

**ASPEK HUKUM PELAKSANAAN PENGUJIAN
KELAYAKAN KENDARAAN BERMOTOR**
(Studi Kasus Di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan
Bermotor, Terminal Pinang Baris Medan)

TESIS

OLEH

ROMULHAN HARAHAHAP
NPM. 141803026



**PROGRAM STUDI MAGISTER HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MEDAN AREA**

**MEDAN
2016**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 27/2/20

Access From (repository.uma.ac.id)27/2/20

**ASPEK HUKUM PELAKSANAAN PENGUJIAN
KELAYAKAN KENDARAAN BERMOTOR**
(Studi Kasus Di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan
Bermotor, Terminal Pinang Baris Medan)

TESIS

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Hukum
dalam Program Studi Magister Hukum pada Program Pascasarjana
Universitas Medan Area

OLEH

ROMULHAN HARAHAHAP
NPM. 141803026

**PROGRAM STUDI MAGISTER HUKUM
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS MEDAN AREA
MEDAN**

2016

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 27/2/20

Access From (repository.uma.ac.id)27/2/20

**UNIVERSITAS MEDAN AREA
PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER HUKUM**

HALAMAN PERSETUJUAN

**Judul : Aspek Hukum Pelaksanaan Pengujian Kelayakan
Kendaraan Bermotor (Studi Kasus Di Unit Pelaksana
Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor, Terminal Pinang
Baris Medan)**

Nama : Romulhan Harahap

NPM : 141803026

Menyetujui

Pembimbing I

Prof. Dr. Budiman Ginting., SH., M.Hum

Pembimbing II

Dr. Jusmadi Sikumbang., SH., MS

**Ketua Program Studi
Magister Hukum**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA
Dr. Marlina., SH., M.Hum**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Direktur

Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS

Document Accepted 27/2/20

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Telah diuji pada Tanggal 2 November 2016

Nama : Romulhan Harahap
NPM : 141803026



Panitia Penguji Tesis :

Ketua : Dr. Marlina., SH., M.Hum
Sekretaris : Dr. Dayat Limbong., SH., M.Hum
Pembimbing I : Prof. Dr. Budiman Ginting., SH, M.Hum
Pembimbing II : Dr. Jusmadi Sikumbang., SH., MS
Penguji Tamu : Prof. Dr. Ediwarman., SH., M.Hum

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 27/2/20

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)27/2/20

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Medan, November 2016
Yang menyatakan,



Romulhan Harahap

ABSTRAK

ASPEK HUKUM PELAKSANAAN PENGUJIAN KELAYAKAN ANGKUTAN BERMOTOR (Studi Kasus di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor, Terminal Pinang Baris Medan)

N a m a : Romulhan Harahap
N P M : 141803026
Program : Magister Hukum
Pembimbing I : Prof. Dr. Budiman Ginting., SH., M.Hum
Pembimbing II : Dr. Jusmadi Sikumbang., SH., MS

Dinas Perhubungan merupakan suatu organisasi yang berfungsi untuk menyelenggarakan pelayanan publik di bidang lalu lintas angkutan jalan. Salah satu program Dinas Perhubungan yaitu pengaturan angkutan umum (orang) melalui pengujian kendaraan bermotor. Mengingat kebutuhan transportasi menjadi prioritas utama dalam pemenuhan kebutuhan hidup sehari – sehari baik untuk bekerja, sekolah, kuliah, dan lainnya, banyaknya terjadi kecelakaan membawa korban orang, selain itu risiko pencemaran udara pun tidak dapat dihindarkan. Itu semua tidak terlepas dari keberadaan kendaraan bermotor baik untuk angkutan umum maupun kepentingan pribadi. Jenis penelitian ini adalah adalah normatif dengan dukungan empiris. Data empiris ditemukan melalui observasi di Unit Terminal Pinang Baris. Penyajian substansi tesis ini dilakukan secara *deskriptif eksplanatif*, dengan menetapkan sampel secara *purposive sampling*, serta data penelitian yang digunakan adalah data primer dan sekunder. Pengujian kelaikan kendaraan bermotor dilakukan melalui uji tipe, uji sampel untuk produksi unit kendaraan bermotor, dan uji berkala dilakukan untuk kendaraan bermotor yang berjalan. Uji berkala dilakukan di Unit Terminal Pinang Baris dengan menguji antara lain pengujian pemeriksaan syarat teknis dan pengujian syarat jalan, dengan prosedur yang harus dipenuhi antara lain syarat administrasi, mendaftarkan ke loket yang telah ditentukan serta membayar biaya retribusi untuk pengujian kelaikan kendaraan bermotor. Banyak ditemui kendala – kendala dalam pelaksanaan uji kelaikan kendaraan bermotor ini diantaranya factor sarana (peralatan pengujian), factor tenaga penguji, factor biaya, factor keberadaan calo dalam proses ini. Kinerja / prosedur pelayanan pengujian kendaraan bermotor jenis angkutan orang / barang masih memerlukan pembenahan, agar kecelakaan tidak terjadi lagi, dan tidak lagi ditemui kendaraan bermotor yang tidak melewati uji kelaikan, untuk itu perlu disiagakan tenaga penguji yang lebih memadai dengan peralatan pengujian yang canggih, dan prosedur administrasi yang tertib agar biaya yang diterima bisa masuk ke kas Negara.

Kata kunci: prosedur, uji kelaikan kendaraan bermotor, kendala

ABSTRACT

LEGAL ASPECTS OF IMPLEMENTATION OF MOTOR TRANSPORT FEASIBILITY TESTING (Case Study On Technical Implementation Unit Testing Vehicle Motorized, Pinang Baris Terminal Medan.)

N a m e : Romulhan Harahap
N P M : 141803026
Program : Magister Hukum
Academic adviser I : Prof. Dr. Budiman Ginting., SH., M.Hum
Academic adviser II: Dr. Jusmadi Sikumbang., SH., MS

Transportation Agency is an organization that serves to held public services in road freight traffic. One of the programs the Department of Transportation that is the setting of public transport (people) through the testing of motor vehicles. Given the need for transport is a top priority in fulfilling the needs of daily life - a good day for work, school, college, and the other, the number of accident victims bring people, besides the risk of air pollution was inevitable. It was all no existence apart from motor vehicles both for public transport and private interests. This type of research is is normative and empirical support. Empirical data discovered through observation in Pinang Baris Terminal Unit. Presentation of the substance of this thesis is a descriptive eksplanatif, by setting sample by purposive sampling, as well as research data used are primary and secondary data. Testing the feasibility of motor vehicles is done through a type test, sample test unit for the production of motor vehicles, and periodic test performed to motor vehicles running. Periodic test performed in Pinang Baris Terminal Unit to examine inter alia the examination of testing technical requirements and testing requirements street, with procedures that must be addressed include the administrative requirements, sign up to the counter that have been determined as well as pay the fees for feasibility testing of motor vehicles. Encountered many obstacles - obstacles in the implementation of this motor vehicle worthiness tests such factor means (testing equipment), power factor testing, the cost factor, factor the presence of brokers in this process. Performance / service procedures testing of motor vehicles transport of people / goods still require improvement, so that accidents do not happen again, and no longer met motor vehicles that do not pass worthiness test, it is necessary alerted force testers are more adequate to the testing equipment is advanced, and administrative procedures so that the fees received orderly can go into the state treasury.

Keywords: *procedures, motor vehicle worthiness tests, obstacles*

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan Rahmat dan Hidayah Nya, agar Penulis dapat menyelesaikan pendidikan Program Studi Magister Ilmu Hukum pada Program Pascasarjana di Universitas Medan Area Medan.

Tesis dengan Judul **“ASPEK HUKUM PELAKSANAAN PENGUJIAN KELAYAKAN ANGKUTAN BERMOTOR (STUDI KASUS DI UNIT PELAKSANA TEKNIS PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR TERMINAL PINANG BARIS MEDAN)”** ini sebagai tugas akhir dapat diselesaikan penulis menyadari sepenuhnya bahwa apa yang penulis sampaikan dalam Tesis ini masih ada kekurangannya, hal ini karena keterbatasan pengetahuan dan kemampuan ilmiah penulis, sehingga dengan kerendahan hati penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk kesempurnaan Tesis ini, Dalam Kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Drs H. Erwin Siregar MBA, selaku Ketua Umum Yayasan Universitas Medan Area.
2. Bapak Prof.Dr. H. Yakub Matondang. MA selaku Rektor Universitas Medan Area.
3. Ibu Prof.Dr Ir. Retna Astuti K. MS selaku Direktur Pasca Sarjana Universitas Medan Area.
4. Ibu Dr Marlina SH.Mhum selaku Ketua Program Studi Magister Hukum Universitas Medan Area.

5. Bapak Taufik Siregar, SH.Mhum selaku Sekretaris Program Studi Magister Hukum Universitas Medan Area.
6. Bapak Prof Dr Budiman Ginting SH.Mhum selaku Pembimbing I yang telah banyak memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan Tesis ini.
7. Bapak Dr Jusmadi Sikumbang SH.MS selaku Pembimbing II yang telah banyak memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis dalam menyelesaikan Tesis ini.
8. Bapak Dr Dayat Limbong SH.Mhum selaku Ketua Sidang ujian Tesis yang telah memberikan masukan kepada penulis dalam Tesis ini.
9. Bapak Prof Dr Ediwarman SH.Mhum selaku penguji tamu yang telah memberikan masukan kepada penulis dalam Tesis ini.
10. Seluruh civitas akademika Pasca Sarjana Universitas Medan Area
11. Kepada istri tercinta Lisna Sari Sormin Sag dan Anakku tersayang Dita Amirah Azrah Harahap dan Andi Rahman Harahap menjadi semangat dan selalu mendorong untuk selalu belajar dan belajar tiada henti.
12. Seluruh sahabat di Pasca Sarjana Universitas Medan Area

Dengan mengucapkan puji dan syukur kepada Tuahn Yang Maha Esa Akhir kata penulis mengucapkan banyak terima kasih dan semoga Tesis ini berguna bagi kita semua.

Medan, November 2016

ROMULHAN HARAHAP

141803026

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	v
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 LatarBelakang	1
1.2 PerumusanMasalah.....	7
1.3 TujuanPenelitian.....	8
1.4 ManfaatPenelitian.....	8
1.5 KeaslianPenelitian.....	9
1.6 KerangkaTeori Dan Konsepsi	10
1.6.1 KerangkaTeori	10
1.6.2 KerangkaKonsepsi	20
1.7 MetodePenelitian.....	23
1.7.1 JenisPenelitian.....	23
1.7.2 PendekatanPenelitian	24
1.7.3 Sumber Data.....	24
1.7.4 AlatPengumpulan Data	26
1.7.5 Analisis data.....	28

BAB II PROSEDUR PELAKSANAAN PENGUJIAN KELAYAKAN ANGKUTAN BERMOTOR MENURUT UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALULINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAN PPP NO. 55 TAHUN 2012 TENTANG KENDARAAN.....	30
2.1 Dasar Hukum Pengujian Kelayakan Angkutan Bermotor	30
2.2 Hak Dan Kewajiban Pengusaha Dan Konsumen Bidang Angkutan Bermotor	38
2.3 Prosedur Uji Kelayakan Angkutan Umum.....	47
BAB III HAMBATAN DAN UPAYA YANG DILAKUKAN DALAM MELAKSANAKAN UJI KELAYAKAN ANGKUTAN BERMOTOR YANG MEMBAWA PENUMPANG DI UNIT TEKNIS PENGUJIAN KENDARAAN TERMINAL PINANG BARIS	65
3.1 Hambatan Yuridis dan Non Yuridis	65
3.2 Upaya Mengatasi Hambatan	92
BAB IV AKIBAT HUKUM PENGUJIAN KELAIKAN ANGKUTAN BERMOTOR YANG TIDAK SESUAI DENGAN PERATURAN YANG BERLAKU	99
4.1 Upaya Perlindungan Keselamatan Penumpang dan Aspek Hukum yang Terkait	99
4.2 Akibat Hukum Tidak Terselenggaranya Secara Baik Pengujian Kelai- kan Terhadap Angkutan Bermotor Yang Beroperasional.....	104
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN.....	109
5.1 Kesimpulan	109

5.2 Saran.....110

DAFTAR PUSTAKA



BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

Pemerataan pembangunan di seluruh pelosok negeri Indonesia dan aspek kehidupan berbangsa dan bernegara, semata mata bertujuan meningkatkan taraf kehidupan / kesejahteraan rakyat Indonesia, karena proses untuk mencapai tujuan tersebut haruslah didukung oleh fasilitas – fasilitas yang dapat digunakan public / umum, dan semua ini haruslah diatur dan dikelola oleh Negara terutama yang berkaitan sarana transportasi umum baik di perkotaan maupun di pedesaan.

Sebagaimana tugas pemerintah dituangkan dalam amanat Pembukaan Undang-Undang Dasar Tahun 1945 alinea keempat salah satunya adalah menciptakan kesejahteraan rakyat Indonesia, maka untuk memenuhi hal tersebut, pemerintah, antara lain melaksanakan kebijakan berupa peningkatan pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana publik, termasuk transportasi, telekomunikasi, energi, listrik dan air bersih guna mendorong pembangunan yang merata, melayani kebutuhan masyarakat dengan harga yang terjangkau, serta membuka wilayah yang terisolasi atau pedalaman yang terpencil menjadi dapat diakses melalui wilayah lainnya. Atau dengan kata lain membuka akses ke jalan yang sulit ditempuh / dijangkau.

Sejalan dengan makin meningkatnya pelaksanaan pembangunan dan hasil-hasil yang telah dicapai, maka produktivitas dan efisiensi seluruh

ekonomi nasional perlu ditingkatkan lagi, sehingga peran dan sumbangan pembangunan yang diciptakan dapat memberikan hasil yang lebih optimal bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat. *Public Service* merupakan bentuk pengabdian serta pelayanan kepada masyarakat. Usahanya dijalankan dan pelayanannya diberikan dengan memegang teguh syarat-syarat efisiensi, efektivitas dan nilai ekonomis (kehematan) serta keefektifan manajemen dan pelayanan baik dan memuaskan kepada masyarakat. Hubungan usaha antara pemerintah yang melayani dan masyarakat yang dilayani, sekalipun terdapat sistem bantuan / subsidi, harus selalu didasarkan pada transparansi atau keterbukaan / kejujuran sehingga terhindar dari yang namanya KKN (Korupsi, Kolusi, dan Nepotisme) dan hal ini dapat direalisasikan dengan cara dimana pelaksanaansetiap subsidi yang diberikan kepada masyarakat selalu dapat diketahui dan dicatat/dibukukan oleh yang menerimanya (masyarakat/rakyat perseorangan) diantaranya berbentuk; potongan-potongan harga atau pembebasan sama sekali dari pembayaran (biaya angkutan) tetapi ada yang harus benar-benar dinyatakan dalam tanda pembayaran, karcis, jumlah yang harus dibayar atau bentuk tanda lainnya dengan dinyatakan secara jelas persentase potongan atau pembebasan pembayarannya.

Beberapa *public service* dalam bidang transportasi yang diberikan atau dilakukan oleh pemerintah dalam upaya memenuhi kebutuhan masyarakat diantaranya adalah dengan mendirikan suatu badan yang berbentuk Perum atau Persero, misal pengangkutan DAMRI, yang sampai saat ini masih tetap eksis digunakan.

Usaha angkutan orang milik negara atau pemerintah tersebut belum maksimal memenuhi seluruh kebutuhan masyarakat, mengingat banyak jumlah penduduk Indonesia yang menggunakan jasa angkutan umum ini, selain itu usaha angkutan milik pemerintah tidak mencakup seluruh wilayah Indonesia, khususnya daerah-daerah pedesaan / pedalaman.

Padahal sesungguhnya kemudahan dan pemerataan transportasi atau dibidang angkutan umum yang membawa penumpang khususnya menjadi faktor pendukung utama dalam proses pembenahan perekonomian rakyat agar menjadi lebih baik lagi, atau dengan kata lain usaha untuk menjauhi angka kemiskinan; misalnya anak – anak Indonesia akan dengan mudah sampai di sekolahnya untuk mendapatkan pembelajaran jika transportasi umum terselenggara dengan aman, murah, dan mudah di dapat; kemudian orang – orang yang bekerja dengan menggunakan angkutan umum bermotor akan sampai dengan tepat waktu dikantornya, jika transportasi umum terselenggara dengan aman, murah, dan mudah di dapat; pada akhirnya akan menghindari terjadi keterlambatan tiba di kantor kemudian di potong gaji, kemudian anak – anak Indonesia akan terhindar dari rasa malas ke sekolah karena alasan tidak dapat angkutan umum yang akhirnya terlambat.

Merupakan salah satu upaya yang sangat penting untuk pemerataan pembangunan karena wilayah pedesaan adalah sumber komoditas kebutuhan sehari-hari masyarakat perkotaan, sedangkan masyarakat pedesaan juga membutuhkan barang-barang kebutuhan sekunder dan tersier, karena keterbatasan pemerintah tersebut, maka pemerintah memberikan pihak

swasta untuk berperan aktif dalam menyediakan jasa angkutan umum. Perusahaan angkutan umum sebagai salah satu perusahaan yang diberikan wewenang oleh pemerintah untuk melakukan dan menyediakan usaha angkutan dapat didirikan sebagai usaha perseorangan atau bidang usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan non hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatannya di wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi, oleh pemerintah perusahaan angkutan umum dapat didirikan terdiri dari :

1. Perusahaan angkutan orang.
2. Perusahaan angkutan barang.

Obyek perjanjian pengangkutan orang adalah orang, sedangkan benda atau binatang merupakan obyek perjanjian pengangkutan barang. Penumpang adalah setiap orang yang menggunakan jasa angkutan orang yang dilaksanakan oleh perusahaan angkutan orang; Benda atau binatang adalah setiap barang yang diangkut oleh perusahaan angkutan barang.¹

Pengangkutan merupakan suatu perjanjian timbal balik antara pihak pengangkut dengan pihak pengirim dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim akan mengikatkan diri dengan membayar uang angkutan.²

¹HMN Porwutsijpto, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, cet. Ke 5 Djambatan Jakarta, 1995, hal 51.

² Ibid, Hal 26

Berbagai alat transportasi digunakan untuk mempermudah proses pengangkutan itu. Hal ini disesuaikan dengan jalur yang ditempuh bagi alat pengangkutan tersebut.

Dan untuk mengawasi kelayakan jalan dari kendaraan umum dan untuk memberikan keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang meliputi :

- a. Pemeriksaan persyaratan teknis dan layak jalan;
- b. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, surat tanda bukti pendaftaran atau surat tanda coba kendaraan bermotor, dan surat izin mengemudi.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka pangujian angkutan bermotor penumpang / kendaraan umum merupakan bagian dari keselamatan (perlindungan), baik terhadap penumpang maupun pelaku usaha/penyelenggara angkutan.

Demi terciptanya pemerataan kesejahteraan perekonomian bangsa, penyelenggaraan transportasi / pengangkutan baik orang maupun barang tidak cukup hanya sampai pada level murah, dan mudah di jangkau saja, lebih dari itu factor keamanan / kenyamanan / keselamatan menjadi prioritas utama. Untuk itu, maka sebelum suatu angkutan bermotor disosialisasikan penggunaannya ditengah – tengah kehidupan bermasyarakat, penting melalui tahapan tertentu, agar kondisi fisik kendaraan benar – benar terjamin keamanannya.

Terhadap pelaksanaan ini, tentunya tidak terlepas dari No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan, khususnya dalam menjalankan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum oleh Dinas Perhubungan, hal ini juga adalah langkah preventif untuk menghindari kecelakaan akibat kendaraan yang tidak layak. Tetapi pada kenyataannya bahwa masih cukup banyak kendaraan penumpang kendaraan umum yang telah lulus pengujian, tetapi masih terjadi kecelakaan. Hal tersebut merupakan satu permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini, agar penumpang sebagai pengguna dan pembayar tarif angkutan umum tidak selalu menjadi pihak yang dirugikan.

Berkaitan dengan hal di atas penting dilakukan prosedur pengujian kelayakan angkutan bermotor dengan tetap bersandar pada Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Hal ini harus menjadi prioritas utama dalam penyelenggaraan angkutan bermotor khususnya yang mengangkut orang, agar tidak terjadi kecelakaan yang tentu saja tidak bisa menelan nyawa orang yang diangkut / penumpang akan tetapi kendaraan lain yang melintas di jalan raya.

Terminal Pinang Baris Medan, merupakan terminal yang sangat ramai, dengan angkutan kota yang memiliki banyak tujuan / line, tidak sedikit juga terlihat banyak angkutan di terminal pinang baris yang sudah tidak layak jalan, dan jika tetap dipaksakan jalan juga maka tidak mustahil membawa banyak akibat seperti kecelakaan, belum lagi polusi yang ditimbulkannya

karena kondisinya yang sudah tidak baik. Atau dengan kata lain prosedur pengujian kelayakan angkutan bermotor ini harus tetap dilakukan secara berkala, sehingga tidak saja diterapkan pada unit angkutan kendaraan bermotor yang baru.

Agar program ini berjalan dengan baik, perlu juga dikenakan sanksi, tidak saja pada perusahaan penyedia angkutan bermotor yang tidak taat prosedur, akan tetapi juga pada petugas yang melaksanakan pengujian kelayakan angkutan bermotor, jika petugas tersebut melalaikan kewajibannya baik disengaja ataupun tidak.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka penulis menyusun tesis yang berjudul :

“Aspek Hukum Pelaksanaan Pengujian Kelayakan Angkutan Bermotor; (Studi Kasus Di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor, Terminal Pinang Baris Medan.)”

1.2.Rumusan Masalah

Adapun permasalahan yang akan di bahas dalam tesis ini adalah:

1. Bagaimanakah prosedur pelaksanaan pengujian kelayakan angkutan bermotor menurut Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan ?
2. Bagaimanakah hambatan dan upaya yang dilakukan dalam melaksanakan pengujian kelayakan angkutan bermotor yang membawa penumpang di

Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor, Terminal Pinang Baris Medan ?

3. Bagaimanakah akibat hukumnya jika pengujian kelaikan terhadap angkutan bermotor yang beroperasi tidak terselenggaranya secara baik sesuai dengan peraturan yang berlaku ?.

1.3.Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari pembahasan permasalahan di atas adalah :

1. Untuk mengetahui bagaimana prosedur pelaksanaan pengujian angkutan bermotor khususnya yang membawa penumpang dalam kaitannya dengan keselamatannya menurut Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.
2. Untuk mengetahui bagaimana kendala / hambatan yang dihadapi dalam melaksanakan pengujian kelayakan angkutan bermotor yang membawa penumpang khususnya di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor, Terminal Pinang Baris Medan.
3. Untuk mengetahui bagaimana akibat hukumnya jika pengujian kelaikan terhadap angkutan bermotor yang beroperasi tidak terselenggaranya secara baik sesuai dengan peraturan yang berlaku ?.

1.4.Kegunaan Penelitian

Adapun manfaat dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dari segi teoritis, adanya penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran secara yuridis tentang bagaimana pemerintah memberikan

perlindungan hukum bagi masyarakat umum yang menggunakan angkutan bermotor sebagai transportasi dan bagaimana pengaturan hukum ataupun mekanisme dari prosedur pelaksanaan pengujian kelayakan angkutan bermotor sebagai kendaraan umum.

2. Dari segi praktek, adanya penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan masukan bagi semua pihak terutama masyarakat dan pemerintah, tentang pentingnya pelaksanaan pengujian kelayakan kendaraan bermotor dan beberapa peraturan terkait lainnya yaitu Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, serta bagaimana dampak dan kendala yang dihadapi dalam sosialisasi program ini.

1.5.Keaslian Penelitian

Keaslian judul sangat penting di dalam penelitian sebagai bukti kejujuran akademik. Untuk menyatakan taraf perkembangan kajian maupun hasil penelitian pada objek penelitian maupun hasil penelitian pada objek penelitian yang akan dilakukan.

Berdasarkan penelusuran yang dilakukan oleh penulis pada perpustakaan di Universitas Medan Area (UMA), bahwa mengenai judul **“Aspek Hukum Pelaksanaan Pengujian Kelayakan Angkutan Bermotor; (Studi Kasus Di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor, Terminal Pinang Baris Medan.)”** belum pernah dijadikan judul oleh

peneliti lain, maka dengan demikian keaslian penelitian ini dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah.

1.6. Kerangka Teori Dan Konsepsi

1.6.1 Kerangka Teori.

Untuk dapat menjawab dan membahas permasalahan yang diketengahkan dalam tesis ini, adanya teori – teori dari para ahli hukum sangat mendukung dan mempermudah perolehan jawaban atas permasalahan tersebut. Penyelenggaraan angkutan bermotor khususnya yang membawa orang sebagai penumpang melibatkan banyak pihak, agar pengangkutan tersebut berjalan dengan baik, mudah, murah dan aman, salah satu upaya yang wajib dilakukan khususnya oleh pemerintah adalah Pelaksanaan Pengujian Kelayakan Angkutan Bermotor yang bersesuaian dengan peraturan perundang – undangan berikut ini;

- a. Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan.
- b. Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kenderaan.

Menurut Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan³.

Salah satu penyelenggara pengangkutan di darat adalah perusahaan angkutan umum dengan kendaraan umum. Perusahaan angkutan umum merupakan perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan. Pasal

³Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan

1 angka 10 undang – undang ini menjelaskan tentang Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Pasal 1 angka 3 undang – undang ini, menjelaskan tentang angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Pasal 1 angka 23 menjelaskan; Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum. Berdasarkan kedua aturan di atas, maka perusahaan angkutan kendaraan bermotor umum adalah penyedia jasa angkutan orang / barang dengan imbalan pembayaran.

Pasal 1 angka 23 juga menyebutkan Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi. Pasal 1 angka 23 Penumpang adalah orang yang berada di Kendaraan selain Pengemudi dan awak Kendaraan. Untuk menunjang kelancaran pengangkutan, maka dibutuhkan tempat menaikkan dan menurunkan penumpang maka dibutuhkan sarana untuk itu, hal ini dikenal dengan istilah “terminal”.

Undang - undang ini juga memberikan penjelasan tentang jenis dan fungsi kendaraan yaitu pada Pasal 47;

Jenis dan Fungsi Kendaraan Pasal 47

- (1) Kendaraan terdiri atas:
- a. Kendaraan Bermotor; dan
 - b. Kendaraan Tidak Bermotor.

- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:
 - a. sepeda motor;
 - b. mobil penumpang;
 - c. mobil bus;
 - d. mobil barang; dan
 - e. kendaraan khusus.
- (3) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat(2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
 - a. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
 - b. Kendaraan Bermotor Umum.
- (4) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dikelompokkan dalam:
 - a. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang; dan
 - b. Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan.

Ada beberapa definisi dari pengangkutan yang dikemukakan diantaranya adalah :

1. Menurut Soegijatna Tjakranegara; Pengangkutan adalah merupakan kegiatan dari transportasi barang dan penumpang dari satu tempat (origin atau port of call) ke tempat lain atau part of destination.⁴
2. Menurut Abdul Kadir Muhammad; Pengangkutan adalah suatu proses kegiatan yang memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, dan menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang ditentukan.⁵
3. Pengangkutan adalah suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dan pengirim dimana pengangkut dan pengirim mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan / atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu, dengan selamat sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.

Berdasarkan definisi-definisi tersebut dapat diketahui bahwa pengangkutan adalah suatu proses kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat menggunakan alat pengangkutan yang berupa kendaraan dengan maksud untuk meningkatkan kegunaan dan nilai suatu barang atau penumpang dengan membayar uang angkutan.⁶

⁴ Soegijatna Tjakranegara, Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang, Rineka Cipta, Bandung, 1995, Hal 20.

⁵ Abdul Kadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, PT. Cita Aditya Bandung, 1998, Hal 19.

⁶ *Ibid*, Hal 2

Pelaksanaan pengangkutan angkutan bermotor, tidak saja melibatkan pemerintah baik untuk menyelenggarakan pengujian uji kelayakan kendaraan bermotor demi keselamatan penumpang, juga melibatkan penumpang sebagai konsumen dan pengusaha jasa kendaraan bermotor itu sendiri, dan pihak yang mengendarai kendaraan bermotor itu sendiri yaitu pengangkut, oleh karenanya baik secara lisan maupun tertulis semua terlibat dalam sebuah perjanjian. Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan nama satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih (Pasal 1313 KUH Perdata). Pengertian dari perjanjian pengangkutan meliputi adanya usaha dan perbuatan sampai mengikat hubungan hukum yaitu hubungan dalam perjanjian pengangkutan, melakukan usaha pengangkutan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, maka berlaku ketentuan perjanjian yang diatur dalam kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Perjanjian pengangkutan merupakan *consensuil* (timbang balik) dimana pihak pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dari dan ke tempat tujuan tertentu, dan pengiriman barang (pemberi order) membayar biaya/ongkos angkutan sebagaimana yang disetujui bersama, disini kedua belah pihak mempunyai kewajiban yang harus ditunaikan. Pengusaha pengangkutan dengan pengangkut sendiri memiliki tanggung jawab yang sama. Tanggung jawab pengangkut ditentukan dalam Pasal 1236 dan Pasal 1246 KUH Perdata yang isinya sebagai berikut:

- a. Pasal 1236, pengangkut wajib memberi ganti rugi atas biaya dan rugi bunga yang layak diterima, bila ia tidak dapat menyerahkan

atau tidak merawat sepantasnya untuk menyelamatkan barang - barang angkutan.

b. Pasal 1246, biaya kerugian bunga itu terdiri dari kerugian yang telah dideritanya dan laba yang sedianya akandiperoleh, kerugian harus diganti misalnya :

- Harga pembelian
- Biaya pengiriman dan laba yang layak diharapkan. Batas tanggung jawab pengangkut dibatasi dengan ketentuan Pasal 1247 dan Pasal 1248 KUH Perdata, kerugian penerimaan dan pengiriman barang menjadi beban pengangkut yang dibatasi dengan syarat sebagai berikut :

- 1) Kerugian dapat diperkirakan secara layak, pada saat timbulnya perikatan.
- 2) Kerugian itu harus merupakan akibat langsung dari tidak terlaksananya perjanjian pengangkutan.

Sidarta dalam bukunya menjelaskan pengertian di bawah ini⁷ :

- a. Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.
- b. Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan / atau jasa yang tersedia dalam masyarakat baik bagi kepentingan diri sendiri,

⁷Sidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Edisi Revisi, PT. Gramedia Sarana Indonesia, Jakarta, 2006, hal 203.

keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.

- c. Pengusaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia baik sendiri maupun secara bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi

Dalam memungut tarif pembayaran, pemerintah mengaturnya dan hal ini didasarkan pada penetapan tarif oleh perusahaan yaitu berorientasi pada kepentingan kelangsungan dan pengembangan usahanya dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan pelayanan angkutan di jalan (*profit oriented*). Sedangkan dalam penetapan tariff, pemerintah berorientasi pada kepentingan dan kemampuan masyarakat (*non profit oriented*).

Penyelenggaraan perjalanan (transportasi) memerlukan keselamatan / kelayakan alat angkutan (kendaraan penumpang kendaraan umum), dengan demikian Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan bertujuan untuk memberikan keselamatan / kelayakan alat angkutan (kendaraan penumpang kendaraan umum).

Untuk mendapatkan ketertiban kendaraan bermotor apalagi yang mengangkut penumpang orang, perlu diperhatikan kondisi fisik kendaraan, serta kelengkapan fasilitasnya agar keselamatan berlalu lintas terpelihara, untuk itu karena menyangkut kepentingan public / umum pemerintah menetapkan satu tahapan yang harus dilewati setiap kendaraan bermotor yang disebut dengan uji kelayakan kendaraan bermotor. Untuk uji kelayakan ini penting dilakukan secara berkesinambungan, **Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan, juga menjelaskan;**

Pasal 48

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. susunan;
 - b. perlengkapan;
 - c. ukuran;
 - d. karoseri;
 - e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
 - f. pemuatan;
 - g. penggunaan;
 - h. penggantian Kendaraan Bermotor; dan/atau
 - i. penempelan Kendaraan Bermotor.
- (3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. emisi gas buang;
 - b. kebisingan suara;
 - c. efisiensi sistem rem utama;
 - d. efisiensi sistem rem parkir;
 - e. kincup roda depan;
 - f. suara klakson;
 - g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;
 - h. radius putar;
 - i. akurasi alat penunjuk kecepatan;
 - j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
 - k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 53

- (1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.
- (2) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:
 - a. pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan
 - b. pengesahan hasil uji.
- (3) Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh:
 - a. Unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten / kota;
 - b. Unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari pemerintah; atau
 - c. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari pemerintah.

Peraturan perundang – undangan sebagai control bagi masyarakat agar tidak melanggar hukum, dan adanya sanksi hukum untuk menjamin tegaknya hukum, sehingga tercipta kepastian hukum yang diidamkan banyak orang.

Menurut Utrecht⁸ “hukum bertugas menjamin adanya kepastian hukum dalam pergaulan manusia. Ada dua macam kepastian hukum yaitu;

- a. Kepastian oleh karena hukum
Contohnya: kepastian hukum yang diadakan oleh karena hukum adalah “daluarsa” (verjaring) Pasal 1946 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata. Menjamin kepastian ini menjadi tugas daripada hukum.
- b. Kepastian dalam atau dari hukum
Kepastian dalam hukum tercapai apabila hukum itu, sebanyak – banyaknya hukum undang – undang, dalam undang – undang tersebut tidak ada ketentuan – ketentuan yang bertentangan, undang – undang itu dibuat berdasarkan keadaan hukum yang sungguh –

⁸ Surojo Wignjodipuro, *Pengantar Ilmu Hukum*, Gunung Agung – Jakarta MCNXXXIII, 1983, Hal 19

sungguh dan dalam undang – undang tersebut tidak terdapat istilah – istilah yang dapat ditafsirkan secara berlain – lainan.

Pentingnya pelaksanaan uji kelayakan untuk setiap kendaraan bermotor apalagi yang membawa penumpang, maka penting ditetapkan sanksi hukum baik yang bersifat administrative, perdata, ataupun pidana, terhadap pihak – pihak yang terlibat dalam pengangkutan orang ini, apalagi jika tidak mematuhi prosedur pengujian kelayakan kendaraan, karenanya undang – undang ini memberikan pengaturan yang berisi sanksi hukumnya yaitu;

Sanksi Administratif Pasal 76

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 53 ayat (1), Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3), atau Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembayaran denda;
 - c. pembekuan izin; dan/atau
 - d. pencabutan izin.
- (2) Setiap orang yang menyelenggarakan bengkel umum yang melanggar ketentuan Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembayaran denda; dan/ atau
 - c. penutupan bengkel umum.
- (3) Setiap petugas pengesah swasta yang melanggar ketentuan Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembayaran denda;
 - c. pembekuan sertifikat pengesah; dan/atau d. pencabutan sertifikat pengesah.
- (4) Setiap petugas penguji atau pengesah uji berkala yang melanggar ketentuan Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) dikenai sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Lebih dari itu tidak terpenuhinya uji layak jalan maka dapat dikenakan sanksi pidana berupa:

Pasal 286

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Selain unsur kendaraan, campur tangan pemerintah sebagai penguasa public yang memberikan pengaturan yuridis, unsur SDM yaitu sumber daya manusia adalah factor utama terhindarnya kecelakaan dan hal ini juga diatur pada undang – undang ini, yaitu;

Pasal 77

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.
- (2) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis:
 - a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
 - b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum.
- (3) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.
- (4) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum.
- (5) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan.

Ketiga hal pokok di atas saling terkait dan terkoordinasi, sehingga uji kelayakan kendaraan bermotor telah mencakup aspek penting lainnya dan harus terpenuhi, dengan cara mematuhi, memenuhi prosedur – prosedur yang telah ditetapkan pemerintah melalui petugas – petugasnya diantaranya dalam tesis ini dijelaskan tentang Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor.

1.6.2 Kerangka Konsepsi

- a. **Tentang Angkutan;** menurut Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan menjelaskan;

Angkutan Orang dan Barang
Pasal 137

- (1) Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
 - (2) Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus.
 - (3) Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor wajib menggunakan mobil barang.
 - (4) Mobil barang dilarang digunakan untuk angkutan orang, kecuali:
 - a. Rasio Kendaraan Bermotor untuk angkutan orang, kondisi geografis, dan prasarana jalan di provinsi/kabupaten/kota belum memadai;
 - b. Untuk pengerahan atau pelatihan Tentara Nasional Indonesia dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia; atau
 - c. Kepentingan lain berdasarkan pertimbangan Kepolisian Negara Republik Indonesia dan/atau Pemerintah Daerah.
 - (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai mobil barang yang digunakan untuk angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (4) diatur dengan peraturan pemerintah.
- b. **Tentang Kendaraan Bermotor;** Menurut Pasal 2 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Kendaraan

Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.

Pasal 3, undang – undang ini juga menjelaskan;

- (1) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a berdasarkan jenis dikelompokkan ke dalam:
 - a. Sepeda Motor;
 - b. Mobil Penumpang;
 - c. Mobil Bus;
 - d. Mobil Barang; dan
 - e. Kendaraan khusus.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c dan huruf d berdasarkan fungsi dikelompokkan ke dalam Kendaraan Bermotor Perseorangan dan Kendaraan Bermotor umum.

c. **Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor;** menurut Pasal 9

Menurut Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan; adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian atau komponen Kendaraan Bermotor Kereta Gandengan dan Kereta Tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

Menurut Pasal 1 angka 11, ketentuan ini menyebutkan Uji Berkala adalah Pengujian Kendaraan Bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan dan Kereta Tempelan yang dioperasikan di jalan.

Pengujian Kendaraan Bermotor Pasal 49 Undang – Undang No. 22

Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan;

- (1) Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. uji tipe; dan

b. uji berkala

d. Tentang Terminal

Menurut Pasal 33 dan 34 Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan. memberikan gambaran tentang terminal, yaitu;

Fungsi, Klasifikasi, dan Tipe Terminal

Pasal 33

- (1) Untuk menunjang kelancaran perpindahan orang dan/atau barang serta keterpaduan intramoda dan antarmoda di tempat tertentu, dapat dibangun dan diselenggarakan Terminal.
- (2) Terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa Terminal penumpang dan/ atau Terminal barang.

Pasal 34

- (1) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 33 ayat (2) menurut pelayanannya dikelompokkan dalam tipe A, tipe B, dan tipe C.
- (2) Setiap tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibagi dalam beberapa kelas berdasarkan intensitas Kendaraan yang dilayani.

e. Tentang Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kelayakan

Kendaraan Bermotor; menurut Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;

Pasal 122

- (1) Pengujian Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 hanya dapat dilakukan oleh unit pelaksana pengujian Kendaraan Bermotor yang memiliki:
 - a. Prasarana dan peralatan pengujian yang akurat, sistem dan prosedur pengujian, dan sistem informasi manajemen penyelenggaraan pengujian; dan
 - b. Tenaga penguji yang memiliki sertifikat kompetensi penguji Kendaraan Bermotor.
- (2) Peralatan pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dipelihara dan dikalibrasi secara berkala.

1.7 Metode Penelitian

Metode Penelitian sangat penting sekali dalam pembuatan suatu karya ilmiah, menuntun dan memandu agar dihasilkan suatu *outline* atau karya tulis yang memiliki validitas tinggi dan terhindar dari data yang bersifat rekaan / dugaan serta pendapat pribadi, tanpa diiringi sumber data yang sah.

Metode yang berasal dari bahasa Yunani adalah *Methodos* berarti cara atau jalan; dengan tegas yaitu cara kerja untuk memahami atau mawas atas objek yang menjadi sasaran ilmu yang bersangkutan.⁹

Menurut Hillway Penelitian tidak lain dari suatu metode studi yang dilakukan seseorang melalui penyelidikan yang hati – hati dengan sempurna terhadap suatu masalah.¹⁰

Metode penelitian berarti cara ilmiah untuk mendapatkan data, dengan tujuan, dan kegunaan tertentu.¹¹

1.7.1 Jenis Penelitian

Bahwa jenis penelitian yang digunakan dalam Tesis ini adalah Normatif dengan dukungan Empiris. Penelitian Hukum Normatif dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka yang merupakan data sekunder dan disebut juga penelitian hukum perpustakaan,¹² didukung juga oleh data yang didapat dari Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor, Terminal

⁹ Edi Warman I, *Silabus Metodologi Penelitian Hukum*, hal. 1

¹⁰ *Ibid*, hal. 3

¹¹ Zulkarnain Lubis, *Sillabus Metoda Penelitian Hukum*, hal. 1

¹² Edi Warman I, *Op. Cit*, hal. 12.

Pinang Baris Medan., sehingga dapat diperoleh data – data yang benar – benar memiliki validitas tinggi. Penelitian empiris atau penelitian lapangan adalah usaha pengumpulan data dan informasi secara intensif disertai analisa dan pengujian kembali atas semua yang telah dikumpulkan.¹³

1.7.2 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini ditekankan atau difokuskan kepada sebuah penelitian yang bermetodekan Yuridis Normatif, yang cenderung bertindak / bergerak dengan mencari pengaturan – pengaturan tentang permasalahan – permasalahan yang diangkat dengan menggunakan ketentuan hukum serta informasi maupun fakta yang menjelaskan ketentuan hukum itu sendiri.

1.7.3 Sumber Data

Penetapan sampel berarti harus menentukan objek penelitian dari data yang akan dikumpulkan. Sampel adalah sesuatu yang digunakan sebagai contoh dari bagian yang lebih besar.¹⁴ Sampel juga adalah sebagian dari populasi yang diambil untuk mendapatkan gambaran dari

¹³ Gorys Keraf, *Komposisi*, Penerbit Nusa Indah, 1997, Jakarta, hal 162.

¹⁴ Bambang Marhiyanto, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Media Centre, Surabaya, hal. 540.

seluruh populasi.¹⁵ Populasi adalah keseluruhan atau himpunan objek dengan ciri yang sama.¹⁶

Memperhatikan objek penelitian yang akan diteliti, baik prosedur, maupun dokumen yang digunakan yaitu peraturan perundang – undangan yang digunakan yaitu Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kenderaan, baik yang berada ditingkat provinsi, maupun daerah adalah sama, maka secara acak diambil satu unit sampel dijadikan sebagai sampel yang bisa mewakili seluruh Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kenderaan Bermotor khususnya yang berada di Kota Medan, dengan menggunakan penetapan sampel yang disebut dengan *Purposive Sampling*. *Purposive Sampling* ini dilakukan mengingat sifat dari populasi adalah homogeny, oleh karena itu sampel yang akan diambil dapat lebih sedikit yakni hanya sebesar 10 % - 20 % dari populasi.

Lokasi penelitian atas Tesis ini adalah salah satu Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kenderaan Bermotor khususnya yang berada di Kota Medan, yaitu Terminal Pinang Baris Medan.

Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kenderaan Bermotor khususnya yang berada di Kota Medan, yaitu Terminal Pinang Baris Medan, tidak saja hanya melakukan layak uji atas angkutan bermotor

¹⁵ Zulkarnain Lubis, *Op. Cit*, hal. 12

¹⁶ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, P.T. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal 121.

yang membawa penumpang, tetapi juga yang membawa barang, akan tetapi pada penulisan tesis ini, pembahasan hanya dibatasi pada angkutan bermotor yang membawa orang / penumpang saja.

1.7.4 Alat Pengumpulan Data

Langkah awal yang dilakukan untuk mendapat data dan untuk mempermudah berbagai hal yang diperlukan untuk kepentingan penelitian adalah memasukkan Surat Permohonan Riset ke Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor, Terminal Pinang Baris Medan, agar mendapatkan izin riset tersebut.

Penelitian Kepustakaan atau *Library research* yang dilakukan bertujuan untuk menemukan informasi atau data yang memberikan gambaran umum mengenai persoalan yang digarap,¹⁷ buku – buku yang harus dibaca secara mendalam dan cermat dan untuk menemukan bahan bacaan tambahan informasi untuk mengisi yang masih kurang guna mengisi dan melengkapi melengkapi Tesis ini.

Sebagai alat pembanding digunakan Data sekunder yang terdiri dari:

1. Bahan Hukum Primer, yaitu bahan hukum yang mengikat¹⁸ terdiri dari Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, dan dokumen – dokumen yang digunakan dalam pelaksanaan pengujian kelayakan angkutan bermotor serta

¹⁷ Gorys Keraf, *Op.cit*, hal. 166.

¹⁸ Bambang Sunggono, *Op. Cit*, hal. 116

informasi baik yang didapat dari hasil wawancara dengan pihak terkait, maupun buku-buku panduan operasional unit yang bersifat internal.

2. Bahan Hukum Sekunder memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer¹⁹ terdiri dari hasil karya (ilmiah) dari kalangan ahli hukum, seperti Hukum Pengangkutan pada KUHDagang tentang angkutan orang, beberapa ketentuan yang mengatur tentang Pengemudi dan Kenderaan yang termuat pada Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan, serta buku – buku pendukung.
3. Bahan Hukum Tertier yakni bahan – bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder²⁰ terdiri dari Kamus Hukum, Kamus Bahasa Indonesia, teks pidato ilmiah, diktat maupun silabus bahan perkuliahan selama mengikuti perkuliahan magister.

Selanjutnya Data Sekunder tidaklah dapat berdiri sendiri, oleh karena itu harus didukung pula oleh Data Primer atau data yang diperoleh langsung dari sumber aslinya (tanpa melalui media perantara), berupa opini subjek (orang) secara individu atau benda (fisik), kejadian atau kegiatan, dan hasil pengujian – pengujian.²¹ Terdiri dari:

¹⁹*Ibid*

²⁰*Ibid*, hal. 117

²¹Edi Warman II, *Silabus Metode Penelitian, Menentukan Sumber Data*, hal. 3.

1. Observasi atau pengamatan langsung kepada suatu objek yang akan diteliti,²² yang dapat dilakukan dalam waktu singkat, tentang bagaimana mekanisme atau prosedur pelaksanaan pengujian kelayakan angkutan bermotor.
2. Wawancara atau *interview* atau suatu cara untuk mengumpulkan data dengan mengajukan pertanyaan langsung kepada seorang informan atau seorang otoritas (seorang ahli yang atau yang berwenang dalam suatu masalah),²³ dalam hal ini otoritas yang diwawancarai adalah : 1. Redward Parapat, ATD.MT (Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan) 2. H. Toharuddin, Sos (Kepala Unit Pengujian Teknis Daerah Pinang Baris Dinas Perhubungan Kota Medan).

1.7.5 Analisis Data

Untuk mendapatkan jawaban atas permasalahan yang disajikan, maka sangat penting dilakukan analisa. Analisa yang merupakan suatu proses memecahkan sesuatu ke dalam bagian – bagian yang saling berhubungan; sebaliknya sintese adalah proses menggabungkan beberapa bagian atau unsur – unsur yang berdiri sendiri ke dalam satu kesatuan.²⁴

Analisa data dilakukan secara kualitatif, artinya tanpa menggunakan rumus statistik dan matematika.²⁵

²² Gorys Keraf, *Op. Cit*, hal. 162

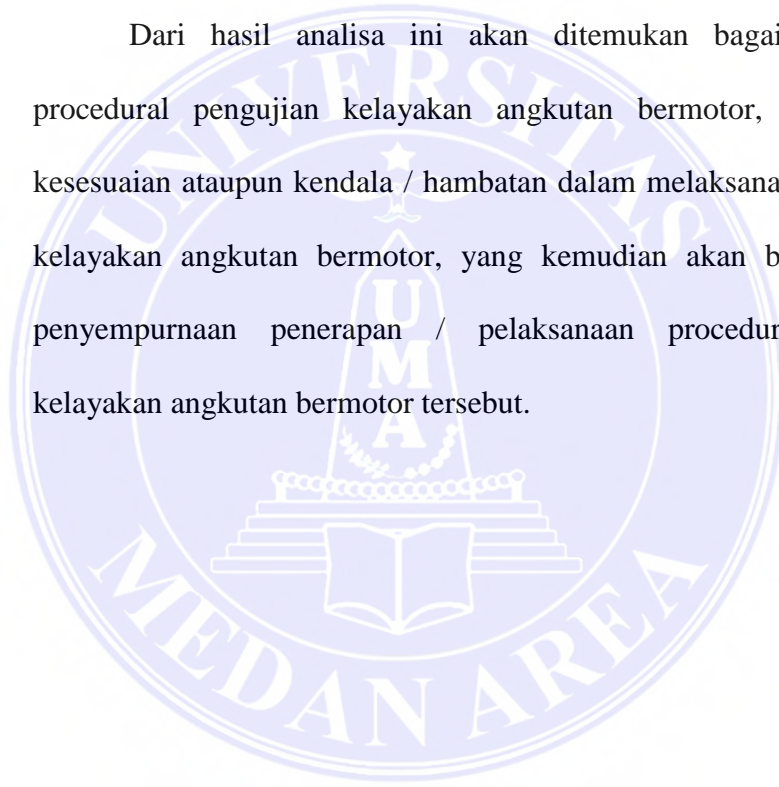
²³ *Ibid*, hal. 161

²⁴ *Ibid*, hal. 163

²⁵ Edi Warman I, *Op. Cit*, hal. 15

Bahan – bahan yang diperoleh baik dengan cara observasi, wawancara, dokumentasi maupun penelitian kepustakaan dibaca, kemudian dihubungkan dan dibandingkan, apakah data konkrit yang berasal Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor telah sesuai atau sinkron dengan data – data yang didapat dari hasil penelitian kepustakaan berupa aturan hukum yang memayungi lalu lintas.

Dari hasil analisa ini akan ditemukan bagaimana bentuk procedural pengujian kelayakan angkutan bermotor, kesesuaian – kesesuaian ataupun kendala / hambatan dalam melaksanakan pengujian kelayakan angkutan bermotor, yang kemudian akan berguna dalam penyempurnaan penerapan / pelaksanaan procedural pengujian kelayakan angkutan bermotor tersebut.



BAB II

PROSEDUR PELAKSANAAN PENGUJIAN KELAYAKAN ANGKUTAN BERMOTOR MENURUT UU NO.22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAN PP NO. 55 TAHUN 2012 TENTANG KENDARAAN

2.1 Dasar Hukum Pengujian Kelayakan Angkutan Bermotor

Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor penumpang kendaraan umum pada dasarnya bertujuan untuk menjaga keselamatan baik bagi pengusaha angkutan maupun penumpang umum (Konsumen). Secara teknis tercantum pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan pasal - pasal yang isinya sebagai berikut :

Pasal 2

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:

- a. asas transparan;
- b. asas akuntabel;
- c. asas berkelanjutan;
- d. asas partisipatif;
- e. asas bermanfaat;
- f. asas efisien dan efektif;
- g. asas seimbang;
- h. asas terpadu; dan
- i. asas mandiri.

Pasal 3

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pasal 4

Undang-Undang ini berlaku untuk membina dan menyelenggarakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melalui:

- a. kegiatan gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang di Jalan;

- b. kegiatan yang menggunakan sarana, prasarana, dan fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- c. 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.

Pasal 7

- (1) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat.
- (2) Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan tugas pokok dan fungsi instansi masing-masing meliputi:
 - a. Urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;
 - b. Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - c. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;
 - d. Urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan
 - e. Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Pasal 8

Penyelenggaraan di bidang Jalan meliputi kegiatan pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan prasarana Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf a, yaitu:

- a. Inventarisasi tingkat pelayanan Jalan dan permasalahannya;
- b. Penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan Jalan yang diinginkan;
- c. Perencanaan, pembangunan, dan optimalisasi pemanfaatan ruas Jalan;
- d. Perbaikan geometrik ruas Jalan dan/atau persimpangan Jalan;
- e. Penetapan kelas Jalan pada setiap ruas Jalan;
- f. Uji kelaikan fungsi Jalan sesuai dengan standar keamanan dan keselamatan berlalu lintas; dan
- g. Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana Jalan.

Pasal 9

Penyelenggaraan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) huruf b meliputi:

- a. Penetapan rencana umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;
- c. Persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor;
- d. Perizinan angkutan umum;
- e. Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- f. Pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
- g. Penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan Jalan Kendaraan Bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan Undang-Undang ini.

Pasal 22

- (1) Jalan yang dioperasikan harus memenuhi persyaratan laik fungsi Jalan secara teknis dan administratif.
- (2) Penyelenggara Jalan wajib melaksanakan uji kelaikan fungsi Jalan sebelum pengoperasian Jalan.
- (3) Penyelenggara Jalan wajib melakukan uji kelaikan fungsi Jalan pada Jalan yang sudah beroperasi secara berkala dalam jangka waktu paling lama 10 (sepuluh) tahun dan/atau sesuai dengan kebutuhan.
- (4) Uji kelaikan fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) dilakukan oleh tim uji laik fungsi Jalan yang dibentuk oleh penyelenggara Jalan.
- (5) Tim uji laik fungsi Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) terdiri atas unsur penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (6) Hasil uji kelaikan fungsi Jalan wajib dipublikasikan dan ditindaklanjuti oleh penyelenggara Jalan, instansi yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan/atau Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (7) Uji kelaikan fungsi Jalan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Teknis pelaksanaan uji kelaikan fungsi tersebut kewenangannya diserahkan kepada pemerintah daerah dengan peraturan daerah masing-masing Kabupaten/Kota. Dalam pelaksanaannya dibentuk sebuah instansi atau lembaga terkait yang bertugas mengawasi dan melaksanakan undang-undang

tersebut. Dalam hal ini pemeriksaan sewaktu-waktu terhadap angkutan umum dapat dilakukan oleh petugas. Instansi yang secara khusus melayani pengujian kelayakan kendaraan bermotor diserahkan pada Dinas Perhubungan, sedangkan untuk pemeriksaan di jalan diserahkan kepada Kepolisian.

Pentingnya uji kelaikan juga diatur pada pasal – pasal berikut ini;

Pasal 48

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. susunan;
 - b. perlengkapan;
 - c. ukuran;
 - d. karoseri;
 - e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
 - f. pemuatan;
 - g. penggunaan;
 - h. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau
 - i. penempelan Kendaraan Bermotor.
- (3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. emisi gas buang;
 - b. kebisingan suara;
 - c. efisiensi sistem rem utama;
 - d. efisiensi sistem rem parkir;
 - e. kincup roda depan;
 - f. suara klakson;
 - g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;
 - h. radius putar;
 - i. akurasi alat penunjuk kecepatan;
 - j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
 - k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pengujian Kendaraan Bermotor

Pasal 49

- (1) Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian.
- (2) Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. uji tipe; dan
 - b. uji berkala.

Pasal 50

- (1) Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat(2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/ atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.
- (2) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan
 - b. Penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya.
- (3) Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 51

- (1) Landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap yang telah lulus uji tipe diberi sertifikat lulus uji tipe.
- (2) Rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan modifikasi tipe Kendaraan Bermotor yang telah lulus uji tipe diterbitkan surat keputusan pengesahan rancang bangun dan rekayasa.
- (3) Penanggung jawab pembuatan, perakitan, pengimporan landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap, rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan dan kereta tempelan, serta Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi harus mendaftarkan tipe produksinya.
- (4) Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe.
- (5) Sebagai jaminan kesesuaian spesifikasi teknik serta produksinya terhadap sertifikat uji tipe, dilakukan uji sampel oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.

- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai modifikasi dan uji tipe diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 53

- (1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan.
- (2) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:
 - c. Pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan
 - d. Pengesahan hasil uji.
- (3) Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh:
 - d. Unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten / kota;
 - e. Unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari pemerintah; atau
 - f. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari pemerintah.

Pentingnya pelaksanaan uji kelayakan untuk setiap kendaraan bermotor apalagi yang membawa penumpang, maka penting ditetapkan sanksi hukum baik yang bersifat administrative, perdata, ataupun pidana, terhadap pihak – pihak yang terlibat dalam pengangkutan orang ini, apalagi jika tidak mematuhi prosedur pengujian kelayakan kendaraan, karenanya undang – undang ini memberikan pengaturan yang berisi sanksi hukumnya yaitu;

Sanksi Administratif Pasal 76

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan Pasal 53 ayat (1), Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3), atau Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembayaran denda;
 - c. pembekuan izin; dan/atau
 - d. pencabutan izin.

- (2) Setiap orang yang menyelenggarakan bengkel umum yang melanggar ketentuan Pasal 60 ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembayaran denda; dan/ atau
 - c. penutupan bengkel umum.
- (3) Setiap petugas pengesah swasta yang melanggar ketentuan Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. pembayaran denda;
 - c. pembekuan sertifikat pengesah; dan/atau d. pencabutan sertifikat pengesah.
- (4) Setiap petugas penguji atau pengesah uji berkala yang melanggar ketentuan Pasal 54 ayat (2) atau ayat (3) dikenai sanksi administratif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur dengan peraturan pemerintah.

Lebih dari itu tidak terpenuhinya uji layak jalan maka dapat dikenakan sanksi pidana berupa:

Pasal 286

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Selain unsur kendaraan, campur tangan pemerintah sebagai penguasa public yang memberikan pengaturan yuridis, unsur SDM yaitu sumber daya manusia adalah factor utama terhindarnya kecelakaan dan hal ini juga diatur pada undang – undang ini, yaitu;

Pasal 77

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan.
- (2) Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas 2 (dua) jenis:
 - a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
 - b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum.
- (3) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.
- (4) Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum, calon Pengemudi wajib mengikuti pendidikan dan pelatihan Pengemudi angkutan umum.
- (5) Pendidikan dan pelatihan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) hanya diikuti oleh orang yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi untuk Kendaraan Bermotor perseorangan.

Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan menjelaskan hal – hal sebagai berikut;

Pasal 1 Angka 11

Uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang dioperasikan di jalan.

Pasal 64 Ayat (1)

Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan laik jalan.

Pasal 121 Ayat (1)

Kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian.

Pasal 122 Ayat (1)

Pengujian kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 121 hanya dapat dilakukan oleh unit pelaksana pengujian kendaraan bermotor yang memiliki;

- a. Prasarana dan peralatan pengujian yang akurat, system dan prosedur pengujian, dan system informasi manajemen penyelenggaraan pengujian; dan
- b. Tenaga penguji yang memiliki sertifikat kompetensi pengujian kendaraan bermotor.

Pasal 127

- (1). Pengujian fisik terhadap kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan dinyatakan lulus dan yang tidak memenuhi persyaratan dinyatakan tidak lulus.
- (2). Kendaraan bermotor yang dinyatakan tidak lulus uji fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus disampaikan secara tertulis disertai dengan:
 - a. Alasan tidak lulus uji;
 - b. Item yang tidak lulus uji;
 - c. Perbaikan yang harus dilakukan; dan
 - d. Batas waktu mengajukan pengujian ulang;
- (3). Kendaraan bermotor yang dinyatakan lulus uji fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan bukti lulus uji tipe oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, berupa:
 - a. Sertifikat uji tipe dilengkapi dengan pengesahan hasil uji untuk kendaraan bermotor yang diuji fisik dalam keadaan lengkap;
 - b. Sertifikat uji tipe landasan dilengkapi dengan pengesahan hasil uji untuk landasan kendaraan bermotor yang diuji fisik dalam bentuk landasan.
 - c.

2.2 Hak dan Kewajiban Pengusaha dan Konsumen Bidang Angkutan

Bermotor.

Untuk mengetahui hak dan kewajiban pengusaha angkutan umum, pemakai (konsumen), penulis perlu menguraikan definisi hal-hal tersebut di bawah ini:²⁶

1. Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.
2. Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan / atau jasa yang tersedia dalam masyarakat baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.
3. Pengusaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia baik sendiri maupun secara bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.
4. Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang disediakan bagi masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen.
5. Asas dan tujuannya adalah perlindungan konsumen berasaskan manfaat, keadilan, keseimbangan, keamanan dan keselamatan serta kepastian hukum.
6. Tanggung jawab pelaku usaha adalah bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran dan / atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan / atau jasa yang dihasilkan atau

²⁶Sidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Edisi Revisi, PT. Gramedia Sarana Indonesia, Jakarta, 2006, hal 203

diperdagangkan. Ganti rugi sebagaimana dimaksud tersebut di atas dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan / atau jasa yang sejenis atau setara nilainya atau perawatan kesehatan dan / atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu tujuh hari setelah tanggal transaksi. Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud tidak menghabiskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya kesalahan ketentuan sebagaimana dimaksud tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.

7. Tujuan perlindungan konsumen adalah :

- a. Meningkatkan kesadaran kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri
- b. Mengangkat harkat, martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari akses negatif pemakaian barang dan / atau jasa.
- c. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam menilai, memilih menentukan dan menuntut hak-hak konsumen.
- d. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum, dan keterbukaan informasi serta akses mendapatkan informasi.

- e. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga menumbuhkan sikap yang jujur dan tanggung jawab dalam berusaha.
- f. Meningkatkan kualitas barang dan atau jasa, kesehatan kenyamanan dan keamanan keselamatan konsumen.

Setelah mengetahui definisi tersebut, maka dapat diuraikan hak konsumen dan kewajiban serta hak pengusaha dan kewajiban pengusaha.

Hak konsumen adalah :²⁷

1. Hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan atau jasa.
2. Hak untuk memilih barang atau jasa serta mendapatkan barang dan atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi dan jaminan yang dijanjikan.
3. Hak atas informasi yang benar dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan atau jasa.
4. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan atau jasa yang digunakan.
5. Hak untuk mendapatkan advokasi perlindungan dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut.
6. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen.
7. Hak untuk diperlakukan dan dilayani secara benar dan jujur dan tidak diskriminatif.

²⁷*Ibid*, hal 204

8. Hak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi dan / atau penggantian apabila barang dan / atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana dengan mestinya.
9. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan yang lainnya.

Kewajiban konsumen adalah :²⁸

1. Membaca dan mengikuti informasi prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan atau jasa, demi keamanan dan keselamatan.
2. Beritikad baik dalam transaksi pemberian barang dan / atau jasa.
3. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati.
4. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Hak pengusaha adalah :²⁹

1. Untuk menerima pembayaran sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar bayar barang dan / atau jasa yang diperdagangkan.
2. Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan konsumen dari beritikad tidak baik.
3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen.
4. Hak untuk merehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hokum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan / atau barang atas jasa yang diperdagangkan.

²⁸*Ibid*, hal 205

²⁹*Ibid*.

5. Hak-hak yang diatur ketentuan peraturan perundangan yang lainnya.

Kewajiban pengusaha adalah :³⁰

1. Beritikad baik dalam melakukan usahanya.
 2. Memberikan informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan / atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan atau perbaikan dan pemeliharaan.
 3. Memperlakukan konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif.
 4. Menjamin mutu barang dan / atau jasa yang diproduksi dan / atau jasa yang diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan / atau jasa yang berlaku.
 5. Memberi kesempatan kepada konsumen untuk menguji, dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberi jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau yang diperdagangkan.
 6. Memberi kompensasi, ganti rugi atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan pemakaian dan pemanfaatan barang dan/ atau jasa yang diperdagangkan.
 7. Memberi kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.
- Apabila terjadi sengketa antara pengusaha dan konsumen yang bertugas menangani dan menyelesaikan sengketa adalah badan penyelesaian sengketa konsumen.³¹

³⁰*Ibid*, hal 206

³¹*Ibid*, hal 203.

Dalam Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Umum, dapat direalisasikan dengan;

Kewajiban Perusahaan Angkutan Umum

Pasal 186 Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah disepakati perjanjian angkutan dan/atau dilakukan pembayaran biaya angkutan oleh Penumpang dan/atau pengirim barang.

Pasal 187 Perusahaan Angkutan Umum wajib mengembalikan biaya angkutan yang telah dibayar oleh Penumpang dan/atau pengirim barang jika terjadi pembatalan pemberangkatan.

Pasal 188 Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Pasal 189 Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188.

Pasal 190 Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum dapat menurunkan penumpang dan/atau barang yang diangkut pada tempat pemberhentian terdekat jika Penumpang dan/atau barang yang diangkut dapat membahayakan keamanan dan keselamatan angkutan.

Pasal 191 Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan.

Pasal 192 (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan Penumpang. (2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami atau bagian biaya pelayanan. (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak Penumpang diangkut dan berakhir di tempat tujuan yang disepakati. (4) Pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerugian barang bawaan Penumpang, kecuali jika Penumpang dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan atau kelalaian pengangkut. (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besarnya ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 193 (1) Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pengirim barang karena barang musnah, hilang, atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang, atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim. (2) Kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung berdasarkan kerugian yang nyata-nyata dialami. (3) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dimulai sejak barang diangkut sampai barang diserahkan di tempat tujuan yang disepakati. (4) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab jika kerugian disebabkan oleh pencantuman keterangan yang tidak sesuai dengan surat muatan angkutan barang. (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai besaran ganti kerugian diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 194 (1) Perusahaan Angkutan Umum tidak bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh pihak ketiga, kecuali jika pihak ketiga dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan Perusahaan Angkutan Umum. (2) Hak untuk mengajukan keberatan dan permintaan ganti kerugian pihak ketiga kepada Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disampaikan selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari terhitung mulai tanggal terjadinya kerugian.

Hak Perusahaan Angkutan Umum

Pasal 195 (1) Perusahaan Angkutan Umum berhak untuk menahan barang yang diangkut jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban dalam batas waktu yang ditetapkan sesuai dengan perjanjian angkutan. (2) Perusahaan Angkutan Umum berhak memungut biaya tambahan atas barang yang disimpan dan tidak diambil sesuai dengan kesepakatan. (3) Perusahaan Angkutan Umum berhak menjual barang yang diangkut secara lelang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan jika pengirim atau penerima tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan kesepakatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1).

Pasal 196 Jika barang angkutan tidak diambil oleh pengirim atau penerima sesuai dengan batas waktu yang telah disepakati, Perusahaan Angkutan Umum berhak memusnahkan barang yang sifatnya berbahaya atau mengganggu dalam penyimpanannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Tanggung Jawab Penyelenggara

Pasal 197 (1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah sebagai penyelenggara angkutan wajib: a. memberikan jaminan kepada Pengguna Jasa angkutan umum untuk mendapatkan pelayanan; b. memberikan perlindungan kepada Perusahaan Angkutan Umum dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan dan permintaan angkutan umum; dan c. melakukan pemantauan dan pengevaluasian terhadap angkutan orang dan barang. (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab penyelenggara angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan peraturan Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Industri Jasa Angkutan Umum

Pasal 198 (1) Jasa angkutan umum harus dikembangkan menjadi industri jasa yang memenuhi standar pelayanan dan mendorong persaingan yang sehat. (2) Untuk mewujudkan standar pelayanan dan persaingan yang sehat sebagaimana dimaksud pada ayat (1), Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah harus: a. menetapkan segmentasi dan klasifikasi pasar; b. menetapkan standar pelayanan minimal; c. menetapkan kriteria persaingan yang sehat; d. mendorong terciptanya pasar; dan e. mengendalikan dan mengawasi pengembangan industri jasa angkutan umum. (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan dan persaingan yang sehat diatur dengan peraturan pemerintah.

Pemberlakuan Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Jalan dan Angkutan Umum serta Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan diberlakukan secara mengikat, sehingga pelanggaran terhadap ketentuan yang berlaku akan mendapatkan sanksi baik secara administrative, sanksi pidana maupun perdata. Pengaturan sanksi – sanksi tersebut merupakan tindakan untuk melindungi keselamatan penumpang umum khususnya, dan pihak terkait lainnya, demi tercipta kelancaran, ketertiban angkutan umum dengan menggunakan kendaraan bermotor.

2.3 Prosedur Uji Kelayakan Angkutan Umum.

Pengujian kelaikan kendaraan / angkutan bermotor dilakukan untuk mencapai tujuan diantaranya;

1. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan di jalan;
2. Melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan;
3. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Kendaraan bermotor yang akan digunakan di jalan sebaiknya memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan yang harus dipenuhi. Hal ini dilakukan untuk mendukung terciptanya suasana lingkungan hidup yang sehat. Adapun jenis kendaraan bermotor yang wajib uji adalah;

- a. Mobil Bus
- b. Mobil Barang
- c. Kendaraan Khusus
- d. Kereta Gandengan
- e. Kereta Tempelan
- f. Kendaraan Umum

Hal ini sesuai dengan Pasal 3 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan / angkutan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kenderaan, memberikan pengaturan tentang pengujian kendaraan / angkutan bermotor, yang dijelaskan berikut ini³²;

Pengujian kendaraan / angkutan bermotor meliputi uji tipe dan uji berkala yang terbagi atas sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang. Pengujian kendaraan / angkutan bermotor dilakukan oleh unit pelaksana pengujian kendaraan / angkutan bermotor yang memiliki;

- a. Prasarana dan peralatan pengujian yang akurat, system dan prosedur pengujian, dan system informasi manajemen penyelenggaraan pengujian; dan
- b. Tenaga penguji yang memiliki sertifikat kompetensi pengujian kendaraan / angkutan bermotor.

UJI TIPE

Uji tipe merupakan pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan terhadap landasan kendaraan / angkutan bermotor dan kelengkapannya dan penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan / angkutan bermotor. Apabila uji tipe terhadap kendaraan / angkutan bermotor ini telah dinyatakan lulus, maka dapat dibuat, dirakit atau diimpor secara massal, untuk kepentingan ini wajib dilakukan registrasi uji tipe. Pengujian fisik tersebut dilakukan melalui pemeriksaan persyarat teknis secara visual dan pengecekan secara

³²Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kenderaan

manual dengan atau tanpa alat bantu diantaranya meliputi nomor dan kondisi rangka kendaraan / angkutan bermotor, dan lainnya seperti diatur pada Pasal 124 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Pengujian laik jalan terhadap kendaraan / angkutan bermotor dilakukan berdasarkan Pasal 125 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, meliputi;

- a. Dalam bentuk landasan diantaranya meliputi uji emisi gas buang, kebisingan suara dan lainnya.
- b. Dalam keadaan lengkap meliputi uji berat kendaraan / angkutan, posisi roda depan dan lainnya.

Terhadap kendaraan / angkutan bermotor yang memenuhi syarat pengujian fisik akan dinyatakan lulus dan demikian sebaliknya dinyatakan tidak lulus. Untuk itu bagi kendaraan / angkutan bermotor yang telah dinyatakan lulus akan diberikan sertifikat uji tipe berikut pengesahan hasil uji fisik dalam keadaan lengkap dan dalam bentuk landasan. Sebaliknya kendaraan / angkutan bermotor yang tidak memenuhi syarat akan dinyatakan tidak lulus secara tertulis berikut alasan tidak lulus uji, apa saja yang tidak lulus, perbaikan yang harus dilakukan, dan batas waktu mengajukan pengujian ulang.

UJI SAMPEL

Uji sampel dilakukan untuk menjamin kesesuaian spesifikasi teknis kendaraan / angkutan bermotor, rumah – rumah, bak muatan, kereta gandengan, dan kereta tempelan terhadap sertifikat uji tipe; juga

dilakukan uji sampel terhadap pengesahan rancang bangun dan rekayasa kendaraan / angkutan bermotor. Uji sampel dilakukan apabila kendaraan / angkutan bermotor dan lain yang dibuat, dirakit atau diimpor telah mencapai jumlah atau waktu 1 (satu) tahun. Terhadap kendaraan / angkutan bermotor yang lulus uji sampel akan diberikan surat keterangan kesesuaian spesifikasi teknis atau ketidaksesuaian spesifikasi teknis. Apabila kendaraan / angkutan bermotor yang diuji sampel dinyatakan tidak sesuai dengan spesifikasi teknis uji tipe maka unit pelaksana uji tipe melakukan uji sampel terhadap kendaraan / angkutan bermotor lain yang sama tipenya. Jika hasilnya tidak sama juga maka unit pelaksana mengeluarkan surat keterangan ketidaksesuaian. Akibat hukumnya menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan akan menghentikan pemberian sertifikat registrasi uji tipe terhadap kendaraan / angkutan bermotor untuk seri produksi selanjutnya.

UJI BERKALA

Uji berkala wajib dilakukan bagi mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Uji jenis ini dilakukan oleh;

- a. Unit pelaksana pengujian milik pemerintah kabupaten / kota.
- b. Unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; atau

- c. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapat izin dari menteri yang bertanggungjawab dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Uji berkala meliputi;

- a. Uji berkala pertama
- b. Pemeriksaan persyaratan teknis
- c. Pengujian persyaratan laik jalan
- d. Pemberian bukti lulus dan
- e. Unit pelaksana uji berkala.

Uji berkala kendaraan / angkutan bermotor dilakukan di daerah tempat kendaraan / angkutan bermotor diregistrasi. Unit pelaksana uji berkala akan membuat kartu induk uji berkala, yang memuat identitas kendaraan / angkutan bermotor wajib uji berkala diantaranya tanggal dan nomor sertifikat registrasi uji tipe, nomor kendaraan / angkutan, nomor uji berkala, nama pemilik, alamat pemilik, merek dan tipe, jenis tahun pembuatan atau perakitan, dan lainnya.

Uji berkala kendaraan / angkutan bermotor ini pertama kali dilakukan setelah 1 tahun sejak diterbitkannya STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan / angkutan).Masa berlaku uji berkala adalah untuk 6 bulan, setelah berakhirnya masa berlaku uji berkala maka wajib dilakukan uji berkala berikutnya.Setiap kendaraan / angkutan bermotor yang wajib uji kelaikan berlaku selama kendaraan / angkutan bermotor tersebut masih termasuk sebagai kendaraan / angkutan wajib uji.Uji

berkala meliputi pemeriksaan persyaratan teknis, yang dilakukan baik secara visual maupun manual. Secara visual meliputi pengecekan antara lain nomor dan kondisi rangka kendaraan / angkutan bermotor, kondisi tangki bahan bakar, dan lainnya. Secara manual dengan atau tanpa alat bantu meliputi minimal kondisi penerus daya, sudut bebas kemudi, kondisi rem parker, fungsi lampu, tingkat kegelapan kaca, dan lain sebagainya. Pengujian persyaratan laik jalan meliputi uji diantaranya emisi gas buang, tingkat kebisingan, kemampuan rem utama, kemampuan rem parkir, kincup roda depan, dan lain sebagainya.

Bukti lulus uji diberikan kepada kendaraan / angkutan wajib uji yang telah dinyatakan lulus pemeriksaan dan pengujian berbentuk kartu uji dan tanda uji yang berlaku di seluruh wilayah Indonesia. Apabila kendaraan / angkutan bermotor dinyatakan tidak lulus uji, maka penguji akan menerbitkan surat keterangan tidak lulus uji, yang disampaikan kepada pemilik dengan mencantumkan item yang tidak lulus uji, alasan tidak lulus uji, perbaikan yang harus dilakukan serta waktu dan tempat dilakukan pengujian ulang. Pemilik kendaraan / angkutan bermotor yang tidak menyetujui surat keterangan tersebut dapat mengajukan keberatan kepada pimpinan unit pelaksana uji berkala kendaraan / angkutan bermotor yang bersangkutan. Terhadap kendaraan / angkutan bermotor yang dinyatakan lulus wajib menjalankan uji ulang sesuai waktu dan tempat yang telah ditentukan.

Berdasarkan hasil observasi di Unit Terminal Pinang Baris Medan, diketahui tahapan maupun syarat yang harus dilalui dalam melakukan pengujian kelaikan kendaraan / angkutan bermotor, terhadap kendaraan / angkutan bermotor dilakukan pengujian berkala yang dikelompokkan atas 2 (dua) yaitu;

1. Pengujian Berkala Pertama

Jenis ini dilakukan berdasarkan keadaan / kebutuhan dari kendaraan / angkutan bermotor dengan tahapan sebagai berikut;

a. Pengujian Berkala Pertama (mobil baru)

Persyaratan Administrasi :

1. BPKB/faktur asli dan/atau fotocopy
2. STNK asli dan/atau fotocopy
3. KTP asli dan/atau fotocopy surat kuasa pemilik
4. Sertifikat registrasi uji tipe asli dan/atau fotocopy
5. Surat izin usaha angkutan umum, surat izin operasi angkutan sewa dan pariwisata (setelah dinyatakan laik jalan)
6. Surat keterangan tera untuk kendaraan tangki dan bahan bakar gas
7. Biaya retribusi sesuai tarif
8. Kendaraan datang di lokasi pengujian

Urutan kegiatan uji berkala pertama (mobil baru) :

1. Mendaftar ke Loker Pelayanan Uji - Pemilik/kuasanya melakukan pendaftaran pengujian
2. Membayar Biaya Retribusi Uji - Pemilik/kuasanya membayar biaya retribusi uji sesuai ketentuan.
3. Menerima surat penetapan Pelayanan Pengujian - Pemilik/kuasanya menerima surat penetapan pelayanan untuk pemeriksaan teknis kendaraan
4. Pemeriksaan Teknis - Pemilik/kuasanya membawa kendaraan untuk uji mekanis dan non mekanis yang terdiri dari Identifikasi Kendaraan, Syarat syarat Teknis dan Ambang Batas Laik Jalan
5. Menerima Dokumen Penetapan Uji Pertama - Diberikan dokumen laik jalan dan nomor uji, dicatat pada Buku Uji dan Kartu Induk Pengujian
6. Menerima buku dan pemasangan tanda uji - Meliputi plat uji, tanda nomor uji kendaraan, tanda samping dan kode wilayah
7. Pengujian Selesai

b. Pengujian Berkala Pertama Rubah Bentuk (modifikasi)

Persyaratan Administrasi :

1. Buku Uji
2. BPKB/faktur asli dan/atau fotocopy
3. STNK asli dan/atau fotocopy

4. KTP asli dan/atau fotocopy surat kuasa pemilik
5. Sertifikat registrasi uji tipe asli dan/atau fotocopy
6. Pengasahan dari Samsat setempat
7. Surat izin usaha untuk angkutan umum
8. Surat izin operasi angkutan sewa dan pariwisata
9. Surat keterangan tera untuk kendaraan tangki dan bahan bakar gas
10. Biaya retribusi sesuai tarif
11. Kendaraan datang di lokasi pengujian

Urutan kegiatan uji berkala pertama Rubah Bentuk (modifikasi)

1. Mendaftar ke loket pelayanan uji – Pemilik / kuasanya melakukan pendaftaran pengujian
2. Membayar Biaya Retribusi Uji - Pemilik/kuasanya membayar biaya retribusi uji sesuai ketentuan.
3. Menerima surat penetapan Pelayanan Pengujian - Pemilik/kuasanya menerima surat penetapan pelayanan untuk pemeriksaan teknis kendaraan
4. Pemeriksaan Teknis - Pemilik/kuasanya membawa kendaraan untuk uji mekanis dan non mekanis yang terdiri dari Identifikasi Kendaraan, Syarat syarat Teknis dan Ambang Batas Laik Jalan

5. Menerima Dokumen Penetapan Uji Pertama - Diberikan dokumen laik jalan dan nomor uji, dicatat pada Buku Uji dan Kartu Induk Pengujian
6. Menerima buku dan pemasangan tanda uji Meliputi plat uji, tanda nomor uji kendaraan, tanda samping.
7. Pengujian Selesai.

c. Pengujian Berkala Pertama Peremajaan

Persyaratan Administrasi :

1. Surat persetujuan peremajaan angkutan dan perubahan status kendaraan yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan / Dinas LLAJ
2. Melampirkan buku uji dan kartu induk kendaraan yang lama
3. BPKB/faktur asli dan/atau fotocopy
4. STNK asli dan/atau fotocopy
5. KTP asli dan/atau fotocopy surat kuasa pemilik
6. Sertifikat registrasi uji tipe asli dan/atau fotocopy
7. Surat izin usaha untuk mobil penumpang / bus umum
8. Surat izin operasi angkutan sewa dan pariwisata
9. Surat keterangan tera untuk kendaraan taxi (argo)
10. Biaya retribusi sesuai tarif
11. Kendaraan datang di lokasi pengujian

Urutan kegiatan uji berkala pertama Peremajaan

- 1) Mendaftar ke loket pelayanan uji - Pemilik/kuasanya melakukan pendaftaran pengujian
- 2) Membayar Biaya Retribusi Uji - Pemilik/kuasanya membayar biaya retribusi uji sesuai ketentuan.
- 3) Menerima surat penetapan Pelayanan Pengujian - Pemilik/kuasanya menerima surat penetapan pelayanan untuk pemeriksaan teknis kendaraan
- 4) Pemeriksaan Teknis - Pemilik/kuasanya membawa kendaraan untuk uji mekanis dan non teknis yang terdiri dari Identifikasi Kendaraan, Syarat syarat Teknis dan Ambang Batas Laik Jalan
- 5) Menerima Dokumen Penetapan Uji Pertama - Diberikan dokumen laik jalan dan nomor uji, dicatat pada Buku Uji dan Kartu Induk Pengujian
- 6) Menerima buku dan pemasangan tanda uji - Meliputi plat uji, tanda nomor uji kendaraan, tanda samping dan kode wilayah
- 7) Pengujian Selesai

d. Pengujian Berkala Pertama Mutasi dari Daerah

Persyaratan Administrasi :

- 1) Surat pengantar mutasi dari Dinas Perhubungan daerah asal ke Unit Terminal Pinang Baris (tujuan).
- 2) Buku uji

- 3) Kartu induk
- 4) STNK asli dan/atau fiskal sesuai domisili yang baru
- 5) BPKB asli dan/atau fotocopy
- 6) KTP asli dan/atau surat kuasa pemilik
- 7) Surat izin usaha untuk mobil penumpang umum
- 8) Surat izin operasi angkutan sewa dan pariwisata
- 9) Surat keterangan tera untuk kendaraan tangki dan bahan bakar gas
- 10) Biaya retribusi sesuai tarif
- 11) Kendaraan datang di Lokasi pengujian

Urutan kegiatan uji berkala pertama Mutasi dari Daerah

1. Mendaftar ke loket pelayanan uji - Pemilik/kuasanya melakukan pendaftaran pengujian
2. Membayar Biaya Retribusi Uji - Pemilik/kuasanya membayar biaya retribusi uji sesuai ketentuan.
3. Menerima surat penetapan Pelayanan Pengujian - Pemilik/kuasanya menerima surat penetapan pelayanan untuk pemeriksaan teknis kendaraan
4. Pemeriksaan Teknis - Pemilik/kuasanya membawa kendaraan untuk uji mekanis, yang terdiri dari Identifikasi Kendaraan, Syarat syarat Teknis dan Ambang Batas Laik Jalan

5. Menerima Dokumen Penetapan Uji Pertama - Diberikan dokumen laik jalan dan nomor uji, dicatat pada Buku Uji dan Kartu Induk Pengujian
 6. Menerima buku dan pemasangan tanda uji Meliputi plat uji, tanda nomor uji kendaraan, tanda samping.
 7. Pengujian Selesai.
- e. **Mutasi uji dari DISHUB Unit Terminal Pinang Baris ke Daerah Tujuan.**

Persyaratan Administrasi

1. Surat Pengantar dari DISHUB asal kepada Dinas Perhubungan/UPT daerah yang dituju.
2. STNK baru yang dituju/fiscal.
3. Buku uji asli.
4. Kartu Induk.
5. Biaya Retribusi.

2. **Pengujian Berkala Periodik**

Persyaratan Administrasi:

1. Buku uji
2. STNK
3. KTP pemilik / kuasa
4. Izin usaha dan izin operasi/trayek untuk kendaraan umum
5. Surat keterangan tera bagi taksi (argo), kendaraan tangki dan bahan bakar gas

6. Biaya retribusi

7. Kendaraan datang ke lokasi pengujian

Urutan kegiatan uji berkala Periodik

1. Mendaftar ke Loker pelayanan uji - Pemilik/kuasanya melakukan pendaftaran pengujian
2. Membayar Biaya Retribusi Uji - Pemilik/kuasanya membayar biaya retribusi uji sesuai ketentuan.
3. Menerima surat penetapan Pelayanan Pengujian - Pemilik/kuasanya menerima surat penetapan pelayanan untuk pemeriksaan teknis kendaraan
4. Pemeriksaan Teknis - Pemilik/kuasanya membawa kendaraan untuk uji mekanis dan non teknis yang terdiri dari Identifikasi Kendaraan, Syarat syarat Teknis dan Ambang Batas Laik Jalan
5. Menerima Dokumen Penetapan Uji - Diberikan dokumen laik jalan dan nomor uji, dicatat pada Buku Uji dan Kartu Induk Pengujian
6. Menerima buku dan pemasangan tanda uji Meliputi palt uji, tanda nomor uji kendaraan, tanda samping .
7. Pengujian Selesai.

3. Numpang UJI.

Jenis uji ini dilakukan bila kendaraan berada diluar wilayah pengujian yang bersangkutan, Persyaratan Administrasi

- a. Surat pengantar persetujuan dari Dinas Perhubungan / UPT asal kepada Dinas Perhubungan/UPT daerah yang dituju
- b. STNK yang masih berlaku
- c. Buku uji masih berlaku
- d. Biaya retribusi

Dalam pelaksanaan numpang uji tidak dibenarkan

- 1) Numpang uji kendaraan wajib uji dilakukan lebih dari 1(satu) kali, terkecuali dilakukan mutasi uji
- 2) Melaksanakan pengujian kendaraan bermotor numpang uji, apabila ditemukan hal-hal sebagai berikut :
 1. Buku uji habis kolom pengesahannya
 2. Buku uji dipalsukan/rusak/datanya tidak dapat terbaca
 3. Tanda tangan pengesahan masa berlaku uji dipalsukan
 4. Dimensi kendaraan tidak sesuai dengan data yang tertulis pada buku uji
- 3) Melaksanakan numpang uji terhadap yang masih berada dalam satu wilayah Propinsi dan/atau yang berada pada wilayah propinsi yang bersebelahan dengan propinsi tempat tujuan numpang uji.
4. **Rubah Data**

Rubah data dimaksudkan untuk pengajuan perubahan data berkaitan dengan perubahan nama, alamat pemilik dan nomor polisi. Syarat Administrasi :

- a. STNK baru
- b. Buku uji Prosedur Rubah Data :
 - Pemilik mengajukan perubahan data
 - Mendaftarkan perubahan data

5. Ganti Buku Uji

Dilakukan bila buku uji hilang, rusak atau lembar pengesahan buku uji penuh. Syarat Administrasi :

- a. Surat pelaporan hilang dari Kepolisian (khusus buku hilang)
- b. STNK asli
- c. Buku uji yang rusak atau penuh

Dinas Perhubungan / Unit Pengujian kelaikan kendaraan bermotor dilarang menerbitkan Surat Keterangan Lulus Uji Sementara atau Buku uji sementara terhadap kendaraan wajib uji.

Pentingnya pelaksanaan uji kelaikan kendaraan / angkutan bermotor ini dilakukan agar tercipta keamanan, kenyamanan dalam menggunakan kendaraan / angkutan bermotor, khususnya yang mengangkut penumpang umum / orang. Dengan begitu tingginya angka kecelakaan lalu lintas setidaknya dengan adanya pemeriksaan kelaikan kendaraan / angkutan bermotor ini akan dapat dikurangi. Terhadap pihak - pihak yang tidak mematuhi peraturan ini maka, oleh pemerintah diberikan sanksi

administrative sebagaimana diatur pada Pasal 175 sampai dengan 181 Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, yang berupa sanksi administrative yang terdiri dari denda maupun pencabutan sertifikat lulus yang sudah didapatkan. Tidak itu saja adanya pengujian kelaikan kendaraan / angkutan bermotor ini dapat melindungi lingkungan hidup, udara, dari polusi berupa kebisingan maupun pencemaran udara yang ditimbulkan operasional kendaraan / angkutan bermotor.

Kendaraan / angkutan bermotor yang mengangkut orang dianggap sebagai konsumen, maka haknya dilindungi juga oleh undang – undang perlindungan konsumen, mengingat konsumen mengeluarkan biaya dalam menggunakan kendaraan / angkutan umum bermotor, untuk itu keselamatannya telah dilindungi, baik dengan asuransi jasa raharja maupun Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan, artinya ketentuan ini melibatkan banyak pihak tidak saja unit penguji kelaikan kendaraan / angkutan bermotor saja tetapi juga pengemudi, perusahaan penyedia pengangkutan umum kendaraan / angkutan bermotor / perusahaan angkutan umum, dalam menyelenggarakan kelaikan kendaraan / angkutan umum bermotor agar terpelihara dengan baik dan aman. Untuk itu setiap kelalaian / kesalahan yang dilakukan pihak – pihak yang terkait dalam menyelenggarakan kelaikan, keamanan kendaraan / angkutan bermotor ini, sehingga mengakibatkan kematian, cacat bagi penumpang / konsumen oleh Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan telah dikenakan sanksi

pidana sebagaimana disebutkan mulai Pasal 273 sampai dengan Pasal 316, ketentuan ini selain menetapkan denda dang anti rugi juga memberikan sanksi pidana penjara.



DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

- Asian Development Bank, *Panduan Keselamatan Jalan untuk Kawasan Asia Pasifik*, Asian Development Bank, 2002.
- Badan Pendidikan Dan Latihan Perhubungan Pusat Pendidikan Dan Latihan Perhubungan Darat, *Keselamatan Penggunaan Kendaraan Bermotor Di Jalan*, Jakarta, 1995.
- Badan Pendidikan Dan Latihan Perhubungan Pusat Pendidikan Dan Latihan Perhubungan Darat, *Peraturan Perundangan LLAJ*, 1997.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, *Pemantapan Pelaksanaan Program Penanganan Keselamatan Lalu Lintas, Proceeding Seminar Keselamatan Lalu Lintas Jalan II*, Jakarta, 1994.
- Khairandy, Ridwan, *Itikad Baik dalam Kebebasan Berkontrak*, Perpustakaan Nasional Katalog Dalam Terbitan (KDT), Jakarta, 2003.
- Mertokusumo, Sudikno, *Hukum Acara Perdata Indonesia*, Liberty, Yogyakarta, 1988.
- Keraf Gorys, *Komposisi*, Penerbit Nusa Indah, Jakarta, 1997.
- Kitab Undang – Undang Hukum Perdata.
- Kitab Undang - Undang Hukum Dagang
- Marwan M. & P Jimmy, *Kamus Hukum*, Reality Publisher, Surabaya, 2009.
- Marhiyanto Bambang, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, Media Centre Surabaya.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.
- Purwosutjipto, H.M.N, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia*, Cetakan Kelima, Djembatan, Jakarta, 1995.
- Satrio, J, *Hukum Perikatan, Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*, Buku I, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995.
- Sidarta, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Edisi Revisi, PT. Gramedia Sarana Indonesia, Jakarta, 2006.

Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Rhineka Cipta, 1995.

Soemitro, *RH, Metodologi Penelitian Hukum*, PT. Galia Indonesia, Jakarta, 1995.
Subekti, Tjiptosudibyo,

Soekanto Soerjono, Sri Mamudji, *Metode Penelitian Hukum Normatif, Suatu Tinjauan Singkat*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2003.

Sunggono Bambang, *Metodologi Penelitian Hukum*, P.T. Raja Grafindo Persada, Jakarta.

Sukanto, *Kegunaan Sosiologi Hukum bagi Kalangan Umum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990.

Suprino, *Pengembangan Sistem Informasi Dalam Rangka Penanggulangan Kecelakaan Lalu Lintas, Proceeding Seminar Keselamatan Lalu Lintas Jalan II*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta, 1994.

Wignjodipuro Surojo, *Pengantar Ilmu Hukum*, Gunung Agung – Jakarta MCNLCXXXIII, 1983

B. Peraturan Perundang - Undangan

Undang – Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas & Angkutan Jalan.

Undang - Undang Republik Indonesia No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang - Undang Republik Indonesia No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 55 Tahun 2012 Tentang Kenderaan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 41 Tahun 1992 tentang Angkutan Jalan,.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 44 Tahun 1993 tentang Kenderaan dan Pengemudi.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 63 Tahun 1993 Tanggal 09 September 1993 Tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kenderaaan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak Muatan Serta Komponen – Komponennya.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 63 Tahun 1993 Tanggal 09 September 1993 Tentang Persyaratan Teknis Pemakaian Bahan Bakar Gas Pada Kenderaan Bermotor.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 67 Tahun 1993 Tanggal 09 September 1993 Tentang Tata Cara Pemeriksaan Teknis dan Laik Jalan Kenderaan Bermotor di Jalan.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 68 Tahun 1993 Tanggal 09 September 1993 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kenderaan Umum.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 71 Tahun 1993 Tanggal 09 September 1993 Tentang Pengujian Berkala Kenderaan Bermotor.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 81 Tahun 1993 Tanggal 22 September 1993 Tentang Pengujian Tipe Kenderaan Bermotor.

C. Makalah

Warman Edi I, *Silabus Metodologi Penelitian Hukum.*

Warman Edi II, *Silabus Metode Penelitian, Menentukan Sumber Data.*

Zulkarnain Lubis, *Sillabus Metoda Penelitian Hukum.*