

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kebutuhan manusia akan transportasi sangatlah mendasar dan termasuk kebutuhan utama. Manusia secara fitrah memerlukan perpindahan atau pergerakan dalam memenuhi dan melangsungkan kehidupannya. Dalam pergerakan itu sendiri, manusia membutuhkan alat angkutan atau kendaraan. Oleh karena itu, perkembangan kendaraan hingga saat ini kian semakin pesat.

Berdasarkan data terakhir dari Badan Pusat Statistik, perkembangan kendaraan bermotor pada tahun 2018 telah mencapai 146.858.759 kendaraan bermotor yang meliputi 16.440.987 mobil penumpang, 2.538.182 mobil bus, 7.778.554 mobil barang, dan 120.101.047 sepeda motor (bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133). Dengan adanya peningkatan perkembangan kendaraan bermotor tersebut tidak menutup kemungkinan meningkatnya pula jumlah kendaraan bermotor untuk melaksanakan pengujian kendaraan bermotor.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor pada pasal 1 ayat (7) menyatakan bahwa Pengujian Kendaraan Bermotor 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. Pada pasal 2 (dua), Pengujian Kendaraan Bermotor dilaksanakan dengan tujuan untuk :

- a. memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan di jalan;
- b. mendukung terwujudnya kelestarian lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan; serta
- c. memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Untuk dapat mencapai tujuan tersebut, maka pengujian kendaraan bermotor harus memiliki standar pelayanan agar terciptanya mutu pelayanan yang sesuai dengan taraf yang diharapkan.

Namun, hingga saat ini belum adanya peraturan tetap mengenai Standar Pelayanan dari pusat Direktorat Jenderal Perhubungan, sehingga pengujian kendaraan bermotor masih menggunakan Standar Pelayanan Minimal yang diberlakukan oleh Pemerintah Daerah yang dapat menciptakan gap pada tiap-tiap daerah dalam melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor.

Berdasarkan pada pasal 13 ayat (1) PM 133 Tahun 2015, pengujian persyaratan laik jalan paling sedikit di antaranya meliputi uji kincup roda depan dan uji akurasi alat penunjuk kecepatan. Pada penelitian ini, peneliti mengambil studi kasus (*case study*) pada pengujian kincup roda depan (*Side Slip Tester*) dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan (*Speedometer Tester*) kendaraan bermotor karena merupakan faktor keamanan pada saat kendaraan melalui jalan atau medan yang dilalui agar pengemudi dapat mengendarai kendaraan dengan nyaman tanpa adanya slip serta dapat memperkirakan kecepatan kendaraannya serta pada tempat pelaksanaan penelitian, pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor belum dilaksanakan.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka peneliti menarik kesimpulan untuk membuat Kertas Kerja Wajib yang berjudul **"KAJIAN PENYUSUNAN STANDAR PELAYANAN PADA PELAKSANAAN PENGUJIAN KINCUP RODA DEPAN DAN AKURASI ALAT PENUNJUK KECEPATAN KENDARAAN BERMOTOR"**.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah Standar Pelayanan yang meliputi :

1. Bagaimana prosedur pelayanan atau Standar Operasional Prosedur (SOP) pada pelaksanaan pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor?

2. Berapa standar waktu minimal yang dibutuhkan dalam pelaksanaan pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor?
3. Apa saja sarana dan prasarana yang digunakan dalam melaksanakan pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor?
4. Berapa jumlah Sumber Daya Manusia (SDM) beserta kompetensinya pada pelaksanaan pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor?

I.3 Batasan Masalah

Pada Kertas Kerja Wajib ini, penelitian hanya dibatasi pada penyusunan Standar Pelayanan yang meliputi Standar Operasional Prosedur pelayanan, waktu penyelesaian, sarana dan prasarana, serta kompetensi dan jumlah Sumber Daya Manusia (SDM) pada pelaksanaan pengujian kincup roda (*Side Slip Tester*) dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan (*Speedometer Tester*) merek Korean Iyasaka sesuai dengan pedoman PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan KM 63 Tahun 1993 tentang Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor

I.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin dicapai dalam penyusunan Kertas Kerja Wajib ini yaitu :

1. Mengetahui prosedur pelayanan atau Standar Operasional Prosedur (SOP) pada pelaksanaan pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor;
2. Menyusun standar waktu minimal yang dibutuhkan dalam pelaksanaan pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor;
3. Mengetahui sarana dan prasaran yang digunakan dalam pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor; dan

4. Mengetahui jumlah beserta kompetensi Sumber Daya Manusia (SDM) pada pelaksanaan pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor.

I.5 Manfaat Penelitian

Berdasarkan hasil penelitian ini, peneliti mengharapkan adanya beberapa manfaat, diantaranya :

1. Peraturan Pengujian Kendaraan Bermotor di seluruh Indonesia dapat dilaksanakan sesuai dengan PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan dan KM 63 Tahun 1993 tentang Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor;
2. Terciptanya peraturan mengenai waktu minimal yang dibutuhkan dalam melaksanakan pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor; dan
3. Pelaksanaan pengujian kincup roda depan dan pengujian akurasi alat penunjuk kecepatan kendaraan bermotor dilaksanakan oleh penguji yang sesuai dengan kompetensinya.

I.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan karya tulis berupa Kertas Kerja Wajib (KKW) secara umum terdiri dari 3 (tiga) bagian yaitu awal laporan, isi laporan (utama), dan akhir laporan. Sistematika penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah sebagai berikut :

1. Bagian Awal
 - a. Halaman Sampul Depan;
 - b. Halaman Judul;
 - c. Halaman Persetujuan;
 - d. Halaman Pengesahaan;
 - e. Halaman Pernyataan;
 - f. Halaman Persembahan;
 - g. Kata Pengantar;
 - h. Daftar Isi;
 - i. Daftar Tabel;
 - j. Daftar Gambar;

- k. Daftar Lampiran;
 - l. Intisari; Dan
 - m. *Abstract*.
2. Bagian Utama/Isi
- a. **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab ini berisi tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.
 - b. **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Pada bab ini berisi tentang penelitian yang relevan dan aspek teoritis yang meliputi teori-teori tentang pelayanan publik, standar pelayanan, standar operasional prosedur (SOP), kendaraan, pengujian berkala kendaraan bermotor, ambang batas pengujian laik jalan kendaraan bermotor, alat uji kincup roda depan (*Side Slip Tester*), dan alat uji akurasi penunjuk kecepatan (*Speedometer Tester*), serta kerangka berpikir.
 - c. **BAB III METODE PENELITIAN**

Pada bab ini berisi tentang jenis penelitian, waktu dan lokasi penelitian, diagram alir penelitian, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data (data primer dan data sekunder), teknik pengolahan dan analisis data, serta jadwal pelaksanaan penelitian.
 - d. **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini berisi tentang hasil pelaksanaan penelitian dan penyusunan standar pelayanan yang meliputi standar operasional prosedur, waktu pelayanan, sarana dan prasarana, serta sumber daya manusia (jumlah dan kompetensinya).
 - e. **BAB V PENUTUP**

Pada bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran keseluruhan dari pelaksanaan dan hasil penelitian.
3. Bagian Akhir
- a. Daftar Pustaka; dan
 - b. Lampiran.