

**TINJAUAN SOSIOLOGI YURIDIS  
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR  
DI KOTA MAKASSAR**



UNIVERSITAS

**BOGOWA**

**SKRIPSI**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat  
Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Hukum  
Pada Fakultas Hukum Universitas "45"  
Makassar

*Oleh:*

**SITTI ROSNIAH**

4593060064


**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR**

**2001**

**TINJAUAN SOSIOLOGI YURIDIS  
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR  
DI KOTA MAKASSAR**



**UNIVERSITAS  
SKRIPSI**



Diajukan sebagai Salah Satu Syarat  
Untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum  
Pada Fakultas Hukum Universitas "45"  
Makassar



Oleh :

SITTI ROSNIAH

4593060064

FAKULTAS HUKUM

UNIVERSITAS "45" MAKASSAR

2001

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Skripsi mahasiswa tersebut di bawah ini :

N a m a : SITTI ROSNIAH

No. Stambuk : 4593060064

Program Studi : Ilmu – Ilmu Hukum

Bagian : Hukum Perdata

No. Pendaftaran : 135/SKR/HP/U-45/III/2001

Tanggal Pendaftaran : 7 Maret 2001

Tanggal Persetujuan : 9 – 9 – 1999

Judul Skripsi : TINJAUAN SOSIOLOGI YURIDIS  
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR  
DI KOTA MAKASSAR



Disetujui :

Pembimbing I,

DR. ACHMAD ALI, SH, MH

Pembimbing II,

ZULKIELI MAKKAWARU, SH

Mengetahui :

Ketua Bagian Hukum Perdata,

KAMSILANIAH, SH

## PERSETUJUAN UJIAN SKRIPSI

Skripsi Mahasiswa tersebut di bawah ini :

N a m a : SITTI ROSNIAH

No. Stambuk : 4593060064

Program Studi : Ilmu Ilmu Hukum

B a g i a n : Hukum Perdata

No. Pendaftaran : 135/SKR/HP/U-45/III/2001

Tanggal Pendaftaran : 07 MARET 2001

Tanggal Persetujuan : 9 - 9 - 1999

Judul Skripsi : TINJAUAN SOSIOLOGI YURIDIS  
PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR  
DI KOTA MAKASSAR

Telah diterima / disetujui oleh Dekan Fakultas Hukum Universitas "45"  
Makassar untuk diajukan dalam ujian skripsi mahasiswa program strata ( S-1).

Makassar, 08 Maret 2001

Dekan,



RACHMAD BARO, SH , MH

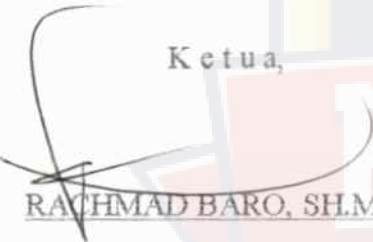
HALAMAN PENERIMAAN DAN PENGESAHAN

Untuk memenuhi salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas 45 Makassar Bagian Hukum Keperdataan, dan berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Hukum Universitas 45 Makassar Nomor : A. 050/FH/U- 45/IV/2001, tanggal 9 April 2001. Tentang Panitia Ujian Skripsi, maka pada hari Sabtu, tanggal 12 April 2001 skripsi ini diterima dan disahkan, setelah dipertahankan oleh SITI ROSNIAH No. Stb. 4593060064 di depan Panitia Ujian Skripsi yang terdiri atas :

PENGAWAS UMUM  
Rektor Universitas 45 Makassar

  
Dr. ANDI JAYA SOSE, SE, MBA.

Ketua,

  
RACHMAD BARO, SH, MH

Sekretaris,

  
RUSLAN RENGONG, SH, MH.

TIM PENGUJI :

Ketua : Prof. Dr. ACIMAD ALL, SILMII

Anggota : 1. PARY SALIM, SH

2. ZULKIFLI MAKKAWARU, SH

3. MARWAN MAS, SH, MH



## KATA PENGANTAR

Pertama-tama penulis panjatkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT, atas limpahan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul:

“Tinjauan Sosiologi Yuridis Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota Makassar”.

Yang merupakan salah satu syarat untuk menyelesaikan pendidikan pada Fakultas Hukum Universitas “45” Makassar.

Dengan segala kerendahan hati penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu semua saran, kritik yang bersifat membangun penulis terima dengan tulus dan ikhlas kesempurnaannya.

Pada kesempatan yang berbahagia ini, penulis tidak lupa menghaturkan rasa terima kasih yang setulusnya kepada:

1. Bapak Rektor Universitas “45” Makassar;
2. Bapak Dekan Fakultas Hukum Universitas “45” Makassar;
3. Bapak Prof. DR. Achmad Ali, SH, MH, dan Bapak Zulkifli Makkawaru, SH sebagai Pembimbing I dan II.
4. Para Civitas Akademika Fakultas Hukum Universitas 45 Makassar;

5. Teriring Do'a untuk kedua orang tua kami yang tercinta Sonda Tayang Bin H. Zainal Abidin (Almarhumah) semoga senantiasa tenang disisi-Nya.
6. Terima kasih kepada Wali Orang Tua kami yang tercinta Bapak H.M. Ishak Iskandar dan Hj. Maryam Iskandar, H. Tawakkal Rola, Drs. H. Ibnu Hajar dan sebagainya.
7. Terima kasih kepada Kakanda Adnan, SE beserta seluruh saudara-saudaraku dan sepupuku yang tercinta atas simpatisannya dalam penyelesaian skripsi ini;
8. Rekan-rekan kerja Ir. Arifin Rapi, Ir. Eddy Batoarung dan lain-lain.
9. Tidak lupa kepada saudari Idawati Rapi, SH rekan seangkatan sebagai harapan penulis, semoga skripsi ini dapat menjadi pedoman bagi yang membutuhkan dimasa yang akan datang.

Makassar,

2001

Wassalam

Penulis,

**Sitti Rosniah**

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING .....	ii
KATA PENGANTAR .....	iii
DAFTAR ISI .....	v
BAB 1. PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang Masalah .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	5
1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	5
1.4 Metode Penelitian .....	6
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA .....	8
2.1 Pengertian dan Pengujian Kendaraan Bermotor .....	8
2.2 Jenis dan Persyaratan Pengujian Kendaraan Bermotor .....	11
2.3 Prosedur dan Tata Cara Pengujian Kendaraan Bermotor .....	19
BAB 3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....	32
3.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian .....	32
3.2 Kelaikan Uji Berkala pada UPTD PKB DLLAJ Wilayah VI Prop. Sul-Sel Kota Makassar .....	34
3.3 Tinjauan Sosiologi Yuridis Pengujian Kendaraan Bermotor UPTD PKB DLLAJ Wilayah VI Kota Makassar .....	37
BAB 4. PENUTUP .....	48
4.1 Kesimpulan .....	48
4.2 Saran .....	48
DAFTAR PUSTAKA .....	50



# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi angkutan darat merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara, sehingga penting ditata dan ditertibkan melalui ketentuan-ketentuan hukum.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada makin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas (gerak) orang serta barang dari dan keseluruh pelosok tanah air. Selain itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Menyadari peranan transportasi tersebut, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan mengutamakan pelayanan kepada masyarakat.

Pengaturan mengenai tertib lalu lintas tersebut telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut penjelasan umum Undang-Undang tersebut ditegaskan, bahwa pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan beserta pengemudinya, serta peraturan-peraturan prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdaya guna, dan berhasil guna.

Salah satu bagian dari sistem (subsistem) pengembangan lalu lintas angkutan jalan adalah Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) yang meliputi Pengujian tipe kendaraan dan uji berkala. Pengujian tersebut dimaksudkan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan tertib, aman, cepat, lancar, teratur, dan efisien.

Pasal 13 menegaskan :

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

Adapun Peraturan Pemerintah yang dimaksud sebagai pelaksanaan dari Undang-Undang tersebut adalah Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan Bermotor dan Pengemudi dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Berdasarkan pasal 13 Undang-Undang No. 4 Tahun 1992 di atas, maka setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus terlebih dahulu di uji dan dilakukan, seterusnya pemilik kendaraan bermotor sebagai pemohon, diberikan tanda bukti lulus uji yang dikeluarkan oleh instansi atau pejabat yang berwenang.

Pengujian kendaraan bermotor tersebut dilakukan disetiap daerah yaitu Daerah Tingkat I (Propinsi) dan Daerah Tingkat II (Kabupaten/Kota). Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 71 Tahun 1993 pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor dilakukan atau dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah Tingkat I yang secara operasional dilaksanakan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Daerah Tingkat II.

Pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor dimaksudkan agar secara teknis kendaraan tersebut laik jalan untuk (Pasal 132 Pihak Pemberi. No. 14 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi).

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

Di lain pihak, hampir setiap hari kita mendengar, membaca di surat kabar, bahkan melihat dengan mata kepala sendiri berbagai bentuk kecelakaan lalu lintas di jalan yang sebagian mengakibatkan korbannya menjadi cacat atau meninggal. Kecelakaan-kecelakaan tersebut sebagian disebabkan oleh tidak laiknya kendaraan tersebut beroperasi.

Kecelakaan yang disebabkan ketidaklaikan itu karena beberapa faktor seperti adanya kelalaian penguji dan kurangnya sarana dan prasarana peralatan yang memadai.

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut di atas, maka penulis akan membahas masalah tersebut dalam skripsi dengan judul : **“Tinjauan Sosiologi Yuridis Pengujian Kendaraan Bermotor di Kota Makassar”**.

## 1.2. Rumusan Masalah

Masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini dirumuskan sebagai berikut :

1. Apakah pengujian kendaraan bermotor pada Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Propinsi Sulawesi Selatan atau di Makassar sudah memenuhi syarat kelaikan ?
2. Sejauhmana tanggung jawab Dinas LLAJ dalam hal terjadinya kecelakaan, akibat ketidaklaikan jalan sebuah kendaraan yang telah di uji ?

## 1.3. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

### 1. Tujuan Penelitian

Tujuan dilakukan penelitian ini, ialah sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui apakah pengujian kendaraan bermotor pada Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah terlaksana secara efektif dan efisien sesuai ketentuan yang berlaku serta kemampuan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor yang optimal.
- b. Untuk mengetahui sejauhmana pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor berfungsi sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas akibat ketidaklaikan jalan.

## 2. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dilakukannya penelitian ini, ialah sebagai berikut :

- a. Hasil penelitian dapat dijadikan sebagai bahan masukan bagi pemerintah dalam hal ini Kantor Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta instansi terkait lainnya untuk membuat dan mengambil kebijakan menyangkut bidang pengujian kendaraan bermotor di Makassar.
- b. Menjadi acuan bagi calon peneliti berikutnya khususnya yang meneliti di bidang lalu lintas angkutan jalan dan dapat menjadi informasi ilmiah bagi kalangan masyarakat dan Fakultas Hukum Universitas 45 Makassar.
- c. Mempunyai nilai praktis bagi praktisi hukum serta menambah perbendaharaan ilmu pengetahuan pada Perpustakaan Universitas 45 Makassar.

### 1.4. Metode Penelitian

Dalam rangka memenuhi syarat keilmuan serta untuk memperoleh data maka dalam penelitian ini, digunakan metode penelitian sebagai berikut :

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Pengertian Pengujian Kendaraan Bermotor

Acuan utama mengenai pengujian kendaraan bermotor adalah pasal 13 UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya disingkat UULAJ. Dalam pasal tersebut ditegaskan:

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

Adapun wajib memenuhi persyaratan teknis yang dimaksudkan adalah bahwa kendaraan yang dimaksud terlebih dahulu wajib di uji. Hal ini sesuai dengan pasal 13 ayat (1) bahwa setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dioperasikan di jalan wajib di uji.

Selanjutnya dalam Peraturan Pemerintah Nomor : 14 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi pasal 132 menegaskan:

1. Pengujian Kendaraan Bermotor dilaksanakan dalam rangka menjamin keselamatan, kelestarian lingkungan dan pelayanan umum.
2. Pelaksanaan pengujian sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (1) merupakan tanggung jawab pemerintah.

Dalam kedua ketentuan di atas, tidak dijelaskan pengertian pengujian kendaraan bermotor, pertama-tama hendak dijelaskan pengertian kendaraan dan kendaraan bermotor.

Menurut pengertian yang diberikan Kansil, kendaraan adalah suatu alat yang bergerak di jalan, terdiri atas kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. (C.S.T. Kansil, 1995:12). Sedangkan, kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu. Peralatan teknik dalam hal ini dapat berupa motor/mesin atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Istilah berada dalam di sini maksudnya terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya.

Adapun pengertian pengujian kendaraan bermotor menegaskan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 71 Tahun 1993



Tentang Pengujian Kendaraan Bermotor. Dalam pasal 1 ayat (10) ditegaskan, pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan pengujian dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

Jadi dalam pengujian tersebut kereta gandengan atau kereta tempelan, yaitu suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang dan dirancang untuk ditarik kendaraan bermotor. Rangkaian kendaraan bermotor dengan kereta tempelan dan kereta gandengan ini ditetapkan sebagai kendaraan bermotor (Kansil, 1995:26).

Selain kereta gandengan dan kereta tempelan juga di dalamnya termasuk kendaraan khusus. Yang dimaksud kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor selain dari kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau pengangkutan barang-barang khusus. Misalnya, kendaraan bermotor derek, kendaraan bermotor pemadam kebakaran, kendaraan bermotor pencampur beton dan lain sebagainya.

Pengujian kendaraan bermotor dimaksudkan agar kendaraan yang akan digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk persyaratan emisi gas buang dan kebisingan yang harus dipenuhi.

Yang dimaksud dengan persyaratan teknis (laik jalan) adalah persyaratan tentang susunan peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, muatan, rancangan teknis, kendaraan sesuai dengan peruntukannya, emisi gas buang, penggunaan, penggunaan, penempelan kendaraan bermotor.

Sedangkan yang dimaksud dengan laik jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.

## **2.2. Jenis dan Persyaratan Pengujian Kendaraan Bermotor**

Pengujian kendaraan bermotor meliputi uji type dan uji berkala.

### **1. Uji Type**

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor : 44 Tahun 1993 pasal 139 ayat (1) ditegaskan, kereta tempelan dan kendaraan khusus, sebelum disetujui untuk di impor atau diproduksi dan/atau di rakit secara massal, wajib dilakukan uji type.

Dalam ayat (2) ditegaskan, kendaraan bermotor dan kendaraan yang wajib uji type berupa landasan kendaraan bermotor, dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap.

## 2. Uji Berkala

Berdasarkan pasal 148 maka setiap kendaraan bermotor jenis bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan umum yang dioperasikan di alan wajib dilakukan uji berkala. Masa uji berkala yang dimaksud adalah berlaku selama 6 (enam) bulan.

Berkaitan dengan pasal 1 (satu) maka kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaian dengan kendaraan bermotor, termasuk kendaraan bermotor.

Berdasarkan pasal 148 di atas, maka selain kereta gandengan dan tempelan, kereta kendaraan yang wajib uji berkala adalah:

- a. Mobil bus, yaitu setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari delapan tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan mamakai maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

Menurut penjelasan resmi, dalam hal suatu kendaraan bermotor berukuran besar (misalnya mobil bus besar atau sama dengan 3000 mili meter), tempat duduk dan perlengkapannya memiliki ukuran sedemikian rupa sehingga jumlah tempat duduk penumpangnya dikelompokkan sebagai mobil bus.

Termasuk dalam pengertian mobil bus adalah kendaraan bermotor yang memiliki jarak lebih sumbu besar atau sama dengan 3000 mili meter, walaupun jumlah tempat duduk kurang dari delapan tidak termasuk tempat duduk pengemudi.

- b. Mobil barang, yaitu setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.
- c. Mobil penumpang yaitu setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk termasuk tempat duduk pengemudi.
- d. Kendaraan umum, yaitu setiap kendaraan bermotor selain dari kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau pengangkut barang-barang khusus seperti kendaraan bermotor pengangkut peti kemas dan sebagainya.

Kendaraan pengangkut bahan-bahan berbahaya dan beracun, mobil pemadam kebakaran, mobil ambulans, mobil jenazah dan sebagainya yang berlalu lintas di jalan dengan peralatan tenaga.

Pengecualian dari kewajiban uji berkala sebagaimana dimaksud di atas adalah kendaraan bermotor yang typenya telah memperoleh sertifikat registrasi uji type. Dalam arti dibebaskan dari kewajiban uji

berkala untuk pertama kali 6 (enam) bulan terhitung sejak diterbitkan surat tanda nomor kendaraan untuk pertama kali (pasal 151 ayat 1).

Berdasarkan pasal 151 ayat (2) selambat-lambatnya 1 (satu) bulan sebelum berakhir masa pembebasan wajib uji berkala untuk pertama kali sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), pemilik atau pemegang kendaraan bermotor melaporkan pendaftaran kendaraannya kepada pelaksana pengujian setempat untuk dijadwalkan waktu pengujiannya.

Uji berkala setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, kendaraan khusus, bus penumpang, mobil barang, kendaraan umum adalah setiap 6 (enam) bulan sekali. Pengujian dilakukan atas permohonan dan pendaftaran dari pemilik atau pemegang kendaraan bermotor wajib uji.

Pelaksana atau yang berwenang melakukan pengujian berkala dilaksanakan oleh Pemda Tk. I Sul-Sel yang secara operasional dilakukan oleh Dinas Lalu lintas dan Angkutan Jalan Dati I dan Dati II (pasal 3 Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 71 Tahun 1993).

Apabila suatu kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, kendaraan khusus, bus penumpang, mobil barang dan kendaraan umum dinyatakan lulus uji berkala, diberikan/diterbitkan tanda bukti lulus uji berkala.

Buku uji tanda lulus uji berkala tersebut sekurang-kurangnya

berisi data mengenai:

- a. Nomor uji kendaraan
- b. Nama Pemilik
- c. Alamat Pemilik
- d. Merek/type
- e. Jenis
- f. Tahun pembuatan atau perakitan
- g. Isi silinder
- h. Daya motor penggerak
- i. Nomor rangka landasan kendaraan bermotor
- j. Nomor motor penggerak/mesin
- k. Berat kosong kendaraan
- l. Jumlah berat yang diperbolehkan dan/atau jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan untuk mobil barang dan bus
- m. Jumlah berat yang diizinkan dan/atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan untuk mobil barang bus.
- n. Konfigurasi sumbu roda
- o. Ukuran berat ringan
- p. Kelas jalan terendah yang boleh dilalui

- q. Ukuran utama kendaraan
- r. Daya angkut
- s. Masa berlakunya
- t. Bahan bakar yang digunakan
- u. Kode wilayah pengujian

Selain itu juga diberikan tanda uji yang berisi:

- a. Kode wilayah pengujian
- b. Nomor uji kendaraan
- c. Masa berlaku, serta tanda samping mobil bus, mobil barang dan kendaraan khusus yang memuat:
  - a) Berat kosong kendaraan
  - b) Jumlah berat yang diperbolehkan dan jumlah berat yang diizinkan untuk kendaraan bermotor tunggal.
  - c) Jumlah berat yang diperbolehkan, jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan, jumlah berat yang diizinkan untuk kendaraan bermotor yang dirangkaikan dengan kereta tempelan atau kereta gandengan.
  - d) Daya angkut orang dan barang
  - e) Masa berlaku uji kendaraan
  - f) Kelas jalan terendah yang boleh dilalui

Sedangkan tanda samping kereta gandengan dan kereta tempelan memuat:

- a. Berat kosong kereta gandengan atau kereta tempelan
- b. Jumlah berat yang diperbolehkan dan jumlah berat yang diizinkan
- c. Daya angkut barang
- d. Masa berlaku surat dan tanda uji
- e. Kelas jalan terendah yang boleh dilalui

Sedangkan kendaraan dinyatakan tidak lulus uji, maka petugas penguji wajib memberitahukan secara tertulis:

- a. Perbaikan-perbaikan yang harus dilakukan
- b. Waktu dan tempat dilakukan pengujian ulang

Jika pemilik kendaraan tidak menyetujui keputusan penguji, dapat mengajukan keberatan secara tertulis kepada petugas penguji yang bersangkutan. Pimpinan petugas penguji setelah menerima keberatan itu, segera meminta penjelasan dari penguji yang bersangkutan dan dalam jangka waktu 2 jam memberikan jawaban secara tertulis kepada pemilik kendaraan.

Jika keberatan diterima maka diadakan uji ulang, dan apabila ditolak atau dinyatakan tidak lulus uji, pemilik kendaraan bermotor tidak dapat mengajukan keberatan.



Kesimpulan ialah kendaraan bermotor uji berkala untuk dapat dioperasikan di jalan harus di uji dan dinyatakan lulus. Dan jika tidak lulus uji meskipun sudah di uji ulang sebagai konsekuensinya tidak dapat dioperasikan di jalan.

### 2.3. Prosedur dan Tata Cara Pengujian Kendaraan Bermotor

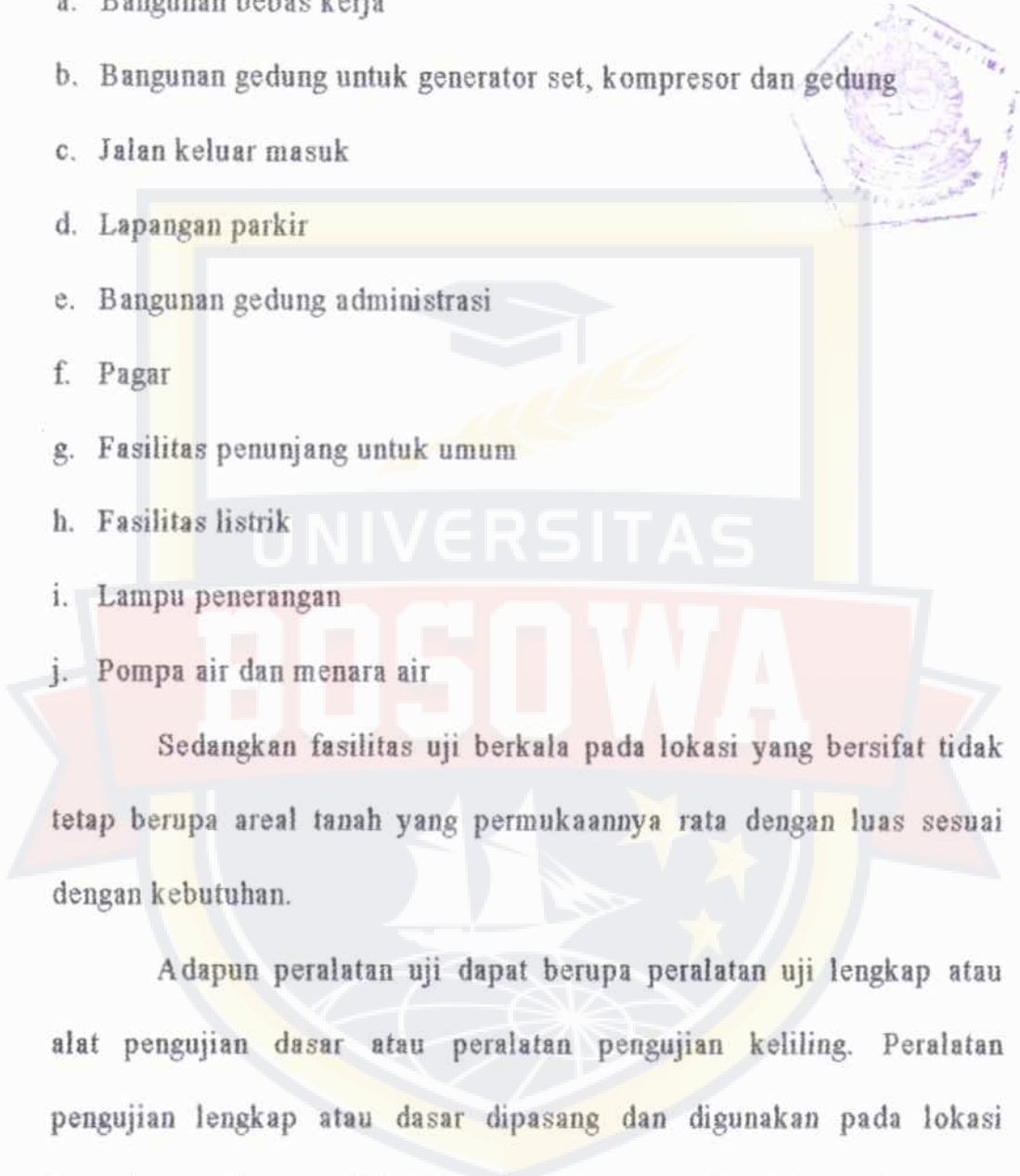
#### 1. Lokasi tempat pengujian

Agar pengujian kendaraan bermotor efektif, efisien dan akurat, maka syarat pertama yang harus dipenuhi adalah lokasi tempat uji. Lokasi tempat uji berkala dapat berupa lokasi yang bersifat tetap dan/atau tidak tetap.

Lokasi tempat pengujian yang bersifat tidak tetap berdasarkan pasal 6 ayat (2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM. 71. Tahun 1993 harus memenuhi persyaratan.

- a. Terletak pada daerah yang mudah dijangkau oleh pemilik kendaraan.
- b. Sesuai dengan rencana umum tata ruang daerah.
- c. Tidak mengganggu kelestarian lingkungan.
- d. Luas areal tanah yang tersedia sesuai dengan kebutuhan.

Sedangkan lokasi tempat uji bersifat tidak tetap hanya diperbolehkan jika dalam suatu daerah Tk. II tertentu ternyata:

- 
- a. Bangunan bebas kerja
  - b. Bangunan gedung untuk generator set, kompresor dan gedung
  - c. Jalan keluar masuk
  - d. Lapangan parkir
  - e. Bangunan gedung administrasi
  - f. Pagar
  - g. Fasilitas penunjang untuk umum
  - h. Fasilitas listrik
  - i. Lampu penerangan
  - j. Pompa air dan menara air

Sedangkan fasilitas uji berkala pada lokasi yang bersifat tidak tetap berupa areal tanah yang permukaannya rata dengan luas sesuai dengan kebutuhan.

Adapun peralatan uji dapat berupa peralatan uji lengkap atau alat pengujian dasar atau peralatan pengujian keliling. Peralatan pengujian lengkap atau dasar dipasang dan digunakan pada lokasi tempat pengujian bersifat tetap. Peralatan pengujian tetap ini menurut pasal 12 ayat (1) meliputi:

- a. Alat uji suspensi roda (Pit Wheel Suspension Tester) dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan.

- b. Alat uji rem
- c. Alat uji lampu utama
- d. Alat uji emisi gas buang, meliputi karbon monoksida (Co) Hidro Karbon (Hc) dan ketebalan asap gas buang.
- e. Alat pengukur berat
- f. Alat penguji kincup roda depan (side slip tester)
- g. Alat pengukur suara (sound level meter)
- h. Alat pengukur dimensi
- i. Alat pengukur tekanan udara
- j. Generator set
- k. Peralatan bantu

Untuk peralatan pengujian dasar kendaraan bermotor meliputi:

- a. Alat uji suspensi roda (Pit Wheel Suspension Tester) dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan.
- b. Alat uji rem
- c. Alat uji lampu utama
- d. Alat penguji speedometer
- e. Alat uji emisi gas buang, meliputi karbon monoksida (Co) Hidro Karbon (Hc) dan ketebalan asap gas buang.
- f. Alat pengukur berat

- g. Alat pengujian kincup roda depan (side slip tester)
- h. Alat pengukur suara (sound level meter)
- i. Alat pengukur dimensi

Peralatan pengujian keliling meliputi:

- a. Alat uji suspensi roda (Pit Wheel Suspension Tester) dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan.
- b. Alat uji rem
- c. Alat uji lampu utama
- d. Alat pengujian speedometer
- e. Alat uji emisi gas buang, meliputi karbon monoksida (Co) Hidro Karbon (Hc) dan ketebalan asap gas buang.
- f. Alat pengukur berat
- g. Alat pengujian kincup roda depan (side slip tester)
- h. Alat pengukur suara (sound level meter)

Peralatan pengujian lengkap dipasang dan digunakan pada lokasi tempat penggunaan yang bersifat tetap dengan jumlah kendaraan bermotor wajib uji pada suatu Daerah Tk. II. Sebanyak 4.000 (empat ribu) unit atau lebih.

Peralatan pengujian dasar dipasang dan digunakan pada lokasi tempat pengujian yang bersifat tetap dengan jumlah kendaraan bermotor wajib uji pada suatu Daerah Tk. II. Sebanyak 4.000 (empat ribu) unit.

Peralatan pengujian keliling digunakan pada lokasi tempat pengujian yang bersifat tidak tetap pada suatu Daerah Tk. II berkisar 4.000 (empat ribu) unit yang memenuhi ketentuan.

### 3. Tenaga Penguji

Untuk melakukan pengujian, maka syarat ketiga yang harus dipenuhi adalah bahwa tenaga tersebut dimaksudkan agar kualitas hasil pengujian benar-benar dapat dipertanggung jawabkan, dan secara teknis dapat diwujudkan keselamatan dan kelestarian lingkungan. Selain itu, juga dimaksudkan agar memberikan pelayanan dan kepastian hasil pengujian yang lebih baik kepada masyarakat. Oleh karena itu, penguji harus memenuhi kualifikasi teknis, yaitu:

1. Penguji telah mengikuti pendidikan dan pelatihan pengujian kendaraan bermotor, termasuk kepada yang ingin meningkatkan tingkat kualifikasi yang lebih tinggi. Pendidikan dan pelatihan tenaga pengujian harus dinyatakan lulus.
2. Setiap tenaga penguji yang memiliki kualifikasi teknis harus memiliki sertifikat dan tanda kualifikasi teknis.
3. Tenaga penguji pada saat melaksanakan pengujian harus mengenakan tanda kualifikasi teknisnya.

Adapun syarat minimum yang harus dipenuhi tenaga penguji berdasarkan pasal 20 Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 71 Tahun 1993 adalah:

- a. Pegawai Negeri Sipil (PNS) golongan minimal II/b.
- b. Mempunyai Ijazah Teknik Tingkat Menengah (STM) jurusan mesin atau pendidikan lain yang sederajat atau lebih tinggi dalam bidang kendaraan bermotor.
- c. Usia minimum 21 tahun
- d. Sehat jasmani dan rohani
- e. Berkelakuan baik
- f. Memiliki surat izin mengemudi golongan B
- g. Mampu melaksanakan kegiatan administrasi pengujian kendaraan bermotor.
- h. Lulus pendidikan dan pelatihan pengujian kendaraan bermotor atau disamakan.
- i. Disumpah sebagai penguji.

#### 4. Tata Cara Uji Berkala

1. Kendaraan bermotor yang telah lulus uji type

Berdasarkan pasal 27 Peraturan Pemerintah (Menteri Perhubungan Nomor KM. 71 Tahun 1993, maka kendaraan

Permohonan untuk dilakukannya uji berkala bagi kendaraan yang telah memperoleh tanda lulus uji type harus memenuhi syarat:

1. Mengisi formulir permohonan
2. Memiliki bukti pembayaran biaya uji berkala
3. Memiliki surat tanda nomor kendaraan bermotor, yaitu nomor kendaraan bermotor dan buku pemilik kendaraan bermotor
4. Memiliki sertifikat registrasi uji type
5. Foto copy jati diri pemilik kendaraan dengan menunjukkan aslinya
6. Membawa kendaraan ke unit pelaksana uji berkala

Apabila permohonan tersebut tidak memenuhi syarat sebagaimana tersebut di atas, maka permohonan uji berkala di tolak, yang dinyatakan secara tertulis.

Untuk masa uji berikutnya, pemilik kendaraan mengajukan permohonan perpanjangan masa berlaku tanda uji, dan dapat diberikan bila memenuhi syarat-syarat:

- a. Memiliki tanda bukti lulus uji yang lama.
- b. Melampirkan surat tanda terima laporan bagi kendaraan yang tidak dapat melaksanakan pada saat masa berlaku uji berakhir.
- c. Memiliki tanda jati diri pemilik kendaraan.
- d. Lulus uji berkala.

Setelah menerima permohonan secara lengkap, maka dalam jangka waktu selambat-lambatnya 24 jam, bukti perpanjangan, perubahan, atau penggantian harus sudah diberikan kepada pemohon.

#### 5. Indikator Efektifitas Undang-Undang No. 14 Tahun 1992

Salah satu ciri hukum modern menurut Prof. Satjipto Rahardjo adalah penggunaan hukum sebagai instrumen untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu (Satjipto Rahardjo, 1982:5).

Dari ciri hukum ini dapatlah dikatakan bahwa perundang-undangan dan peraturan hukum menyangkut lalu lintas khususnya pengujian kendaraan bermotor merupakan instrumen untuk mencapai tujuan tertentu, yaitu ketertiban, keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan raya.

Sebagai instrumen mempunyai tujuan tertentu berarti sedikit banyaknya perundang-undangan dan peraturan mengenai lalu lintas khususnya pengujian kendaraan bermotor haruslah berperan, sehingga tujuan yang ingin dicapai dapat terealisasi.

Akan tetapi banyaknya perundang-undangan dan peraturan sebagai instrumen untuk pencapaian tujuan tergantung pada adanya kepatuhan hukum oleh masyarakat terhadap norma-norma yang terdapat



dalam ketentuan mengenai lalu lintas khususnya pengujian berkala kendaraan bermotor. Bila warga masyarakat patuh pada norma-norma tersebut, berarti ketentuan tersebut efektif.

Menurut Soerjono Soekamto, hukum yang efektif berarti hukum itu mencapai tujuannya, yaitu kedamaian melalui keserasian antara ketertiban dengan ketentraman. Selanjutnya menurut Soerjono Soekamto, bahwa kepatuhan masyarakat terhadap hukum ditentukan pula oleh adanya kesadaran hukum masyarakat akan perlunya hukum dimaksud (Soerjono Soekamto, 1990:22).

Indikator dari kesadaran hukum ialah:

1. Pengetahuan tentang peraturan-peraturan hukum
2. Pengetahuan tentang isi peraturan-peraturan hukum
3. Sikap terhadap peraturan-peraturan hukum
4. Pola-pola perilaku hukum

Seseorang mempunyai kesadaran hukum apabila perilaku nyatanya sesuai dengan hukum berlaku. Akan tetapi, tidak semua orang yang mematuhi hukum pasti mempunyai kesadaran hukum, hal ini disebabkan adanya beberapa faktor yang mempengaruhi kepatuhan hukum, yaitu:

1. Rasa takut pada sanksi yang akan dijatuhkan jika hukum dilanggar (Compliance).
2. Untuk memelihara hubungan baik dengan penguasa (Identification).
3. Oleh karena kepentingan pribadi terjamin oleh hukum.
4. Oleh karena hukum sesuai dengan nilai-nilai yang dianut (internalization) terutama nilai-nilai ketertiban dan ketentraman.

Kepatuhan seseorang terhadap hukum atau ketentuan-ketentuan dipengaruhi oleh pendidikan dan pengetahuan. Semakin tinggi pendidikan seseorang kemungkinan besar kepatuhannya kepada hukum makin besar. Hal ini disebabkan karena orang tersebut sedikit banyak telah mengerti dan mengetahui peraturan yang berlaku.

## BAB 3

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### 3.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Sesuai dengan judul skripsi ini, maka yang menjadi tempat penulis mengadakan pengumpulan data dan informasi adalah di Kota Makassar.

Luas Wilayah Kota Makassar adalah 175,77 KM<sup>2</sup> atau prosentase terhadap keseluruhan luas wilayah Propinsi Sulawesi Selatan yaitu mencapai 0,28% dengan jumlah penduduk 1,011,054 jiwa (Sulawesi Selatan dalam tahun 1997).

Dari segi struktur pemerintahan, Kota Makassar salah satu Daerah Tk. II di Propinsi Daerah Tk. I dengan status administratif sebagai Kotamadya, yang terdiri dari 13 (Tiga Belas) Kecamatan sebagai berikut :

1. Kecamatan Ujung Pandang;
2. Kecamatan Makassar;
3. Kecamatan Biringkanaya;
4. Kecamatan Panakukang;
5. Kecamatan Tamalate;
6. Kecamatan Tallo;
7. Kecamatan Ujung Tanah;
8. Kecamatan Mariso;

9. Kecamatan Mamajang;
10. Kecamatan Wajo;
11. Kecamatan Bontoala.
12. Kecamatan Tamalanrea
13. Kecamatan Rappocini

Selain sebagai Kotamadya sekaligus Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan, Kota Makassar merupakan Kota terbesar dan terpadat penduduknya di Propinsi ini, bahkan untuk kawasan Timur Indonesia. Dalam posisinya yang demikian itu, Kota Makassar merupakan pusat kegiatan Pemerintahan Daerah Propinsi Sulawesi Selatan, pusat kegiatan politik, ekonomi, perdagangan, industri dan Pendidikan tinggi, bahkan dikenal sebagai pusat pengembangan kawasan Timur Indonesia.

Dalam kaitannya dengan pengujian berkala kendaraan bermotor, maka berdasarkan pasal 12 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 71 Tahun 1993, peralatan pengujian pada Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Makassar ditetapkan sebagai peralatan pengujian tetap karena jumlah kendaraan wajib uji berkala lebih dari 4.000 (empat ribu) unit.

Tidak diperoleh data pasti tentang berapa jumlah kendaraan wajib uji di Kota Makassar, akan tetapi berdasarkan hasil penelitian jumlah kendaraan teruji setiap hari di kantor DLLAJ Kota Makassar, setiap

harinya adalah rata-rata 100 unit kendaraan. Sehingga dapat diketahui berdasarkan perhitungan sebagai berikut :

- 156 unit  $\times$  100 unit = 15.600 unit

dimana :

- 156 unit = jumlah hari kerja selama 6 bulan
- 100 unit = jumlah kendaraan teruji setiap hari kerja sehingga jumlah kendaraan wajib uji di Kota Makassar diperkirakan berjumlah 15.600 unit.



UNIVERSITAS

### **3.2 Kelaikan Uji Berkala pada DLLAJ Kota Makassar**

Berdasarkan pasal 13 Undang-Undang Nomor : 4 Tahun 1992, PP Nomor : 24 Tahun 1993 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 71. Tahun 1993, maka untuk kelaikan pengujian kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan lokasi, fasilitas dan peralatan serta tenaga penguji.

#### **1. Lokasi Tempat Pengujian**

Agar pengujian kendaraan bermotor efektif dan akurat atau laik maka, pertama-tama harus memenuhi persyaratan lokasi. Karena lokasi pengujian DLLAJ Kota Makassar merupakan lokasi pengujian bersifat tetap berdasarkan pasal 6 ayat (2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 71/1993, maka harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Terletak di daerah yang mudah di jangkau oleh pemilik kendaraan
- b. Sesuai dengan rencana umum tata ruang daerah
- c. Tidak mengganggu kelestarian lingkungan
- d. Luas areal tanah yang tersedia

Dinas LLAJ Kota Makassar dari 8 (delapan) orang tenaga pengujian pada kantor tersebut yang diwawancarai, 100 persen menyatakan bahwa lokasi pengujian berdasarkan syarat-syarat yang ditentukan sesuai ketentuan yang berlaku, lokasi pengujian tersebut sudah memenuhi persyaratan.

## 2. Fasilitas dan Peralatan Pengujian

Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan ke-8 tenaga pengujian kendaraan bermotor pada DLAJ Kota Makassar, fasilitas pengujian kendaraan bermotor pada kantor tersebut memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan yang berlaku, yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 71/1993.

Sedangkan peralatan pengujian berdasarkan pasal 12 ayat (1) sebagian tidak lagi memenuhi persyaratan, karena terdapat peralatan yang sudah tua/lama meskipun masih normal dalam pemakaiannya.

## 3. Tenaga Penguji

Yang disyaratkan di sini adalah kualifikasi tenaga penguji. Kualifikasi ini berdasarkan pasal 20 Keputusan Menteri Perhubungan

Nomor : KM. 71. Tahun 1993 adalah tingkat pendidikan dan keahlian, yaitu berpendidikan Sekolah Teknik Menengah (STM) dan sederajat dan lulus ujian sebagai tenaga penguji.

Dari 8 orang tenaga penguji pada DLLAJ Kota Makassar, 2 orang berpendidikan Diploma Dua (D2) PKB, 5 orang berpendidikan STM dan 1 orang berpendidikan SMA/SMU jurusan IPA.

Selain itu, kesemuanya juga telah lulus ujian penguji berkala kendaraan bermotor dan telah mengikuti pelatihan sebagai penguji.

Sebagai penguji bila sudah memenuhi syarat pendidikan, ujian dan pelatihan. Dengan demikian, persyaratan ini lebih dipenuhi untuk kelaikan penguji kendaraan bermotor.

Berdasarkan uraian-uraian di atas, maka semua persyaratan kelaikan untuk penguji kendaraan bermotor berdasarkan ketentuan yang berlaku telah dipenuhi oleh penguji pada Kantor UPTD PKB Wilayah VI Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Propinsi Sulawesi Selatan dan karena itu lain sebagai tempat pengujian dan pelaksanaan pengujian bersifat tetap, meskipun masih terdapat peralatan yang sudah tergolong tua atau lama.

3. Sikap terhadap peraturan-peraturan hukum.
4. Pola-pola perilaku hukum.

Setiap indikator itu menuji pada tingkat kesadaran hukum-hukum tertentu, mulai dari yang terendah sampai yang tertinggi (Soerjono Soekamti).

*“Makin tinggi kesadaran hukum diharapkan pula makin tinggi kepatuhan hukum. Makin tinggi kepatuhan hukum, makin besar kesesuaian antara cita-cita hukum dengan kenyataan yang tercapai”.*

#### Ad. 1. Kesadaran Hukum dan Tingkat Pendidikan Responden

Kesadaran hukum masyarakat mempunyai kaitan dengan pendidikan, karena makin tinggi pendidikan, makin besar kemungkinan pengetahuan bahkan wawasan seseorang. Pendidikan dari responden dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 1.  
Tingkat Pendidikan Responden  
N = 80

Tidak Pernah Sekolah	Jumlah %
Tidak Sekolah	0 %
Sekolah Dasar	26 %
S L T P	41 %
S L T A	16 %
Perguruan Tinggi	7 %
Total	100 %



Responden yang mempunyai pendidikan Sekolah Dasar 36 % dan Sekolah Lanjutan Pertama 41 % bila dijumlahkan maka jumlah responden yang berpendidikan Sekolah Dasar dan Sekolah Lanjutan Pertama adalah 77 % sedangkan sisanya mempunyai tingkat pendidikan Sekolah Lanjutan Tingkat Atas 16 % dan Perguruan Tinggi 7 % serta tidak satupun responden yang tidak pernah tidak mengenyam Pendidikan Sekolah Dasar.

Dengan pendidikan yang tidak cukup, dapat diduga bahwa tingkat pengetahuan responden serta wawasan responden mengenai peraturan lalu lintas relatif rendah.

Dengan demikian responden yang pada umumnya rendah kemungkinan besar tidak mengerti dan kurang mengetahui adanya peraturan-peraturan pemerintah di bidang lalu lintas.

Namun, kalau menyampaikan mengenai peraturan yang dimaksud dilakukan dengan cara penyuluhan-penyuluhan dan melalui informasi yang mudah terjangkau oleh seluruh lapisan masyarakat, maka tingkat pendidikan yang tidak cukup tinggi, tidaklah menjadi kendala bagi masyarakat yang mengetahui peraturan-peraturan mengenai pengujian kendaraan bermotor. Jalur-

jalur yang bisa dilakukan adalah melalui media massa, televisi, radio, surat kabar dan pengumuman-pengumuman secara lisan serta penyuluhan hukum dan sebagainya.

Ad.2. Pengetahuan Responden tentang peraturan mengenai Uji Berkala Kendaraan bermotor.

Pengetahuan dari adanya isi dari suatu peraturan merupakan salah satu indikator penting dari adanya kesadaran hukum mengenai kebijaksanaan Pemerintah untuk menciptakan ketertiban dan keamanan lalu lintas antara lain melalui pengujian kendaraan bermotor.

Apakah warga masyarakat mengenal adanya peraturan dimaksud dapat digambarkan dari jawaban responden di bawah ini :

Tabel 2.  
Pengetahuan Tentang Lalu Lintas  
N = 80

Jawaban Responden	Jumlah %
T a h u	100 %
Tidak Tahu	0 %
T o t a l	100 %

Dari tabel tersebut seluruh 100 % responden mengetahui peraturan lalu lintas. Hal ini sudah menjadi indikator adanya kesadaran hukum masyarakat dalam menunjang ketertiban dan keamanan lalu lintas.

Selanjutnya apakah responden mengetahui peraturan mengenai kewajiban pengujian kendaraan bermotor sebelum dioperasikan di jalan serta uji berkala setiap 6 bulan sekali ?

Jawaban responden dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.  
Pengetahuan Mengenai Wajib Uji Kendaraan  
Pertanyaan: Tahukah Bapak/Ibu/Sdr (i) bahwa sebelum kendaraan dioperasikan di jalan dan setiap 6 bulan sekali harus di uji?

Jawaban Responden	Jumlah %
Ya	100 %
Tidak	0 %
Ragu-ragu	0 %
T o t a l	100 %

Dari tabel di atas, memperlihatkan bahwa semua responden mengetahui adanya ketentuan tentang wajib uji berkala kendaraan. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan responden pada

umumnya tidak mengetahui nomor undang-undang dan peraturan pelaksanaan lainnya mengenai wajib uji kendaraan bermotor.

Selanjutnya, apakah responden mengetahui atau setuju bahwa mengoperasikan kendaraan di jalan tanpa di uji berkala lebih dahulu serta keterlambatan mengajukan pengujian kendaraan pada DLLAJ dapat dikenakan sanksi?

Tabel 4.

Pertanyaan : Apakah setuju bila mengoperasikan kendaraan tanpa uji lebih dahulu dan terlambat mengajukan pengujian kendaraan dapat dikenakan sanksi?

Jawaban Responden	Jumlah %
Ya	90 %
Tidak	0 %
Ragu-ragu	10 %
Total	100 %

Dari Tabel memperlihatkan bahwa 90 % responden setuju pemilik/pemakai kendaraan kendaraan yang mengoperasikan kendaraan tanpa di uji dan keterlambatan pengujian dapat dikenakan sanksi, baik berupa penahanan kendaraan oleh yang berwajib maupun pemberian denda keterlambatan, serta 10 % ragu-ragu untuk menjawab. Hal ini memperlihatkan bahwa masyarakat menyadari

pentingnya menjaga ketertiban dan keamanan lalu lintas jalan melalui pengujian kendaraan bermotor, karena menyadari akibat buruk yang ditimbulkan dapat mengancam jiwa manusia baik pejalan kaki, penumpang kendaraan itu sendiri maupun kendaraan lainnya.

Selanjutnya darimana responden mengetahui larangan memakai atau mengoperasikan kendaraan bermotor di jalan tanpa di uji lebih dahulu.

Tabel 5.

Sumber pengetahuan responden mengenai peraturan larangan mengoperasikan kendaraan tanpa uji lebih dahulu dan adanya kewajiban uji berkala.

Pertanyaan : Darimana Bapak/Ibu/Sdr. (i) mengetahui adanya larangan tersebut?

Jawaban Responden	Jumlah %
Televisi	0 %
Radio	0 %
Surat Kabar	5 %
Penyampaian Pemerintah/Pejabat	60 %
Terkait Antara Masyarakat	35 %
T o t a l	100 %

Tabel di atas memperlihatkan bahwa sebagian besar responden mengetahui peraturan larangan mengoperasikan kendaraan tanpa di uji berkala lebih dahulu adalah melalui tugas jalur. Semakin banyak jalur yang secara bersama-sama menjadi sumber responden mengetahui adanya aturan dan larangan itu semakin baik.

Ad. 3. Sikap terhadap isi aturan mengenai lalu lintas khususnya pengujian kendaraan bermotor.

Indikator selanjutnya adalah bagaimana sikap masyarakat dalam merespon ketentuan yang melarang mengoperasikan kendaraan di jalan tanpa di uji berkala. Sikap itu dapat dipandang baik atau tidak baik.

Responden menyetujui mengenai aturan larangan mengoperasikan kendaraan di jalan tanpa di uji lebih dulu. Bahwa aturan itu dipandang sangat baik. Tidak ada seorang respondenpun yang memandang aturan tersebut tidak baik.

Ad. 4. Perilaku responden dalam kaitannya dengan ketertiban dan keamanan di jalan melalui pengujian kendaraan bermotor.

Untuk mengetahui perilaku masyarakat tersebut maka tabel berikut memperlihatkan mengapa masyarakat mentaati peraturan larangan mengoperasikan kendaraan bermotor tanpa uji berkala.

Tabel 6.

Perilaku masyarakat terhadap ketentuan pentingnya mentaati peraturan mengenai larangan mengoperasikan kendaraan tanpa uji lebih dahulu.

Pertanyaan : Mengapa Bapak/Ibu/Sdr (i) mematuhi ketentuan?

Jawaban Responden	Jumlah %
Lalu lintas aman	87 %
Supaya tidak diberi sanksi	13 %
T o t a l	100 %

Dari tabel di atas, memperlihatkan bahwa 87 % respondene mematuhi peraturan larangan pengoperasian kendaraan tanpa uji lebih dulu, dengan alasan supaya lalu lintas menjadi aman dan tertib, sedangkan 13 % diantaranya takut diberi sanksi. Hal ini menunjukkan tingginya kesadaran hukum masyarakat terhadap lalu lintas yang aman melalui pengujian kendaraan bermotor.

Untuk melengkapi data mengenai sikap perilaku masyarakat terhadap kewajiban uji berkala kendaraan bermotor, maka berikut ini akan dikemukakan perilaku nyata para pemilik/pemegang kendaraan, yang menurut ketentuan sebelum masa uji berakhir pemilik/pemegang kendaraan harus mengajukan permohonan kepada DLLAJ Kota Makassar.

Tabel 7.

Jumlah kendaraan teruji dan pelanggaran/keterlambatan mengajukan permohonan pengujian.

Tahun 1996/ Bulan	Jumlah Kendaraan Teruji	Pelanggaran Keterlambatan	Sanksi denda Rp./unit
April	100 Unit	5	Rp. 15.000,-
Mei	95 Unit	6	Rp. 15.000,-
Juni	107 Unit	3	Rp. 15.000,-
Juli	98 Unit	3	Rp. 15.000,-
Jumlah	400 Unit	17	Rp. 60.000,-

Dari tabel di atas, terlihat bahwa penyelenggaraan atas ketentuan wajib uji berkala sebagaimana yang diatur dalam pasal 13 Undang-Undang Nomor : 14 Tahun 1992 dan peraturan pelaksanaannya, jika di rata-ratakan hanya mencapai rata-rata 100 unit kendaraan perbulan.

Menurut salah seorang tenaga/pegawai penguji pada DLLAJ Kota Makassar, keterlambatan mengajukan pengujian tersebut, umumnya dengan alasan bahwa kendaraan tersebut sedang diperbaiki di bengkel.

Dengan demikian, ketentuan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 beserta peraturan pelaksanaannya atas wajib uji berkala



kendaraan bermotor di Kota Makassar sudah efektif dalam pelaksanaannya, hal itu terlihat dari kesadaran masyarakat (pemilik/pemegang kendaraan) serta rendahnya tingkat pelanggaran terhadap ketentuan tersebut.



## BAB 4

### P E N U T U P

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian-uraian tersebut di atas, maka dapat tarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengujian berkala kendaraan bermotor pada Kantor DLLAJ Kota Makassar telah memenuhi syarat kelaikan, baik pada lokasi, fasilitas dan peralatan pengujian maupun kualifikasi tenaga penguji.
2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 khususnya pasal 13 beserta peraturannya atas pengujian kendaraan bermotor di Kota Makassar telah efektif dalam pelaksanaannya.

#### B. Saran

Disarankan agar:

1. Peralatan pengujian kendaraan bermotor pada kantor DLLAJ Kota Makassar yang sudah tua/lama untuk diganti.
2. Untuk proyeksi perkembangan Kota Makassar dan penambahan jumlah kendaraan wajib berkala 10 tahun ke depan, maka Pemda telah merencanakan lokasi tempat pengujian sesuai tata ruang dan kapasitas jalan pada masa yang akan datang.

3. Perlu ditingkatkan sosialisasi ketentuan tentang wajib uji berkala kendaraan bermotor kepada masyarakat melalui saluran-saluran informasi media massa (elektronik dan cetak) serta oleh pejabat pemerintah terkait.
4. Sanksi berupa denda keterlambatan pengujian kendaraan bermotor sebesar Rp. 15.000,-/unit



## DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ali, 1996, *Menguak Tabir Hukum, (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*, Chandra Pratama, Jakarta.
- , 1998, *Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum*, PT. Yarsif Watampone, Jakarta.
- Bambang Waluyo, 1991, *Penelitian Hukum dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta.
- C.S.T. Kansil, 1995, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Hobbs F.D. 1980, *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas Angkutan Jalan (Aneka Pandang Opini)*, Sinar Harapan, Jakarta.
- Maria S.W Sumardjono, 1996, *Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian Sebuah Panduan Dasar*. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Satjipto Rahardjo, 1979, *Ilmu Hukum*, Ganesha Exat, Bandung.
- Soerjono Soekamto, 1982. *Kesadaran Hukum Kepatuhan Hukum*, CV. Rajawali, Jakarta.
- , 1993. *Tata Cara Penyusunan Karya Ilmiah Bidang Hukum*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- , 1990. *Polisi dan Lalu Lintas (Analisis Menurut Sosiologi Hukum)*, Mandar Maju, Bandung.