.

2. Peran BPTD

Organisasi pemerintah adalah organisasi yang memiliki tujuan, untuk melayani masyarakat, dari seluruh lapisan masyarakat bawah sampai dengan lapisan yang paling batas. Dalam masa pembangunan seperti sekarang ini, banyak tuntutan masyarakat tentang peningkatan pelayanan yang oleh pemerintah dapat terwujud secara baik dan memuaskan. Untuk bisa mewujudkan keinginan tersebut tentunya peningkatan baik kinerja pegawai maka akan semakin baik pula pelayanan terhadap masyarakat.²⁵

Kinerja organisasi adalah mempertanyakan apakah tujuan atau misi suatu organisasi telah sesuai dengan kenyataan kondisi atau faktor

²⁵ Jinang zulfauziah, 2018, *Skripsi: Kinerja Dinas Perhubungan dalam Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor Jenis Angkutan Barang di Kabupaten Pinrang*, Universitas Hasanuddin, Pinrang, hal 11

ekonomi, politik, dan budaya yang ada. Apakah struktur dan kebijakannya mendukung kinerja yang diinginkan, apakah memiliki kepemimpinan, modal dan infrastruktur dalam mencapai misinya, apakah kebijakan, budaya dan sistem insentifnya mendukung pencapaian kinerja yang diinginkan, dan apakah organisasi tersebut menciptakan dan memelihara kebijakan – kebijakan seleksi dan pelatihan, dan sumber dayanya.²⁶

Faktor faktor yang mendukung keberhasilan suatu organisasi dapat ditemukan dalam empat kelompok umum, yaitu:

1. Karakteristik organisasi terdiri dari 2 bagian yaitu struktur dan teknologi.
2. Karakteristik lingkungan, mencakup dua aspek lingkungan eksterm dan lingkungan internal, yang dikenal sebagai iklim organisasi meliputi atribut lingkungan kerja (contoh: pekerja sentris, orientasi pada prestasi).
3. Karakteristik pekerja, perhatian harus diberikan kepada perbedaan individual antara para pekerja dalam hubungannya dengan efektivitas.
4. Kebijakan dan praktek manajemen, peranan manajemen dalam prestasi organisasi, meliputi variasi gaya, kebijakan dan

²⁶ Ratminto, 2021, *Management Pelayanan: Pengembangan Model Konseptual*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta 193

praktek kepemimpinan dapat memperhatikan atau merintangi pencapaian tujuan.²⁷

BPTD terdiri dari 3 tipe yaitu Tipe A, B dan C:

1. Tipe A

¹⁰ BPTD yang melaksanakan pengelolaan transportasi darat pada wilayah daratan yang terdapat pelayanan transportasi jalan, serta pelabuhan sungai, danau, dan penyeberangan komersial dan perintis. ¹ Mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Dalam melaksanakan tugas, ¹ BPTD Tipe A menyelenggarakan:

1. Penyusunan rencana pembangunan, program kerja serta, dan anggaran.
2. Menyelenggarakan pelaksanaan pembangunan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A melakukan pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), melakukan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, melakukan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana

²⁷ Siagian, 2004, *Teori Pengembangan Organisasi*, Bumi Aksara, Jakarta, hal 78

¹ lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.

3. Pelaksanaan dalam manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan orang dalam kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, prngontrolan dan pengusulan sanksi administrasi kepada setiap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan;
4. Melakukan pembangunan dan pengawasan pelabuhan sungai, penyeberangan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial, penjaminan keamanan dan ketertiban.

2. TIPE B

¹ BPTD Tipe B, mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

- a. ¹ Penysunan rencana, program dan anggaran

- b. Melaksanakan pembangunan, penyelenggaraan, dan pengawas terminal tipe A, terminal barang, melakukan penimbangan kendaraan (UPPKB), melakukan kalirasi peralatan pengujian kendaraan bermotor, melakukan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta melakukan pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri
- c. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial, serta pengaturan, pengendalian dan pengawasan angkutan sungai, danau dan penyeberangan yang belum diusahakan secara komersial, penjaminan keamanan dan ketertiban, penyidikan dan pengusulan sanksi administratif terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, peningkatan kinerja dan keselamatan lalu lintas dan angkutan, pelayanan jasa kepelabuhanan serta pengusulan dan pemantauan tarif dan penjadwalan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan yang belum diusahakan.

3. TIPE C

BPTD TipeC, mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan, sungai, danau dan penyeberangan, serta penyelenggara pelabuhan penyeberangan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial dan pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial. Fungsi dan tugas BPTD tipe C yakni:

1.
 - a. Penyusunan rencana, program, dan anggaran.
 - b. Pelaksanaan pembangunan, pemeliharaan, peningkatan, penyelenggaraan, dan pengawasan terminal penumpang Tipe A, Terminal Barang, Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB), pelaksanaan kalibrasi peralatan pengujian berkala kendaraan bermotor, pelaksanaan pemeriksaan fisik rancang bangun sarana angkutan jalan serta pengawasan teknis sarana lalu lintas dan angkutan jalan di jalan nasional dan pengujian berkala kendaraan bermotor dan industri karoseri.
 - c. pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas, pengawasan angkutan jalan antar kota antar provinsi, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, penyidikan dan pengusulan sanksi administrasi terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, peningkatan kinerja dan

keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta pengawasan tarif angkutan jalan.

Kementrian Perhubungan (Kemenhub) membentuk 25 Balai Transportasi Darat (BPTD) yang berada diseluruh wilayah indonesia. 25 unit kerja BPTD yang tersebar di wilayah indonesia diantara:²⁸

1. BPTD Aceh.
2. BPTD Sumatera Utara
3. BPTD Sumatera Barat.
4. BPTD Riau.
5. BPTD Jambi.
6. BPTD Bengkulu.
7. BPTD Sumatera Selatan.
8. BPTD Banten.
9. BPTD Jawa Barat.
10. BPTD Jawa Timur
11. BPTD Jawa Tengah.
12. BPTD Bali.
13. BPTD NTT
14. BPTD Kalimantan Barat.
15. BPTD Kalimantan Selatan.
16. BPTD Kalimantan Tengah

²⁸ <https://www.beritatrans.com/artikel/70267/Disiapkan-25-Balai-Pengelola-Transportasi-Darat-/>. Diunduh 26 Mei 2021

17. BPTD Kalimantan Timur.
18. BPTD Sulawesi Tenggara.
19. BPTD Sulawesi Selatan.
20. BPTD Sulawesi Tengah.
21. BPTD Gorontalo.
22. BPTD Sulawesi Utara.
23. BPTD Maluku
24. BPTD Maluku Utara
25. BPTD Papua

B. Proses Registrasi Uji tipe

Jenis landasan kendaraan bermotor dikelompokkan menjadi 4 jenis yaitu ² landasan mobil penumpang, landasan mobil bus, landasan mobil barang, landasan kendaraan khusus. Yang mana diperuntukkan untuk 2 jenis yaitu peruntukan angkutan orang dan peruntukan angkutan barang.

Toleransi tetaplah harus ² memperhatikan ukuran fisik tidak melebihi ambang batas maksimum SKRB dengan pengelompokan kelas jalan. Dengan peraturan batas toleransi:

1. Batas bawah dan atas yaitu 0.5 perseratus dari ukuran fisik panjang ditambah 30 mm.
2. Batas atas dan bawah sebesar 0.5 perseratus dari ukuran fisik lebar ditambah 20 mm.

3. Batas atas sebesar 0.5 perseratus dari ukuran fisik tinggi ditambah 20 mm.
4. Batas bawah sebesar 0.5perseratus dari ukuran fisik tinggi ditambah 20 mm.

Registrasi uji tipe merupakan kesesuaian fisik antara unit yang sudah jadi dan surat ketetapan rancang bangun. Kesesuaian fisik kendaraan paling sedikit berisi tentang:

1. ² Nomor rangka dan nomor mesin kendaraan.
2. Ukuran dan konstruksi kendaraan bermotor.
3. Berat kendaraan / JBB.
4. Peruntukan kendaraan bermotor.
5. Kesesuaian meterial.
6. Kesesuaian landasan.
7. Bentuk fisik kendaraan.
8. Posisi lampu.
9. ² Jumlah tempat duduk.
10. Ukuran dan konstruksi, posisi bak muatan / volume tangki.
11. Emblem / tanda pengenal perusahaan karoseri.
12. Fasilitas tangga darurat.

Maksud dan tujuan pengujian kendaraan bermotor yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Daerah Kabupaten Pinrang

No.17 Tahun 2011 tentang retribusi pengujian kendaraan bermotor adalah:²⁹

1. Untuk menjaga agar kendaraan bermotor selalu laik jalan.
2. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan, kebakaran dan mengurangi kebisingan serta pencemaran lingkungan (polusi).
3. Untuk menentukan daya angkut dan kelas jalan yang dapat dilalui kendaraan.
4. Untuk meningkatkan perawatan kendaraan bermotor.

Apabila terdapat ketidaksesuaian antara fisik dan desain rancang bangun yang dimiliki oleh karoseri, maka wajib ada perbaikan dari perusahaan karoseri sampai benar benar sesuai.

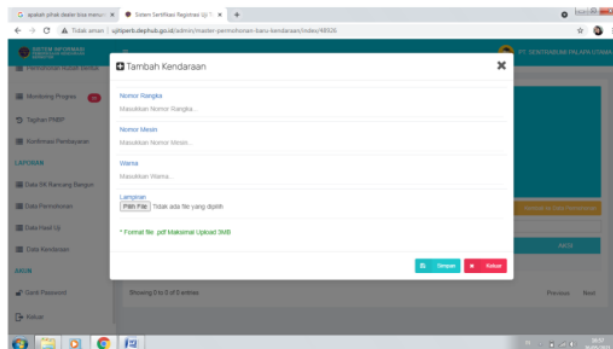
Registasi Uji Tipe prosesnya di lakukan secara online di <http://ujitiperb.dephub.go.id>. Sebelum melakukan pendaftaran secara online perusahaan karoseri harus sudah mempunyai akun yang sebelumnya sudah dilakukan pendaftaran akun. Pendaftaran online dapat dilakukan kapanpun karena online internet tidak memiliki batasan waktu dan usia hingga semua orang dapat mengakses internet dengan nyaman. Online dikatakan bagi

²⁹ Peraturan Pemerintah Daerah Pinrang No 17 Tahun 2017

pengguna internet yang berhasil ke dalam jaringan tanpa mengalami suatu kendala.³⁰

Cara Melakukan pengajuan registrasi Uji tipe.

1. Unit yang akan dilakukan Registrasi uji tipe harus ada dan 80 % sudah dalam keadaan sudah jadi.
2. Perusahaan karoseri sudah terdaftar akses web di portal ditsarana milik kemenhub <http://ujitiperb.dephub.go.id>. Melakukan pengisian secara online sesuai dengan Tipe kendaraan, jenis kendaraan, dan peruntukannya beserta No rangka dan nomor mesin. Tidak lupa mengupload gesekan nomor rangka dan nomor mesin. Berikut contoh form pendaftaran secara online.



Gambar 3.1

³⁰ Jubile Enterprise, 2008, *Internet Untuk Pemula*, PT. Gramedia Jakarta, Jakarta, hal 1

3. Membuat permohonan kepada BPTD wilayah setempat untuk melakukan pengukuran melalui surat permohonan yang ditandatangani oleh pimpinan perusahaan karoseri. Setelah surat diterima oleh BPTD wilayah setempat maka akan mendapat jadwal pengukuran dengan melakukan pertemuan dengan BPTD beserta unit yang akan dilakukan pengukuran.



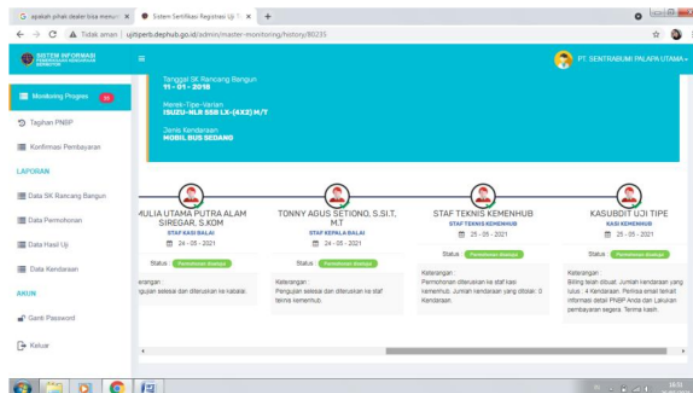
Gambar 3.2

Gambar diatas adalah pengukuran yang dilakukan oleh perusahaan karoseri. Tentunya pihak BPTD akan memeriksa unit kendaraan dengan cukup teliti. Tidak lupa memperhatikan pemasangan APC (Alat Pemantul Cahaya) yang saat ini sudah diwajibkan. Pengujian tipe ini bisa dilakukan dengan pengujian satu sampel kendaraan jika terdapat lebih dari satu kendaraan yang sama, tipe, dan peruntukannya.

4. Setelah dilakukan pengukuran / cek fisik BPTD akan mengeluarkan BAP (Berita Acara Pemeriksaan) secara online

dalam waktu 1 – 14 hari kerja. Diringi dengan pengiriman foto setiap unit dari 4 sisi yaitu sisi kiri, sisi kanan, depan dan belakang, dan juga warna. Jika kendaraan tidak sesuai maka akan dilakukan perbaikan oleh karoseri ataupun dengan cara tidak dinyatakan dengan lolos sehingga didaftarkan kembali.

5. Menunggu pemeriksaan berlanjut dari setiap jabatan BPTD secara online, pemeriksaan ini dapat dipantau melalui sistem online. Dengan urutan pemeriksaan
 - a. Staff Verifikasi Balai.
 - b. Staff Penguji Balai.
 - c. Staff Kasi Balai.
 - d. Staff Kepala Balai.
 - e. Staff Teknis Kemenhub.
 - f. Kasi Kemenhub.



Gambar 3.3

Tentunya pemeriksaan setiap tingkat dilakukan secara teliti. Jika pemeriksaan ada unit / kendaraan yang tidak lolos maka sudah tidak dapat dilanjutkan lagi dengan kata lain akan dilakukan pengukuran ulang lagi dari awal, yaitu mulai dari pendaftaran secara online lagi dan melakukan pengukuran / cek fisik lagi.

6. Jika semua tingkat pemeriksaan dinyatakan lolos maka secara otomatis akan keluar tagihan pembayaran yang bisa di unduh secara online dan dilakukan pembayaran melalui bank. Setelah pembayaran bukti tranfer harus di upload sesuai dengan nomor tagihan. Setiap unit harganya Rp. 250.000 kecuali ambulance sejak tahun 2020 ada kenaikan semula Rp. 250.000 menjadi Rp. 400.00
7. Setelah semua proses pembayaran selesai maka SRUT sudah jadi dan posisi SRUT ini berada di Jakarta Direktorat Sarana Jalan bagian Subdit Ujitipe Kendaraan. Dan menunggu tanda tangan dan cap dari Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sebelum adanya pandemi corona masuk tahun 2019, pengambilan SRUT dilakukan secara langsung di Gedung Karya Lantai 11 bagian Subdit Uji Tipe Kendaraan Jl. Merdeka Barat No.8 Jakarta. Namun setelah adanya pandemi corona sekaan pemerintah mempermudah penyelenggaraan registrasi uji tipe pihak subdit mengirimkan SRUT dengan label

(Dokumen Negara) ke setiap perusahaan karoseri masing – masing.

C. Klaim Keterlambatan Registrasi Uji Tipe

Klaim menurut KBBI adalah tuntutan pengakuan atas suatu fakta bahwa seseorang berhak (memiliki atau mempunyai) atas sesuatu. Klaim keterlambatan registras uji tipe ini menjadi hal yang sangat lumrah bagi dealer kendaraan dan perusahaan karoseri. Bagaimana tidak proses pendaftarannya sangat panjang dan lama. Karena kendaraan sudah jadi tidak dapat digunakan di jalan raya tanpa adanya SRUT, dikarenakan SRUT adalah persyaratan pengurusan STNK maupun BPKB.

Ketika kendaraan masuk sebisa mungkin atau seawal mungkin biasanya pihak karoseri akan melakukan pendaftaran registrasi uji tipe dengan harapan ketika unit selesai maka SRUT juga selesai, dengan cara ini pihak karoseri akan sedini mungkin memenuhi hak para konsumen.

⁸ VTA Online merupakan sistem layanan berbasis web yang mengintegrasikan sistem pada instansi terkait yang menerbitkan serta mencetak SUT dan SRUT dengan proses singkat dan waktu yang terukur. Dengan menggunakan layanan online tersebut, SUT dan SRUT diterbitkan dalam jangka waktu paling lama 7 hari kerja sejak persyaratan diterima secara lengkap, sementara sebelum menggunakan

layanan *online* membutuhkan waktu hingga 1 bulan.³¹ Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 8032/AJ.402/DRJD/2015 tentang layanan uji tipe.

NO. PENDAFTARAN	NAMA PERUSAHAAN	JENIS PERMOHONAN	JUMLAH KENDARAAN	JUMLAH KENDARAAN (TIDAK LULUS)	KENDARAAN (TIDAK LULUS)	LAMA PROSES	STATUS	AKSI
331 20200025924	PT. SENTRABUMI PALAPA UTAMA	SRUT	1	1	0	15 Hari	SUDAH SELESA	[Aksi]
330 20200025909	PT. SENTRABUMI PALAPA UTAMA	SRUT	1	1	0	15 Hari	SUDAH SELESA	[Aksi]
329 20200025772	PT. SENTRABUMI PALAPA UTAMA	SRUT	2	2	0	15 Hari	SUDAH SELESA	[Aksi]
328 20200025771	PT. SENTRABUMI PALAPA UTAMA	SRUT	1	1	0	0 Hari	DITOLAK KOMPONEN	[Aksi]
327 20200022984	PT. SENTRABUMI PALAPA UTAMA	SRUT	1	1	0	25 Hari	SUDAH SELESA	[Aksi]
326 20200022955	PT. SENTRABUMI PALAPA UTAMA	SRUT	1	1	0	30 Hari	SUDAH SELESA	[Aksi]

Gambar 3.4

Proses registrasi online

Ada 25 BPTD yang tersebar di Indonesia, ada ratusan perusahaan karoseri yang prosesnya SRUT nya langsung dikeluarkan oleh satu tempat sistem kerja SUBDIT bagian uji tipe di Jakarta. Misalnya satu karoseri dalam satu bulan memproduksi 50 unit maka otomatis menunggu antri untuk pencetakan dan penandatanganan SRUT satu Indonesia. Atas menduga bahwa proses yang lama ini disebabkan oleh faktor ketersediaan

³¹ <http://dephub.go.id/post/read/layanan-uji-tipe-kendaraan-bermotor-online-resmi-diluncurkan> diunduh 10 Juni 2021

sumber daya manusia (SDM) pemeriksa. Apalagi, unit yang harus diperiksa jumlahnya banyak, di Jawa Timur saja setiap hari ada 700 unit kendaraan yang harus diperiksa.³²

Belum lagi terpotongnya tanggal merah, atau pihak BPTD ada rapat penting dan juga terkadang bagian subdit menghadiri rapat rapat dalam negeri maupun luar negeri. Disini seringkali perusahaan karoseri was was untuk memberikan jawaban kepada customer bahwa tanggal pastinya SRUT akan tercetak dan ditandatangani, karena pihak karoseri juga tidak tahu kapan SRUT itu jadi hanya bisa megontrol dari sistem online saja.

Dampak keterlambatan SRUT bagi perusahaan karoseri:

1. Terhambanya produktifitas.
2. Menurunya kepercayaan konsumen
3. Terhambatnya perkembangan bisnis dan sulit bersaing.
4. Klaim yang diajukan konsumen membuat perusahaan mengalami kerugian.

Dampak keterlambatan SRUT bagi konsumen:

1. Unit yang sudah dibeli tidak bisa dipakai.
2. Bisnis yang dijalankan oleh konsumen terhambat.
3. Menurunya produktifitas bagi konsumen.

³² <https://otomotif.bisnis.com/read/20190522/275/926258/isuzu-minta-proses-penerbitan-srut-kendaraan-komersial-dipercepat> diunduh 10 Juni 2021

4. Jika konsumen terpaksa menggunakan unit maka akan terkena penilangan oleh pihak kepolisian.

Banyak sekali klaim yang dibuat oleh konsumen perusahaan karoseri tentang keterlambatan SRUT ini, karena kebanyakan mereka menganggap pengurusan SRUT ini sama dengan pengurusan STNK maupun BPKP yang bisa dilakukan di tingkat kota / kabupaten. Konsumen melakukan klaim karena menuntut hak – haknya yang belum terpenuhi sebagai konsumen sesuai dengan Pasal 4 ayat 8 UU No 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen yaitu “ hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan / atau penggantian apabila barang / jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya”. SRUT merupakan hak konsumen karena SRUT melekat pada kendaraan bermotor untuk proses pengurusan surat-surat penting lainnya seperti STNK dan BPKB.

Seperti contoh ASTRA ISUZU mengkalim kan keterlambatan SRUT kepada pihak karoseri, klaim nya berisi tentang rincian biaya tilang yang dikenakan saat mobil berjalan di jalan raya. Dengan alasan mobil tersebut terkena tilang karena tidak adanya SRUT dari karoseri sehingga STNK dan BPKB tidak bisa diajukan untuk melakukan pengurusan, mau tidak mau perusahaan karoseri membayar klaim tersebut demi kedepannya untuk kerjasama yang lain dapat terjalin dengan baik .

Ganti rugi merupakan penyelesaian diluar pengadilan sesuai dengan Pasal 47 UU Perlindungan konsumen No 8 tahun 1999, yaitu Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh konsumen. Karena perusahaan karoseri tidak dapat memenuhi kewajiban sebagai pelaku usaha yaitu memberikan SRUT dengan tepat waktu, maka sesuai dengan Pasal 7 pelaku usaha memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Keterlambatan SRUT dalam proses registrasi ini merupakan bukan sepenuhnya kesalahan pihak karoseri, tetapi memang prosesnya yang lama dikutip dari website Kementrian Perhubungan darat dalam peluncuran aplikasi uji tipe online hanya butuh waktu satu minggu, tetapi dalam pelaksanaannya membutuhkan waktu lebih lama. Agar keterlambatan registrasi uji tipe ini dapat bejalan sebagaimana mestinya dalam pelaksanaannya maka harus ada pertanggungjawaban. Karena tidak sesuai dengan Pasal 6 Peraturan Menteri Perhubungan No 144 Tahun 2015⁸ “untuk memberikan layanan uji tipe kendaraan bermotor yang cepat, efisien, dan terintegrasi diselenggarakan layanan uji tipe kendaraan bermotor secara online.

Perusahaan karoseri bagaimanapun harus membangun kerjasama yang baik dengan pihak BPTD maupun dengan pihak Dirjen Perhubungan Darat, karena perusahaan karoseri sangat membutuhkan peranan mereka dalam memberikan izin seluruh unit yang telah diproduksi.

Kinerja BPTD mengalami banyak kendala dimana diantaranya:

1. Adanya beban kerja yang besar di BPTD, karena hanya ada 25 unit BPTD di Indonesia, sedangkan terdapat ratusan perusahaan karoseri. Di Jawa Timur saja ada 700 unit yang harus diukur setiap hari.
2. Kurangnya sumber daya manusia, karena dalam pengukuran kadang masih menggunakan ukuran secara manual, hanya beberapa saja menggunakan alat pengukuran digital.
3. Adanya birokrasi yang kurang baik

Siapa yang harus bertanggungjawab atas terlambatnya registrasi uji tipe, apakah BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) yang dalam tugasnya melakukan pemeriksaan fisik dan pengawasan teknis yang bertanggung jawab kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Yang mana Direktur Jenderal Perhubungan Darat bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan. Menteri Perhubungan bertanggungjawab membantu presiden dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan dibidang transportasi.

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

1. Registrasi uji tipe ulang dapat dilakukan karena adanya kendaraan yang tidak lulus uji, perubahan bentuk, ketidaksesuaian SRUT dengan unit, perlu dilakukan karena untuk menjamin kepastian hukum unit yang sudah di produksi / yang sudah dibuat. Untuk mewujudkan jaminan keselamatan terhadap pengguna kendaraan, mendukung kelestarian lingkungan sesuai dengan Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan No 33 Tahun 2018.
2. Klaim keterlambatan registrasi uji tipe dapat dilakukan konsumen karoseri, karena pihak karoseri tidak dapat memberikan SRUT dengan tepat waktu sesuai dengan UU Perlindungan Konsumen Pasal 4 ayat 8 UU No 8 Tahun 1999. BPTD yang bertanggung jawab atas ⁸ Direktorat Jenderal Perhubungan darat kurang memenuhi / memberikan layanan pengujian uji tipe kendaraan bermotor ⁸ sesuai dengan ⁸ Peraturan Menteri Perhubungan No 144 Tahun 2015 “untuk memberikan layanan uji tipe kendaraan bermotor yang cepat, efisien, dan terintegrasi diselenggarakan layanan uji tipe kendaraan bermotor secara online.

B. SARAN

1. Kepada pihak pengguna kendaraan keluaran dari karoseri hendaknya selalu mengecek kecocokan SRUT yang dimiliki, dan selalu memperhatikan muatan agar kendaraan tetap berfungsi dengan baik.
2. Untuk pihak karoseri, tetap maju mengembangkan produktivitasnya agar mampu bersaing.
3. Untuk BPTD mohon ditingkatkan memberikan layanan uji tipe kendaraan bermotor yang cepat, efisien, dan terintegrasi diselenggarakan layanan uji tipe kendaraan bermotor secara online.
4. Kepada setiap pengguna jalan tetap memperhatikan kapasitas kendaraan dan beban muatan, karena tanggung jawab keselamatan jalan adalah tanggung jawab kita bersama.

CLAIM ATAS KETERLAMBATAN REGISTRASI UJI TIPE KENDARAAN BERMOTOR (3)

ORIGINALITY REPORT

21 %
SIMILARITY INDEX

24 %
INTERNET SOURCES

6 %
PUBLICATIONS

9 %
STUDENT PAPERS

PRIMARY SOURCES

1	hubdat.dephub.go.id Internet Source	5 %
2	legalitas.org Internet Source	3 %
3	core.ac.uk Internet Source	3 %
4	kilaskementerian.kompas.com Internet Source	2 %
5	e-repository.perpus.iainsalatiga.ac.id Internet Source	2 %
6	bpljskb.hubdat.dephub.go.id Internet Source	1 %
7	eprints.ums.ac.id Internet Source	1 %
8	dephub.go.id Internet Source	1 %
9	www.tribunnews.com Internet Source	1 %

10

www.bptdmaluku.com

Internet Source

1 %

11

www.dishubsurabaya.org

Internet Source

1 %

12

izzatunaimah.blogspot.com

Internet Source

1 %

Exclude quotes On

Exclude matches < 75 words

Exclude bibliography On