BAB I
PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan salah satu faktor umum dalam keberlangsungan pembangunan masyarakat Indonesia. Masyarakat era modern saat ini menggunakan moda transportasi umum maupun transportasi pribadi bagi kehidupan sehari-hari mereka. Transportasi merupakan sarana distribusi dalam kegiatan perekonomian selain produksi dan konsumsi (Tamin, 2000;38)

Dalam keberlangsungan ekonomi Indonesia transportasi menjadi sarana penting di dalamnya. Secara umum di mata masyarakat. (Moestikahadi 2000;14) Transportasi adalah sarana kegiatan berpindah tempat terhadap manusia atau barang dengan tujuan tertentu dan menggunakan sarana tertentu yaitu kendaraan. Transportasi dalam era modern telah berubah menjadi kebutuhan masyarakat di era modern dengan kebutuhan dan tuntutan yang semakin modern ragamnya. Transportasi di Indonesia yang semakin tumbuh dan berkembang baik secara kuantitas dan kualitas merupakan faktor pendukung kemajuan dan pengembangan wilayah sebagai bagian dari rencana pembangunan Negara. Indonesia dengan banyak sumber daya alam yang harus dikelola oleh negara untuk kemakmuran rakyat, tentunya memerlukan fasilitas transportasi sebagai distribusi yang merupakan bagian dari proses ekonomi lainnya yaitu produksi, dan konsumsi.

Permasalahan transportasi publik di Indonesia masih menjadi permasalahan klasik diseluruh daerah di penjuru negeri Indonesia. Kecelakaan lalu lintas, pembagian jalur dan ketertiban penyelenggara transportasi menjadi penyumbang masalah terbesar dalam permasalahan transportasi. Selain itu fenomena pertumbuhan jumlah ruas jalan yang tidak seimbang dengan perkembangan jumlah kendaraan bermotor mampu menyebabkan salah satu penyakit masyarakat yang sering disebut “macet”. Permasalahan akut ini sepertinya sudah menjadi selayaknya tanggungjawab bersama antara pemerintah dan masyarakat serta para pengusaha penyedia kendaraan. Pabrikan penyedia kendaraan bermotor disinyalir juga menjadi akar munculnya kemacetan karena tidak terbenturnya pabrikan produsen kendaraan bermotor

terhadap tata kelola niaga yang seharusnya diselenggarakan dan ditaati oleh para produsen kendaraan bermotor.

Banyaknya angka kecelakaan lalu lintas mungkin juga berbanding lurus dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor yang beredar di jalanan Indonesia. Kecelakaan lalu lintas menurut data Penyebab Kecelakaan dari Korlantas Polri 2018, pada umumnya terdapat 3 (tiga) penyebab utama yaitu *Human Error* (kesalahan pada faktor manusia sebagai operator atau *user*), *malfunction vehicle* (kesalahan pada faktor kendaraan) dan faktor prasarana jalan (infrastruktur). Kecelakaan Lalu Lintas perlu menjadi perhatian khusus pemerintah dalam mengelola kebijakan khususnya bidang transportasi agar mampu tercipta lebih baik dalam pelaksanaannya.

Dalam mengantisipasi hal ini, Pemerintah Indonesia bersama dengan Kementerian Perhubungan sebagai penyelenggara negara memiliki regulasi dan peraturan tentang tata kelola transportasi umum khususnya angkutan darat demi terhindar dari permasalahan transportasi yaitu kecelakaan lalu lintas. Tujuannya adalah untuk mengatur dan memberikan ijin operasional kepada penyelenggara transportasi baik secara individu maupun kelompok pelaku usaha jasa transportasi secara ketat, terstruktur dan berkesinambungan.

Kasus kecelakaan yang melibatkan mobil bus pada interval bulan Januari-Februari 2019 di Indonesia menimbulkan korban jiwa sebanyak 110 orang. Data yang ada di atas merupakan data yang diperoleh dari pemberitaan media massa, sehingga mungkin masih banyak kasus terjadi karena luput dari pemberitaan media massa. Kecelakaan yang terjadi di Boyolali dan Ungaran dengan jumlah korban masing-masing 5 dan 22 korban jiwa tergolong fatal dikarenakan jenis kendaraan yang terlibat adalah minibus dengan kapasitas 8-25 orang.

Dilihat berdasarkan jumlah kapasitas kendaraan dan timbulnya korban, mengisyaratkan bahwa kecelakaan yang terjadi merupakan kecelakaan yang sangat fatal. Penekanan akan terjadinya peristiwa kecelakaan dapat dilakukan apabila pemerintah dalam menerapkan kebijakan bidang transportasi mampu menjalankan secara maksimal dan tegas bagi para pelanggarnya. Oleh karena itu regulasi diperlukan baik dalam bentuk Peraturan Menteri, Undang-Undang dan sebagainya yang sesuai dengan hukum. Dalam proses pengaturan regulasi transportasi, para pengguna transportasi individu, angkutan barang dan angkutan orang diwajibkan memiliki dokumen lengkap mengenai kendaraan

sebagai bukti sah kelayakan jalan suatu kendaraan angkutan (KIR/*keur*) yang diterbitkan oleh institusi tertentu yaitu Dinas Perhubungan. Kelayakan jalan suatu kendaraan angkutan (KIR-/*keur*) diselenggarakan berdasarkan kepada Keputusan Menteri Perhubungan nomor 10 Tahun 1988 Pasal 1 tanggal terbit 26 Februari 1988 tentang Jasa Pengurusan Transportasi Keputusan Menteri nomor 10 Tahun 1988 Pasal 1 yang tercantum di atas, menjelaskan bahwa dalam penyelenggaran angkutan jalan, diperlukan kepengurusan transportasi yang diantaranya adalah kelayakan jalan kendaraan bermotor (KIR/*keur*) dan tarif retribusi kendaraan bermotor yang berbentuk pajak maupun non pajak.

Keputusan Menteri Nomor 10 tahun 1988 juga menjadi acuan dalam terbentuknya undang-undang berikutnya. Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 dan Undang – Undang 22 Tahun 2009 merupakan sebuah kebijakan publik yang ditetapkan oleh pemerintah melalui Kementerian Perhubungan sebagai kebutuhan dan penyesuaian terhadap kemajuan transportasi publik dalam era modern.

Perundang-undangan yang ada di Indonesia dalam bidang transportasi digunakan sebagai acuan akan sebuah perlindungan konsumen transportasi baik angkutan barang maupun angkutan orang. Komponen yang diatur mengenai penyelenggaraan transportasi seperti standar teknis kendaraan dan keselamatan transportasi diatur berkesinambungan dengan aspek lainnya. Kebijakan uji berkala kendaraan bermotor secara hukum diatur dalam perundang-undangan dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009, Keputusan Menteri nomor 35 Tahun 2003. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat dengan nomor SK.1131/AJ.003/DRJD/2003 telah mengacu pada Keputusan Menteri nomor 10 Tahun 1988, di mana dalam Surat Keputusan mengatur tentang standar pelayanan
teknis mobil bus umum dari segi kelas pelayanan dan standar keselamatan.

Mobil Bus merupakan jenis mobil yang banyak digunakan sebagai angkutan umum atau barang. Hal ini dikarenakan kapasitasnya yang bisa memuat orang atau barang dengan jumlah yang cukup banyak. Selain memiliki kelebihan dari segi muatan, mobil bus juga memiliki resiko yang lebih tinggi dari kendaraan lainnya jika terjadi kecelakaan. Dengan muatan orang yang lebih banyak , sudah tentu akan meninmbulkan potensi kerugian yang lebih banyak pula. Olehnya itu, perlu kiranya para pemilik usaha angkutan bus untuk setia

melakukan uji kelayakan kendaraan sebagaimana regulasi yang ada. Hingga saat ini, disinyalir masih banyak kendaraan jenis bus yang tidak melakukan uji kelayakan kendaraan sehingga tidak memiliki jaminan hokum untuk beroperasi dan mengancam keselamatan banyak orang. Demikian halnya yang terjadi di Kabupaten Gorontalo. dimana data menunjukkan bahwa populasi mobil jenis bus cukup banyak, sementara yang sudah melakukan uji berkala tidak sesuai dengan jumlah populasi yang ada.

Berdasarkan observasi awal penulis menunjukkan bahwa masih banyak populasi mobil jenis bus yang tidak melakukan uji berkala di Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan Kabupaten Gorontalo. Masih banyak ditemukan bus yang beroperasi tanpa kekuatan hukum atau tidak melakukan uji berkala dengan berbagai macam alasan. Seperti yang terungkap melalui percakapan dengan salah seorang supir bus yang menyatakan bahwa;

> “sampai saat ini saya belum melakukan uji berkala karena belum ada waktu, lagi sibuk mencari nafkah. Kalau uji berkala kendaraan nanti ada waktu luang karena prosesnya juga ribet dan lama, belum lagi biaya uji berkala yang cukup mahal” (wawancara dengan salah seorang supir bus).

Pengujian berkala kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian – bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan secara berkala. Sebagaimana dinyatakan pada Pasal 49 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2009 tentang Kendaraan dan Pengemudi, bahwa setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang di impor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negri dan kereta umum yang akan diopersikan di jalan wajib dilakukan uji berkala dengan masa uji berkala yang berlaku selama 6 (enam) bulan.

Faktanya bahwa masih banyak bus ataupun kendaraan lain yang tidak patuh pada peraturan tersebut. Banyak bus yang tidak setia melakukan uji berkala dalam waktu 6 (enam) bulan sekali, bahkan ada yang sampai bertahun-tahun. Pada saat operasi digelar oleh petugas dan ditemukan pelanggaran terhadap uji berkala, barulah para supir atau pemilik bus mengaku bersalah dan siap untuk melakukan uji berkala, meski ada juga yang lolos dari hal tersebut dikarenakan adanya oknum-oknum yang nakal pada saat menjalankan tugasnya.

Di sisi lain, keberadaan petugas penguji dalam hal ini PPNS baik dari segi kuantitas maupun dari segi kualitas kurang memadai. Idealnya, jumlah petugas penguji adalah sebanyak 12 orang, namun kenyataannya dilapangan hanya 3 orang saja sehingga tidak sebanding dengan jumlah atau volume kendaraan yang harus diuji kelayakannya. Kemampuan teknis penguji kendaraan masih rendah sehingga dalam proses pemeriksaan uji berkala akan memakan waktu yang lama. Selain itu penguji atau PPNS yang bertugas melakukan uji berkala minim keterampilan teknis yang dikarenakan kurangnya kesempatan tenaga kerja teknis untuk mengikuti pendidikan atau bimtek, dan kurang tegasnya sanksi dari petugas untuk memberikan sanksi terhadap pemilik kendaraan. Semuanya itu sangatlah berpengaruh dalam kenerja dan hasil dilapangan

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk mengangkat judul yakni “Efektivitas Uji Berkala Armada Bus oleh Unit Pelaksana Teknis Penguji Dinas (UPTD) Perhubungan Kabupaten Gorontalo”

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka adapun identifikasi masalah dalam penulisan ini adalah sebagai berikut;

1. Sarana dan prasarana uji berkala kendaraan yang kurang memadai
2. Keterbatasan tenaga penguji baik dari segi kuantitas maupun dari segi kualitas
3. Belum tercapainya sasaran uji berkala armada bus yang terlihat dari masih banyaknya armada bus yang tidak melakukan uji kir atau uji berkala

1.3. Fokus Masalah

Adapun fokus masalah penelitian ini disesuaikan dengan latarbelakang dan identifikasi masalah sebelumnya yaitu; Bagaimana efektivitas Uji Berkala Armada Bus oleh Unit Pelaksana Teknis Penguji Dinas (UPTD) Perhubungan Kabupaten Gorontalo?

1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan fokus masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui efektivitas Uji Berkala Armada Bus oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Perhubungan Kabupaten Gorontalo.

1.5. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

   Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai referensi bagi pihak-pihak yang berkepentingan dalam pencarian informasi terutama yang berkaitan dengan efektivitas Uji Berkala Armada Bus atau menjadi acuan pada penelitian-penelitian di bidang sama di masa yang akan datang.

2. Manfaat Praktis

   Manfaat praktis dalam penelitian ini, diharapkan dapat berguna sebagai sumbangan pemikiran serta informasi bagi Pemerintah setempat khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Gorontalo.