

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 Latar Belakang

Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain yang berjalan diatas rel. Dengan seiringnya perkembangan jaman, kendaraan bermotor memegang peran penting dalam angkutan jalan raya. Keberadaannya sangat dibutuhkan oleh masyarakat, sehingga dari tahun ke tahun jumlah produksi kendaraan semakin meningkat. Jumlah kendaraan bermotor dari tahun 2008 sampai 2018 menunjukkan angka yang cenderung meningkat. Jenis kendaraan paling banyak yaitu mobil penumpang yang terhitung pada tahun 2018 yaitu sekitar 16.440.987 kendaraan. Hal ini dapat dilihat dari data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik mengenai jumlah kendaraan bermotor di Indonesia seperti pada gambar dibawah ini:

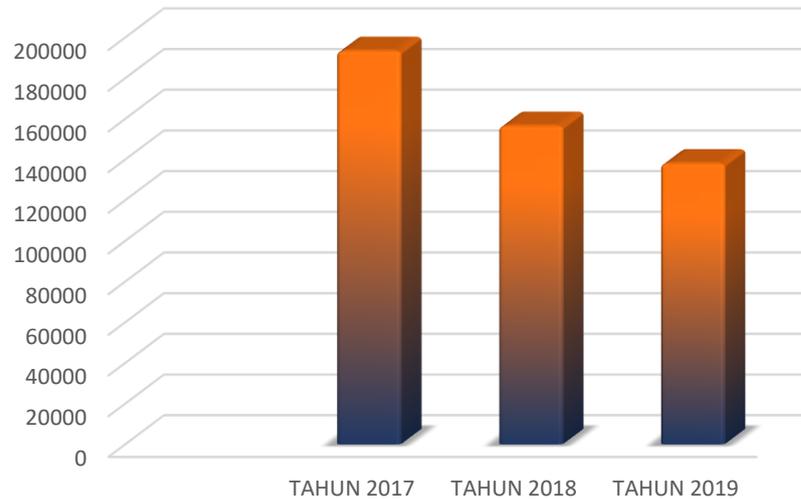


Jenis Kendaraan Bermotor	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Mobil Penumpang	7 489 852	7 910 407	8 891 041	9 548 866	10 432 259	11 484 514	12 599 038	13 480 973	14 580 666	15 423 968	16 440 987
Mobil Bis	2 059 187	2 160 973	2 250 109	2 254 406	2 273 821	2 286 309	2 398 846	2 420 917	2 486 898	2 509 258	2 538 182
Mobil Barang	4 452 343	4 498 171	4 687 789	4 958 738	5 286 061	5 615 494	6 235 136	6 611 028	7 063 433	7 289 910	7 778 544
Sepeda motor	47 683 681	52 767 093	61 078 188	68 839 341	76 381 183	84 732 652	92 976 240	98 881 267	105 150 882	111 988 683	120 101 047
Jumlah	61 685 063	67 336 644	76 907 127	85 601 351	94 373 324	104 118 969	114 209 260	121 394 185	129 281 079	137 211 818	146 858 759

**Gambar I. 1** Jumlah Kendaraan Bermotor di Indonesia (BPS, 2018)

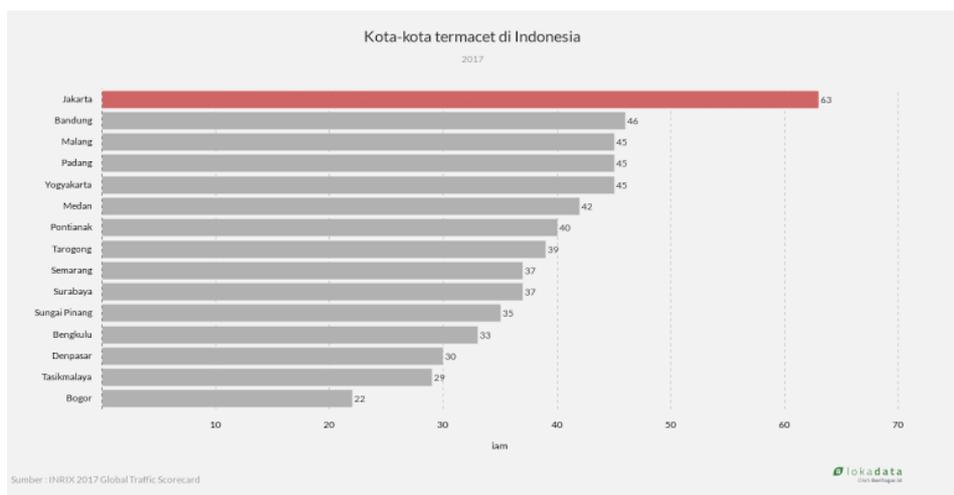
Namun, dalam penggunaannya masyarakat masih banyak yang belum sadar tentang kendaraan yang berkeselamatan, sehingga dapat menimbulkan dampak seperti kemacetan yang diakibatkan oleh kecelakaan. Medan merupakan salah satu contoh kota yang sering mengalami kemacetan pada tiap harinya. Medan menempati peringkat enam kota termacet di Indonesia. Durasi kemacetan mencapai 4,2 jam dalam setahun. Medan merupakan salah satu contoh kota yang sering mengalami kemacetan pada tiap harinya. Jika angka penjualan kendaraan di Indonesia meningkat maka seharusnya angka

pengujian kendaraan bermotor sama dengan angka penjualan tersebut. Data kendaraan wajib uji pada tahun 2017 sampai 2019 memiliki angka penurunan yaitu pada tabel dibawah ini:



**Gambar I. 2** Data Kendaraan Yang Melakukan Uji Berkala (UPT PKB Amplas,2019)

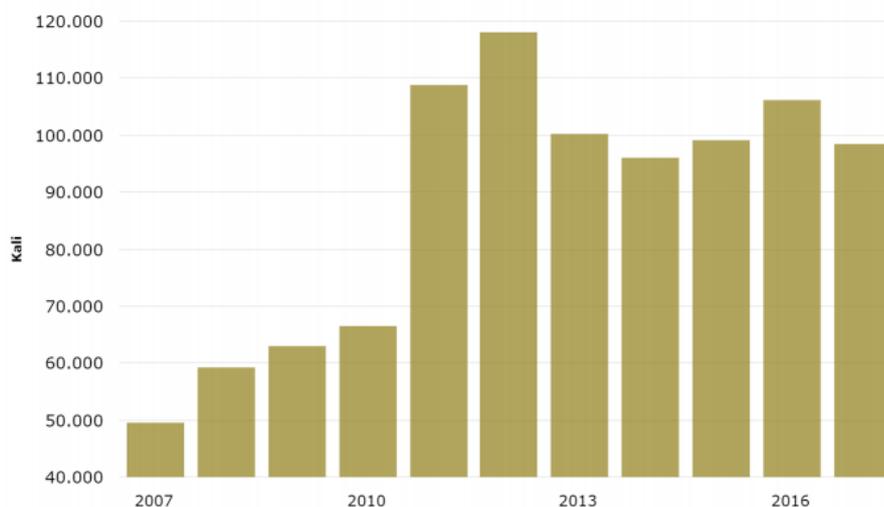
Berdasarkan *INRIX 2017 Global Traffic Scorecard*, kota Medan berada di urutan keenam di Indonesia. Kepadatan lalu lintas di Medan dapat membuat pengemudi membutuhkan waktu perjalanan ekstra hingga 42 persen.



**Gambar I. 3** Grafik Kota Termacet di Indonesia (*INRIX*, 2017)

Dari grafik diatas, kemacetan merupakan permasalahan besar yang dampaknya dapat mengakibatkan pencemaraan lingkungan yang dikarenakan oleh emisi gas buang ketika kendaraan dalam kondisi berhenti pada situasi macet.

Selain dapat menimbulkan kemacetan, kendaraan yang tidak berkeselamatan dapat menimbulkan kecelakaan pada saat dioperasikan di jalan. Hal ini dapat dilihat dari data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik mengenai jumlah kecelakaan angkutan darat pada tahun 2007-2017 seperti pada grafik berikut:



**Gambar I. 4** Grafik Jumlah Kecelakaan Angkutan Darat 2007-2017 (BPS, 2017)

Data Badan Pusat Statistik (BPS) menyebutkan pada 2015, jumlah kecelakaan lalu lintas mencapai 98,9 ribu kasus. Angka ini meningkat 3,19 persen dibanding tahun sebelumnya yang mencapai 95,5 ribu kasus. Jumlah kecelakaan lalu lintas dalam 10 tahun terakhir mengalami fluktuasi, peningkatan paling tinggi terjadi pada 2011, yakni mencapai 108 ribu kasus. Padahal, pada 2010 hanya terjadi 66,5 ribu kasus. Sedangkan kasus yang paling banyak terjadi pada 2012 dengan 117,9 ribu kasus. Dari data tersebut, kendaraan yang berkeselamatan merupakan salah satu hal yang wajib dipenuhi. Oleh karena itu, dibutuhkan pengujian kendaraan bermotor untuk memastikan kendaraan apakah layak atau tidak untuk dioperasikan di jalan.

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 (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55, 2012). Pengujian Kendaraan Bermotor sendiri dibagi menjadi dua, yaitu uji tipe dan uji berkala. Adapun maksud dari pengujian berkala kendaraan bermotor sesuai dengan (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 133, 2015) Pasal 2 Ayat (1) antara lain : memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan, melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan, dan memberikan pelayanan umum.

Tentu kita tidak asing lagi mendengar dan membaca beberapa kasus kecelakaan lalu lintas di media cetak elektronik yang melibatkan angkutan umum yang mengalami kecelakaan lalu lintas dan memakan banyak korban jiwa. Terdapat empat faktor penyebab kecelakaan, yakni kondisi sarana dan pra sarana transportasi, faktor manusia dan kondisi lingkungan, selain itu penyebab lain yang sering terjadi yaitu ke tidak laikan kendaraan bermotor saat dioperasikan di jalan. Dengan demikian sudah merupakan kewajiban Unit Pelaksana Teknis Kendaraan Bermotor dalam mengendalikan dan mengontrol kondisi kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan saat dioperasikan di jalan, akan tetapi untuk mencapai tujuan tersebut, sebuah unit pengujian harus memenuhi beberapa persyaratan yaitu prasarana dan peralatan pengujian yang akurat, sistem dan prosedur pengujian, dan sistem informasi manajemen penyelenggaraan pengujian terutama dalam hal tersedianya tenaga penguji yang memiliki sertifikat kompetensi penguji kendaraan bermotor. Adapun jenjang, tugas, wewenang, dan tanggungjawab penguji sesuai dengan (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 156, 2016) antara lain : kompetensi penguji berkala kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (1) terdiri dari 8 (delapan) tingkat jenjang dengan urutan dari tingkat paling rendah hingga tingkat paling tinggi sebagai berikut : pembantu penguji; penguji pemula; penguji tingkat satu; penguji tingkat dua; penguji tingkat tiga; penguji tingkat empat; penguji tingkat lima; dan master penguji.

Seorang penguji memiliki dua pekerjaan yaitu memastikan kondisi teknis dengan cara mendiagnosis kerusakan pada komponen/instrumen kendaraan dan menilai kelaikan jalan dengan cara menganalisis hasil uji di laboratorium. Namun, di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Kota Medan belum melaksanakan uraian pekerjaan tersebut dengan optimal. Pemenuhan persyaratan teknis kendaraan bermotor dilaksanakan dengan cara pra uji yaitu pemeriksaan identifikasi dan kondisi visual kendaraan bermotor. UPT PKB Amplas dalam hal melakukan proses pra uji belum dilaksanakan secara maksimal. Sebagai contoh dalam pelaksanaan pemeriksaan rangka kendaraan. Pemeriksaan seharusnya dilakukan melalui uji kolong, tetapi uji kolong dilakukan pada rangkaian pemeriksaan yang paling akhir atau berada di dalam gedung pengujian. Hal tersebut merupakan suatu kekeliruan karena untuk memastikan laik jalan maka kendaraan harus lulus terlebih dahulu dari pemeriksaan persyaratan teknisnya sebelum kendaraan melanjutkan penilaian laik jalan yang dilaksanakan di dalam gedung pengujian. Namun berdasarkan fakta lapangan, hal tersebut belum dilakukan.

Pada saat kendaraan melaksanakan pengujian di dalam gedung uji, penguji tidak melaksanakan pemeriksaan sesuai dengan kaedah analisis di laboratorium uji dan hanya mencocokkan hasil uji yang muncul pada layar komputer pada saat kendaraan di uji dengan ambang batas yang telah ditentukan. Ketika kendaraan mendapatkan hasil yang melebihi ambang batas penguji tidak bisa menjelaskan secara terperinci apabila terdapat kerusakan komponen pada kendaraan tersebut. Penguji hanya dapat menjelaskan bahwa hasil tersebut muncul secara otomatis dari komputer yang telah di program. Dengan ini, hasil uji tersebut tidak dapat dipertanggung jawabkan akan kebenarannya. Hal ini menjadikan suatu masalah yang besar. Karena penguji adalah sebuah profesi yang mana dalam melakukan pekerjaan harus dapat dipertanggung jawabkan.

Adanya organisasi penguji yang bernama IPKBI (Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia) dapat memperkuat bahwa profesi penguji bukanlah pekerjaan yang dapat dianggap mudah dan memiliki tanggung jawab yang besar serta diperlukan keprofesionalan dalam melakukan sebuah pekerjaan. Jadi yang dimaksud profesi yaitu pekerjaan yang membutuhkan

persyaratan tertentu untuk menjalankannya, supaya dalam melakukan pekerjaannya dapat meyakinkan atau mendapatkan kepercayaan dari pihak yang membutuhkannya. Tidak semua pekerjaan dapat disebut sebagai profesi, untuk mempunyai suatu profesi diperlukan keahlian khusus, keahlian tersebut didapatkan dari pendidikan dan pelatihan yang cukup lama sesuai bidang profesinya. Untuk itu Penulis akan mengambil judul tentang **“PEMASTIAN PERSYARATAN TEKNIS DI UNIT PELAKSANA TEKNIS PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR AMPLAS KOTA MEDAN (STUDI KASUS : PENGUJIAN RANGKA MITSUBISHI COLT L300)”**.

### **I.2 Rumusan Masalah**

Bagaimana cara memastikan persyaratan teknis pada kendaraan bermotor di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Amplas Kota Medan?

### **I.3 Batasan Masalah**

Pemastian persyaratan teknis kendaraan bermotor pada pengujian rangka Mitsubishi Colt L300 di Unit Pelaksana Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor Amplas Kota Medan.

### **I.4 Tujuan**

Mengetahui cara memastikan persyaratan teknis pada pengujian rangka dengan menggunakan metode diagnosis dan prognosis.

### **I.5 Manfaat**

- I.5.1 Hasil penelitian ini dapat memberikan pengetahuan mengenai bagaimana tata cara melaksanakan pengujian kendaraan bermotor khususnya tentang pengujian rangka dan mengenai pemastian persyaratan teknis kendaraan bermotor.
- I.5.2 Hasil pengujian lebih akurat dan bisa dipertanggungjawabkan.
- I.5.3 Hasil penelitian ini lebih efektif, efisien, dan tepat.