

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Profil Lokasi Penelitian.

1) Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo

Visi dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo adalah terwujudnya keterpaduan moda transportasi dan jasa layana pos dan telekomunikasi sebagai ketentuan pemersatu, pendorong dan pendukung pembangunan daerah yang berwawasan nusantara dan global. Adapun Visi lain dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo adalah sebagai berikut:

- a. Taqwa kepada tuhan yang maha Esa
- b. Tanggap terhadap kebutuhan masyarakat akan pelayanan jasa yang tertib, teratur, tepat waktu, bersih dan nyaman
- c. Tangguh menghadapi tantangan
- d. Terampil dan berperilaku gesit, ramah, sopan serta lugas

- e. Tanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan jasa perhubungan

Adapun Misi dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo itu sendiri adalah sebagai berikut:

- a. Mewujudkan system transportasi yang dapat menjangkau seluruh wilayah secara efisiensi dan akuntable
- b. Pembangunan transportasi daerah yang berwawasan dan berkelanjutan serta pihak pada rakyat dan manusia
- c. Mewujudkan pelayanan pos dan telekomunikasi yang dapat menjangkau seluruh lapisan masyarakat
- d. Pemberdayaan potensi daerah untuk mewujudkan perekonomian daerah dan handal melalui jasa layanan transportasi, pos dan telekomunikasi yang berbasisi dan berorientasi kerakyatan
- e. Membangun citra manusia perhubungan yang taqwa, tanggap, tangguh, terampil dan tanggung jawab dalam melayani di bidang jasa perhubungan.

2) Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo

Adapun macam-macam tugas dan fungsi dari dinas perhubungan kabupaten sidoarjo adalah sebagai berikut:

- a. Melaksanakan dan menyelenggarakan sebagai urusan rumah tanggah daerah di bidang perhubungan, pos telekomunikasi dan tugas pembantuan
- b. Melaksanakan kewenangan di bidang perhubungan, pos dan telekomunikasi
- c. Mengumpulkan bahan dan pengelolaan data dalam rangka penyusunan program dan rencana kegiatan perhubungan, pos dan telekomunikasi

- d. Pengawasan, pengendalian serta evaluasi dan penyelenggaraan pelaporan di bidang perhubungan dan postel
- e. Melaksanakan kegiatan atas kebijaksanaan lalu lintas serta pemberian fasilitas, bimbingan keselamatan dan ketertiban perhubungan
- f. Memberikan perizinan dan fasilitas bimbingan penyelenggara angkutan serta sarana prasarana perhubungan
- g. Melaksanakan uji berkala kendaraan bermotor
- h. Membina unit pelaksana teknis dinas
- i. Melaksanakan kerjasama dengan instansi terkait
- j. Melaksanakan tugas kesekretariatan dan kerja sama dengan instansi terkait
- k. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh bupati

3) Sub Bagian Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo

Dinas perhubunga kabupaten sidoarjo mempunyai beberapa bagian yang akan peneliti sajikan di dalam table sebagai berikut

Tabel 4.1

Sub Bagian Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo

NO	Sub Bagian
1	Kabid Dalops dan Keselamatan
2	Kabid Laut Udara Pos Telekomunikasi
3	Kabid Menrek Transportasi Darat
4	Kabid Angkutan dan Prasarana Trandar

5	UPT Parkir
6	UPT Pengujian
7	UPT Terminal
8	UPT RSPK

4) Retribusi Pengujian Kendaraan bermotor dan Kendaraan Diatas Air adalah sebagai berikut:

- a. Biaya Uji Rp. 24.000,00
- b. Biaya Uji Rp. 34.000,00
- c. Biaya Uji Kereta Gandengdan Kereta Tempel Rp. 29.000,00
- d. Plat Samping Rp. 3.500,00
- e. Tanda Uji Rp. 2.500,00

Adapun sanksi administrasi karena:

- a. Tidak diuji tepat waktu Rp. 10.000,00/bulan
- b. Keterlambatan penggantian buku uji karena hilang atau rusak Rp. 5.000,00

5) Persyaratan permohonan pengujian kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

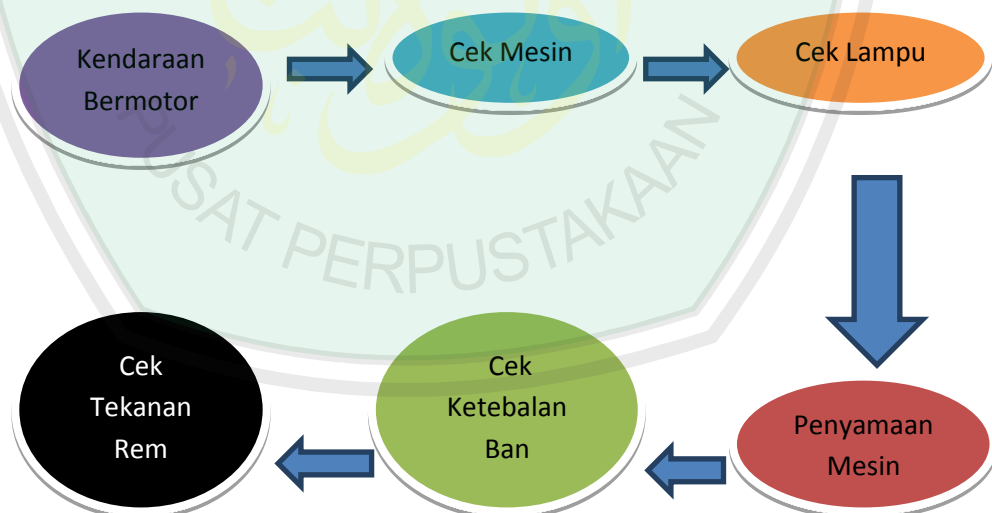
- a. Foto copy KTP yang berlaku pemilik kendaraan bermotor
- b. Foto copy STNK yang berlaku
- c. Foto copy buku uji kendaraan yang terakhir
- d. Gesekan Nomor Mesin, Rangka dan Uji

- e. Surat Keterangan/ rekomendasi Kepala Dinas (untuk kendaraan yang baru uji)
- f. Bukti Pelunasan Biaya Uji¹

6) Standart Operasional Kantor dinas perhubungan Sidoarjo dalam menentukan uji kelaikan jalan

- a. Mesin sesuai dengan di STNK
- b. Lampu
- c. Ketebalan ban
- d. Dan tekanan rem

7) Alur pengujian di kantor dinas perhubungan Sidoarjo



Sumber : Dari hasil wawancara dan pengamatan langsung di kantor dinas perhubungan Sidoarjo

Penjelasan alur pengujian dikantor dinas perhubungan Sidoarjo, sebelum kendaraan bermotor masuk keruang pengujian kendaraan bermotor akan

¹ <http://dishubsda.tripod.com/products.htm>. (Diakses pada tanggal 13 April 2015 jam 19.00)

melalui tahapan yang pertama yaitu cek mesin petugas dari dinas perhubungan mengesek ngesek mesin keisolasi putih lalu di tempelin kekaca depan mobil guna menyamakan mesin pada saat penyamaan mesin diruang pengujian, kedua cek lampu depan belakang dilakukan oleh petugas di luar ruangan pengujian, ketika barulah kendaraan bermotor masuk ke dalam ruangan pengujian yang terdiri tiga komponen yaitu penyamaan mesin sesuai dengan di STNK, setelah itu kendaraan bermotor diuji ketebalan ban yang hasilnya langsung terhitung oleh barometer, kemudian yang terakhir pengujian tekanan rem yang langsung di samakan dengan ukurang minimal yang sudah tertera dikomputer.

B. Pembahasan dan Analisis

1. Standarisasi uji kelaikan kendaraan bermotor oleh kantor dinas perhubungan Sidoarjo.

Berbicara mengenai transportasi banyak sekali transportasi yang dioperasikan di daerah Sidoarjo terutama transportasi berjenis Bus Kota, maupun MPU yang menjadi sarana dari masyarakat Sidoarjo. Karena semakin tinggi tingkat kehidupan penduduk masyarakat Sidoarjo maka semakin tinggi pula tingkat kebutuhan yang di alami oleh masyarakat. Dengan meningkatnya kebutuhan tersebut maka masyarakat membutuhkan jasa transportasi yang berupa bus untuk mengantarkan ketempat tujuan.

Bus kota yang menjadi jasa pengantar masyarakat harus memenuhi berbagai persyaratan teknis dan laik jalan seperti yang sudah di tetapkan oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang

menjadi Standart Operasioanal bagi kendaraan bermotor. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang menjadi syarat utama bagi kendaraan bermotor yang dioperasikan agar masyarakat bisa merasakan kenyamanan dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat yang menjadi salah satu dari penumpang tersebut.

Menurut Bapak Andi Cipto Adi selaku kepala bagian pengujian tentang gambaran umum terhadap pengujian kendaraan yang wajib diujikan.

Setiap kendaraan itu harus wajib uji ini khusus kendaraan umum atau bus, wajib uji di mana kendaraan itu pertama kali didaftarkan diregistrasinya. Serta pengawasan sepenuhnya bus tersebut oleh dinas perhubungan yang melakukan pengujian pertama.²

Dari penyampaian tersebut bahwa setiap kendaraan bermotor wajib uji itu harus terdaftar di tempat uji dimana kendaraan tersebut di regrestrasi misalnya plat nomor W maka wajib uji di dinas perhubungan Sidoarjo, jika L maka di Surabaya. Kendaraan bermotor itu tidak dibatasi oleh waktu bebas beroperasi sesuai dengan trayek yang dimiliki semisal trayek malang-surabaya, Surabaya sidoarjo yang mangkal di terminal larangan. Jikalau bus itu dioperasikan di daerah malang atau sidoarjo yang sesuai dengan trayek yang dimiliki oleh bus tersebut, semisal seperti itu. Maka pengawasan dan tanggung jawab ijin laik jalan nya itu sesuai dengan plat nomor dari bus tersebut karena fungsi-fungsi kelaikan jalannya tetap di mana bus itu di regrestasikan karena uji kelaikannya.

² Andi Cipto Adi, *Wawancara* (13 April 2015)

Adapun langkah-langkah pengujian yang dilakukan di lakukan di kantor dinas perhubungan Sidoarjo itu sendiri prosedurnya yang peneliti lihat sendiri di tempat lokasi bagian pengujian kendaraan. Sebelum kendaraan masuk ke dalam ruangan penguji yang di dalamnya ada tiga komponen yaitu penyamaan mesin atau cek mesin, ketebalan ban depan sama belakang, dan rem. Sebelum itu pemilik menyelesaikan administrasi yang sudah di jelaskan di atas lalu ada petugas yang memproses langsung pertama mesin itu *diesek-esek* katau di goreskan d solasi putih kemudian di tempelin di kaca mobil guna memberikan persamaan pada waktu masuk ke dalam ruang pengujian, kedua petugas menyuruh sopir untuk menyalakan lampu depan belakang, riting maupun klakson meskipun kondisi kendaraan atau bus itu ndak sesuai dengan persyaratan teknis yang sudah jelaskan di Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dan itupun dilakukan di halaman luar dari ruangan pengujian, setelah itu barulah mobil masuk kedalam ruang uji yang disitu terdiri dari tiga komponen yaitu penyamaan mesin, tekan rem yang diukur menggunakan komputer serta kondisi ban depan maupun belakang yang langsung dilihat menggunakan barometer pengukuran ban.

Kemudian peneliti bertanya kepada kepala bagian pengujian yaitu Bapak Andi Cipto Adi mengenai Standart Operasional yang digunakan oleh kantor dinas perhubungan sidoarjo.

Sebenarnya pengujian kendaraan itu ada dua yang sesuai di undang-undang persyaratan teknis dan laik jalan. Kalau persyaratan teknis itu seperti kursi-kursi rapi ndak, lampu nyala ndak, kalau uji itu harus dilakukan menggunakan barometer komputer seprti ban, mesin, dan rem. Standart Operasional yang kami gunakan selama ini hanya melihat empat komponen saja yaitu 1. Menyamakan mesin sesuai dengan yang sudah ada di STNK kendaraan tersebut,

2. Melihat lampu nyala depan belakang serta kelakson, 3. Ketebalan ban depan dan belakang, 4. Tekanan rem.³

Dari yang dijelaskan oleh narasumber diatas maka peneliti menjabarkan sedikit tentang pengujian menurut pandangan dinas perhubungan Sidoarjo yaitu pengujian itu memeriksa dua faktor diantaranya yaitu:

1. Persyaratan teknis : tersedianya fungsi-fungsi perlengkapan kendaraan seperti pintunya berfungsi dengan baik, kursi-kursi rapi.
2. Laik jalan : kalau laik jalan harus di ukur seperti ketebalan ban, mesin yang sesuai, dan tekanan rem

Serta Standart operasional dari dinas perhubungan Sidoarjo adalah sebagai berikut:

1. Mesin sesuai dengan di STNK
2. Lampu
3. Ketebalan ban
4. Dan tekanan rem

Dari penjelasan hasil wawancara kepada narasumber mengenai Strandart Operasional dalam menentukan persyaratan teknis dan kelaikan jalan dalam uji kelaikan terhadap kendaraan bermotor berbeda dengan yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam pasal 48 mengenai Standartoperasional bagi kendaraan bermotor.

³ Andi Cipto Adi, *Wawancara* (13 April 2015)

Adapun bentuk StandartOperasional di dalam undang-undang adalah sebagai berikut:

Didalam pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang persyaratan teknis dan laik jalan kendaran bermotor adalah sebagai berikut:

- (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
 - 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 system rem utama
 - d. Efisiensi system rem paker

- 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
- k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan

Standart Operasional dari hasil wawancara oleh narasumber di kantor dinas perhubungan Sidoarjo dengan Standart Operasional yang sudah ditetapkan dalam UU tersebut sudah jelas bahwa kantor dinas perhubungan Sidoarjo tidak menggunakan Standart Operasional yang sudah ditetapkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan mereka menggunakan Standart Operasional yang berbeda. Adapun perbedaan Standart Operasional yang digunakan oleh kantor dinas perhubungan Sidoarjo adalah sebagai berikut:

Tabel 4. 2

Perbedaan Standart Operasional Dinas Perhubungan Sidoarjo dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

No.	Standart Operasional yang sudah di tetapkan didalam UU No. 22 Tahun 2009	Keterangan di dinas perhubungan Sidoarjo unruk menentukan uji kelaikan kendaraan
1.	Susunan	Tidak digunakan

2.	Perlengkapan	Tidak digunakan
3.	Ukuran	Tidak digunakan
4.	Karoseri	Tidak digunakan
5.	Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya	Tidak digunakan
6.	Pemuatan	Tidak digunakan
7.	Penggunaan	Tidak digunakan
8.	Penggandengan kendaraan bermotor	Tidak digunakan
9.	Penempelan kendaraan bermotor	Tidak digunakan
10.	Emisi gas buang	Tidak digunakan
11.	Kebisingan suara	Tidak digunakan
12.	Efisiensi sistem rem utama	Digunakan
13.	Efisiensi sistem rem parker	Digunakan
14.	Kincup roda depan	Digunakan
15.	Suara klakson	Digunakan
16.	Daya pancar dan arah sinar lampu utama	Digunakan
17.	Radius putar	Tidak digunakan
18.	Akurasi alat penunjuk kecepatan	Tidak digunakan
19.	Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban	Digunakan
20.	Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan	Digunakan

2. Alasan dinas perhubungan Sidoarjo meloloskan uji kelaikan dalam menentukan kelaikan bus

Uji kelaikan yang biasanya disebut Uji KIR merupakan program yang penting bagi setiap kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor wajib menjalankan Uji Kelaikan yang sudah ditetapkan di dalam undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan. Kendaraan bermotor yang wajib di uji kelaikannya adalah seperti Bus, Truck, Mobil Pick Up, dan angkutan umum lainnya dan kereta gandeng kecuali mobil pribadi yang tidak di uji kelaikannya

Transportasi merupakan hal yang mutlak yang sering kita dengar dan angkutan umum yang dioperasikan di jalan yang menjadi sarana transportasi bagi masyarakat yang membutuhkan khususnya masyarakat golongan kelas menengah kebawah.

Menurut Bapak Edi Sutiono yang menjadi kepala bagian transportasi mengenai kendaraan bermotor yang wajib diujikan

Kendaraan bermotor khususnya kendaraan umum atau bus itu sebenarnya harus wajib uji dimana kendaraan tersebut di daftarkan pertama kali, didalam pengujian itu persyaratan teknis dan laik jalan. masalah persyaratan teknis itu sebenarnya condong kepada kenyamanan penumpang yang di berikan oleh sopir yang menjadi pengantar penumpang ke tempat yang sesuai dengan tujuan sesuai dengan trayek yang berlaku. Sedangkan uji kelaikan itu haru diuji dengan menggunakan barometer yang langsung diukur dengan computer mas.⁴

Uji Kelaikan tersebut menjadi syarat utama bagi setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan untuk memberikan kenyamanan, keamanan

⁴ Edi Sutiono, *Wawancara* (09 April 2015)

dan mengukur sampai dimana daya tarik kendaraan tersebut dioperasikan. Uji kelaikan dilaksanakan setiap enam bulan sekali yang dilakukan di dinas perhubungan di kota sesuai kendaraan tersebut di registrasikan.

Setiap kendaraan wajib di uji harus terdaftar di tempat uji dimana kendaraan tersebut diregistrasikan. Seperti di wilayah kantor dinas perhubungan sidoarjo maka otomatis plat nomor W yang menjadi nomor polisi daerah sidoarjo maka wajib di uji kan di daerah sidoarjo yang kewenangannya yaitu di kantor dinas perhubungan yang menjadi sarana transportasi dan pengujian kendaraan bermotor.

Berbicara mengenai uji kelaikan yang sudah dijelaskan oleh narasumber diatas bahwa uji kelaikan kendaraan bermotor itu harus memenuhi Standart operasional yang sudah ditetapkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Didalam undang-undang tersebut setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Menurut Bapak Andi Cipto Adi selaku kepala bagian pengujian mengenai persyaratan teknis dan beliau memaparkan.

Persyaratan Persyaratan teknis itu itu cenderung masalah kenyamanan dari bus tersebut seperti fasilitas bus seperti apa sudah bagus ndak, kursi bagus ndak, pintu sudah bagus apa ndak kalau uji kelaikan itu harus menggunakan barometer yang menjadi alat untuk pengujian.⁵

Adapun dalam penjelasan di undang undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan di dalam pasal 48 ayat 1 dan 2 di sebutkan setiap

⁵ Andi Cipto Adi, *Wawancara* (13 April 2015)

kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan (ayat 1). Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud didalam ayat (1) yaitu: a. susunan, b. perlengkapan, c. ukuran, d. karoseri, e. rancangan teknis dan kendaraan sesuai dengan peruntukannya, f. pemuatan, g. penggunaan, h. penggandengan kendaraan bermotor, i. penempelan kendaraan bermotor. Adapun Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan didalam peraturan tersebut menjelaskan mengenai persyaratan teknis dan laik jalan yang sudah ditetapkan oleh Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Didalam pasal 7 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 disebutkan yang dinamakan susunan itu meliputi: 1. Rangka landasan, 2. Motor penggerak, 3. Sistem pembuangan 4. Sistem penerus daya, 4. System roda-roda, 5. Sistem suspensi, 6. Sistem alat kemudi, 7. Sistem rem, 8. Sistem lampu dan alat pemantul cahaya, 8. Komponen pendukung. Yang semua itu sudah memiliki ukuran tersendiri yang sudah di tetapkan dalam Peraturan Pemerintah tersebut yang menjadi persyaratan teknis bagi setiap kendaraan bermotor.

Tetapi pada kenyataan yang digunakan oleh kantor dinas perhubungan Sidoarjo dari hasil wawancara oleh kepala bagian pengujian bahwa persyaratan teknis yang digunakan adalah masalah kenyamanan dari fasilitas bus apakah kursi dan pintu sudah maksimal atau tidak, yang sudah diberikan oleh sopir tersebut dan sebenarnya persyaratan teknis itu tidak banyak digunakan dalam penentuan uji kelaikan. Didalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Pasal 1 point 7 terdapat definisi pengujian kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan

menguji dan atau memeriksa bagian atau komponen kendaraan bermotor, kereta gandeng dan kereta tempelan dalam rangka pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan.

Didalam pasal 48 ayat (2) persyaratan teknis dari kendaraan bermotor tersebut ada point yang menjelaskan mengenai karoseri dan di Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 dalam pasal 58 yang mana dijelaskan bahwa karoseri itu meliputi 1. Kaca, 2. Pintu, 3. Engsel, 4. Tempat Duduk, 5. Tempat pemasangan tanda nomor kendaraan bermotor. Karoseri juga menjadi daya tarik tersendiri bagi penumpang terutama mengenai fasilitas didalamnya, cat dari bus tersebut yang menjadi tujuan utama para penumpang yang akan menggunakan jasa transportasi berupa bus.

Tetapi pada kenyataan yang digunakan oleh kantor dinas perhubungan Sidoarjo dari hasil wawancara kepada Ibu Lilik selaku Sekretaris bagian pengujian dan beliau menjelaskan

Sebenarnya karoseri itu bukan temaksud didinas perhubungan mas, karoseri kan sudah ada bagian sendiri yaitu jasa pembuat karoseri baik itu bus, truck maupun mobil-mobil lain. Dinas perhubungan cuman menguji kelaikan bus saja masalah karoseri itu bukan tanggung jawab. Meskipun sudah tertera dalam Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah.⁶

Dari penjelasan oleh narasumber tersebut bahwa karoseri yang menjadi ukuran bagi persyaratan teknis tidak digunakan dalam penentuan uji kelaikan kendaraan bermotor seperti bus. Memang sudah benar bahwa karoseri itu bukan dinas perhubungan yang membuat akan tetapi kembali lagi kepada kewenangan

⁶ Lilik, *Wawancara* (13 April 2015)

dari dinas perhubungan sendiri yaitu mengawasi dan bertugas untuk meloloskan uji kelaikan sesuai yang sudah diatur dalam Undang-Undang maupun Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 dalam pasal 58 mengenai penjelasan karoseri yang menjadi aspek kenyamanan bagi masyarakat serta karoseri tersebut menjadi daya tarik kepada penumpang yang menjadi penumpang dalam bus tersebut.

Tetapi dinas perhubungan Sidoarjo seakan-akan mengabaikan masalah kenyamanan yang nantinya akan dirasakan oleh penumpang. Kenyamanan juga dapat diberikan oleh sopir dan pemilik bus tersebut akan tetapi kembali lagi kepada kewenangan dinas perhubungan Sidoarjo yang menjadi suatu lembaga yang menangani masalah transportasi mengenai aspek-aspek dari kenyamanan tersebut sesuai pasal 141 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Didalam pasal 48 ayat 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan tersebut bahwa sudah jelas setiap kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan teknis tetapi pada kenyataan dilapangan persyaratan teknis kendaraan bermotor sehingga banyak sekali bus atau angkutan umum yang seharusnya itu tidak memenuhi persyaratan teknis yang sudah ditetapkan didalam pasal tersebut.

Mereka juga beranggapan masalah persyaratan teknis menyebutnya dengan kenyamanan yang diberikan oleh pihak bus dan sopir dalam membawahi bus tersebut sehingga bus yang dibawanya menjadi aman kepada penumpang dan penumpang juga bisa merasakan atas kenyamanan yang diberikan oleh mereka.

Dan mereka juga tau kalau persyaratan teknis itu tergolong faktor faktor dalam pengujian tetapi mereka seolah olah mengesampingkan masalah persyaratan teknis tersebut dan menggantinya dengan kenyamanan yang diberikan oleh supir terhadap penumpang.

Serta pengujian yang dilakukan dikantor dinas perhubungan Sidoarjo itu sendiri prosedur atau Standart Operasional yang peneliti lihat sendiri di bagian pengujian kendaraan berbeda dengan apa yang sudah dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Disamping ada persyaratan teknis terdapat juga persyaratan yang harus dilakukan oleh dinas perhubungan Sidoarjo dalam menentukan kelaikan yaitu persyaratan laik jalan.

Seperti yang sudah dijelaskan oleh Bapak Andi Cipto Adi bahwa beliau menyebutkan

Setiap kendaraan yang dikatakan laik jalan itu harus memenuhi persyaratan uji kelaikan. Kalau persyaratan teknis itu masalah kenyamanan saja dan itu bisa dirasakan oleh mas sendiri karena fasilitas bus yang jelek, kondisi bus yang jelek, cat depan bus yang rusak. Kalau laik jalan itu harus diukur menggunakan barometer mas seperti lampu menyala, riting, ketebalan ban dan tekanan rem yang sudah didiskripsikan melalui komputer. Jadi laik jalan itu tidak bisa kita rasakan berbeda dengan persyaratan teknis yang masalah kenyamanan mas. Dan persyaratan laik jalan nya kita menggunakan uji pada mesin, uji pada ketebalan ban, uji pada tekanan rem yang disitu akan didiskripsikan menggunakan komputer.⁷

Berbeda dengan yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada pasal 48 ayat (3) adalah sebagai berikut persyaratan laik jalan

⁷ Andi Cipto Adi, *Wawancara* (13 April 2015)

sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri dari: a. emisi gas buang, b. kebisingan suara, c. efisiensi system rem utama, d. efisiensi system rem parker, e. kincup roda depan, f. suara kelakson, g. daya pancar dan arah sinar lampu utama, h. radius putar, i. akurasi alat petunjuk kecepatan, j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Tetapi pada kenyataan yang peneliti alami tempat pengujian kendaraan bermotor di kantor dinas perhubungan Sidoarjo. Dimana persyaratan-persyaratan yang sudah ditetapkan didalam pasal 48 ayat (3) Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan mampu dijelaskan didalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan yang mana dijelaskan didalamnya mengenai ukuran atau radius yang syaratkan oleh setiap kendaraan yang dioperasikan menjadi angkutan umum atau bus. Salah satu fakta yang sudah ditemukan didalam penelitian dikantor dinas perhubungan sidaoarjo mengenai lampu didama dijelaskan didalam pasal 70 point b Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 yang mana arah sinar lampu utama tidak lebih dari 0 derajat 34 menit ke kanan dan 1 derajat 09 menit ke kiri dengan pemasangan lampu dalam posisi yang tidak lebih 1,3 % (persen) dari selisih antara ketinggian arah sinar lampu pada saat tanpa muatan dan pada saat bermuatan.

Tetapi pada kenyataan yang dilapangan berbeda dengan apa yang sudah ada di dalam Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah tersebut. Jika dilapangan petugas dari dinas perhubungan sidoarjo melihat lampu tersebut hanya sekedar

nyala saja itupun dilakukan di luar yang kena sinar matahari jadi otomatis lampu tersebut tidak kelihatan ukuran yang sudah dijelaskan dalam peraturan pemerintah tersebut . Adapun langkah langkah yang digunakan oleh petugas disana adalah sebelum kendaraan masuk ke dalam ruangan penguji yang di dalamnya ada tiga komponen yaitu penyamaan mesin atau cek mesin, ketebalan ban depan sama belakang, dan rem. Sebelum itu pemilik menyelesaikan administrasi yang sudah di jelaskan di atas lalu ada petugas yang memproses langsung pertama mesin itu *diesek-esek* atau di goreskan di solasi putih kemudian di tempelkan di kaca mobil guna memberikan persamaan pada saat masuk ke dalam ruang pengujian, kedua petugas menyuruh sopir untuk menyalakan lampu depan belakang tanpa melihat ketentuan ketentuan yang sudah dijelaskan dalam peraturan pemerintah tersebut hanya yang dilihat sekedar menyala.

Dan yang yang ditemui oleh peneliti di tempat penelitian mengenai akurasi alat penunjuk kecepatan atau yang sering disebut spido meter. Sebenarnya yang didalam pasal 72 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 yaitu disebutkan alat akurasi itu diukur menggunakan alat pengukur kecepatan pada kecepatan tertentu yang memberikan hasil pengukuran yang sama antara alat uji dengan alat penunjuk. Tetapi pada kenyataan yang peneliti alami dilapangan yaitu tidak dihiraukan bahkan tidak pernah dilihat apakah spidometer atau akurasi kecepatan tersebut masih berfungsi apa tidak dan itu tidak masuk terhadap point-point dari pengujian yang di dinas perhubungan sidoarjo.

Standart Operasional yang digunakan oleh dinas perhubungan sidoarjo dalam menentukan kelaikan jalan kepada angkutan umum maupun bus yaitu:

1. Mesin sesuai dengan di STNK
2. Lampu
3. Ketebalan ban
4. Teknan rem

Standart Operasional yang digunakan dinas perhubungan Sidoarjo dalam menentukan uji kelaikan kendaraan bermotor dan Bapak Andi Cipto Adi menjelaskan tentang Standart Operasional yang digunakan dan mengapa masih diloloskan uji kelaikan dalam menentukan kelaikan bus.

Kita hanya melihat empat komponen tersebut mas dalam menentukan uji persyaratan teknis dan kelaikan jalan bagi setiap kendaraan bermotor. Karena jika kita berpedoman terhadap Undang-Undang kita ndak meloloskan uji kelaikan tidak ada bus yang dioperasikan mata otomatis masyarakat kebingungan mau keluar tidak ada transportasi. ini kita khususkan masyarakat golongan kelas menengah kebawah. Sebenarnya masalah cat, karoseri, kebisingan itu masuk kedalam persyaratan teknis lah laik jalannya itu yang kita ukur dengan barometer yang hasilnya langsung kelihatan dikomputer. Mengenai mengapa masih kita loloskan uji kelaikannya coba mas lihat dibus di samping kiri maupun kanan ada tabel item yang menunjukkan jika masa tanggal dan bulan serta tahun tersebut masih berlaku maka bus tersebut laik jalan meskipun dengan kondisi yang menurut pandangan mas zaqqi seharusnya tidak laik jalan karena bus tersebut jelek, catnya rusak semua. Tetapi pada kenyataannya ketika bus tersebut masuk kedalam ruangan pengujian bus tersebut akan terkontrol oleh komputer. Uji kelaikan itu menjadi syarat utama dilolskannya mobil atau bus tersebut. Menegenai masalah persyaratan teknis seperti saya jelaskan tadi memang menjadi persyaratan mas akan tetapi kita mementingkan yang masalah mesin, ban, rem dan lampu. Masalah persyaratan teknis itu bisa dikendalikan oleh supir yang membersihkan bus, kursi-kursi ditata dengan baik.⁸

Adapun didalam Undang-Undang maupun Peraturan Pemerintah tersebut bahwa sudah jelas Standart Operasional dari persyaratan teknis laik jalan itu yang

⁸ Andi Cipto Adi, *Wawancara* (13 April 2015)

sudah tertera terhadap Peraturan Pemerintah dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Padahal pegawai dari dinas perhubungan Sidoarjo sudah mengerti tentang adanya persyaratan seperti itu tetapi masih saja dihiraukan alasan dari mereka yaitu mereka beranggapan kalau mengikuti prosedur yang ditetapkan maka kembali lagi kepada masyarakat jika melihat dari Undang-Undang maupun Peraturan Pemerintah maka otomatis masyarakat bingung karena dinas perhubungan tidak meloloskan uji kelaikan dari bus tersebut. Jadi, dinas perhubungan Sidoarjo itu cuma melihat kondisi mesin yang sesuai dengan STNK, lampu yang penting bisa menyala, tekanan rem, maupun kondisi ketebalan ban, itulah yang menjadi syarat utama diloloskannya uji kelaikan terhadap kendaraan bermotor. Dan mirisnya di persyaratan teknis kendaraan bermotor yang sudah dijelaskan di atas bahwa pegawai dinas perhubungan Sidoarjo itu menyebutnya dengan kenyamanan yang harus diberikan oleh pemilik bus maupun sopir yang membawahi bus tersebut. Memang benar pemilik bus dan sopir harus memberikan pelayanan yang baik misalnya masalah pintu, tempat duduk maupun masalah karoseri dan cat depan dari bus tersebut. Tetapi, yang berhak memberikan laik dan tidaknya seharusnya dinas perhubungan karena dinas perhubungan adalah lembaga instansi pemerintah yang diberi kewenangan masalah transportasi sesuai dengan tugas dari dinas perhubungan itu sendiri yang menguji kendaraan. Seharusnya dinas perhubungan memberikan penegasan kepada perusahaan-perusahaan yang menjadi jasa transportasi bagi masyarakat agar tidak terjadi hal-hal yang diinginkan oleh masyarakat khususnya bagi penumpang bus.

Dari penjelasan diatas maka sudah jelas bahwa kenyataan yang dilapangan tidak sesuai dengan apa yang sudah dijelaskan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang kendaraan. Seharusnya dinas perhubungan Sidoarjo mengganti Standart Operasional yang sekarang ini digunakan dengan mematuhi peraturan yang sudah ada karena jika dinas perhubungan mematuhi peraturan yang sudah ada di Undang-Undang maupun Peraturan Pemerintah maka tidak ada hak – hak dari penumpang yang di abaikan karena kurangnya kenyamanan yang diberikan akibat uji kelaikan yang tidak sesuai dengan standart operasional yang sudah tertulis di dalam undang-undang maupun Peraturan pemerintah.

- 3. Bentuk perlindungan Hukum terhadap penumpang bus yang tidak laik jalan dikantor dinas perhubungan Sidoarjo ditinjau UU No. 22 Tahun 2009 dan Hukum Islam**
 - a. Ditinjau Pasal 141 Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.**

Yang dikatakan perlindungan hukum yaitu perlindungan akan harkat, martabat yang sesuai dengan koridor pancasila yaitu ketuhanan yang maha Esa, kemanusiaan, persatuan, permusawaratan dan keadilan sosial bagi setiap orang yang sesuai dengan norma-norma yang berlaku. Jika di kaitkan terhadap perlindungan terhadap penumpang maka identik dengan transportasi. Masyarakat yang menjadi subyek hukum dari perlindungan tersebut sejauh mana masyarakat itu terlindungi oleh pihak-pihak yang bersangkutan sesuai

hak dari masyarakat tersebut ketika masyarakat itu sudah memenuhi kewajibannya sebagai penumpang. Karena perlindungan hukum tersebut melindungi dan memberikan rasa kenyamanan yang mendalam bagi masyarakat.

Jika perlindungan hukum dikaitkan dengan lalu lintas dan angkutan jalan yang dalam penelitian ini mengenai bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang bus yang tidak laik jalan menurut peneliti berdasarkan Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah jika penumpang tersebut sudah memenuhi kewajibannya sebagai penumpang yaitu membayar maka bentuk perlindungan yang seperti apa yang diberikan oleh pemerintah yang menangani langsung masalah tersebut. Didalam tujuan lalu lintas sendiri itu adalah terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain yang mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta menjunjung tinggi martabat bangsa serta terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan terwujudnya penegakkan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Dari data wawancara yang dilakukan peneliti dikantor dinas perhubungan Sidoarjo yaitu kepada Bapak Edi Sutiono tentang perlindungan hukum sebagai berikut:

Kendaraan angkutan umum atau bus yang sudah berbadan hukum tersebut sudah didaftarkan asuransi dan ketika terjadi apa-apa tinggal lihat di asuransi.⁹

Bahwa setiap bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang tersebut yaitu sudah diatur didalam jasa raharja ketika angkutan umum atau bus tersebut sudah berbadan hukum karena jasa raharja yang menangani semua biaya asuransi kepada penumpang. Ketika penumpang mengalami cacat permanen mendapatkan berapa persen, maupun ketika mengalami kematian berapa persen.

Sedangkan menurut Bapak Andi Cipto Adi selaku bagian kepala Pengujian bahwa bentuk perlindungan hukum seperti tersebut

Ada kaitannya mas dengan uji kelaikan jikalau uji kelaikannya itu dinyatakan lulus maka otomatis secara keseluruhan bus tersebut sudah terlindungi.¹⁰

Dari wawancara tersebut dapat peneliti jabarkan yaitu setiap kendaraan yang diujikan per enam bulan sekali dia akan di persyaratkan untuk mendaftarkan asuransi yang dinyatakan lulus kelaikan jalan ketika kendaraan tersebut lulus uji maka otomatis kendaraan tersebut sudah terlindungi oleh jasa raharja tetapi jika tidak lulus uji maka kendaraan tersebut tidak terlindungi oleh jasa raharja karena buku uji nya tidak diproses karena tidak lulus uji.

Lulus dan tidaknya itu bisa kita lihat di tulisan di samping kana bus disitu tertera tanggal, bulan dan tahun masa uji kelaikannya tersebut. Jika

⁹ Edi Sutiono, *Wawancara* (09 April 2015)

¹⁰ Andi Cipto Adi, *Wawancara* (13 April 2015)

masa tanggal, bulan dan tahun tersebut sudah mati maka bus tersebut sudah terlindungi oleh jasa raharja yang berhak menangani masalah asuransi jiwa.

Sesuai dengan wawancara yang dilakukan oleh peneliti kepada narasumber diatas bahwasannya bentuk perlindungan hukum yang didapatkan oleh penumpang bus yang seharusnya tidak laik jalan dalam pandangan peneliti yang sesuai dengan Undang-Undang maupun Peraturan Pemerintah. Bentuk perlindungan hukum itu ada keterkaitannya dengan uji kelaikan, ketika bus yang dikatakan laik jalan menurut pandangan dinas perhubungan Sidoarjo yang Standart Operasionalnya berbeda dengan apa yang sudah ditetapkan dalam pasal 48 Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dimana dinas perhubungan Sidoarjo melihat dari empat komponen saja yaitu melihat mesin sesuai dengan di STNK, lampu, ketebalan ban, ketajaman rem sedangkan di Undang-Undang menggunakan 21 (dua puluh satu) komponen yang digunakan dalam penentuan uji kelaikan kendaraan bermotor. Seharusnya dinas perhubungan Sidoarjo mematuhi Peraturan Standart Operasional dalam persyaratann teknis dan laik jalan sehingga menghasilkan kenyamanan yang maksimal kepada penumpang bus. Karena dinas perhubungan adalah sebagai salah satu lembaga yang bertugas untuk menguji kelaikan bus.

Dari ketidak sesuaian Standart Operasional yang digunakan dinas perhubungan Sidoarjo dengan sudah ada didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Maka, secara otomatis kenyamanan yang dirasakan oleh penumpang juga masih sangat terganggu

dan keselamatan dari penumpang juga masih minim dengan dinas perhubungan menyebutkan masalah persyaratan teknis itu masalah kenyamanan yang diberikan oleh sopir maupun perusahaan memang benar karena pemilik perusahaan harus memberikan nyaman, keselamatan kepada penumpang itu sendiri sampai ketempat yang diinginkan akan tetapi kewenangan dinas perhubungan itu sendiri adalah masalah transportasi dan memberikan ketegasan dalam mengatur bus tersebut ketika mau di langsunjkan uji kelaikan karena dinas perhubungan adalah lembaga yang menangani langsung masalah uji kelaikan dalam menentukan kelaikan bus.

Kemudian peneliti menanyakan kepada Ibu Lilik tentang perlindungan hukum ketika penumpang tersebut mengalami keterlantaran akibat bus tersebut mengalami mogok dan narasumber menjawab

Kalau masalah tersebut jika mengalami mogok ditempat yang belum sampai tujuan maka uang dari penumpang tersebut akan dikembalikan oleh supir maupun kondektur akan tetapi penumpang harus menunggu bus yang tujuan sama lewat di daerah tersebut.¹¹

Serta dari paparan kepada salah satu penumpang yang pernah mengalami keterlambatan akibat bus yang ditumpangnya mogok dijalan yaitu beliau Bapak Misdi yang sering menggunakan bus tersebut hampir satu minggu 3 hari. Beliau menjelaskan

Bus ini memang menjadi salah satu transportasi yang murah dan terjangkau khususnya bagi masyarakat kayak kulo. Kalau masalah kecelakaan Alhamdulillah ndak pernah mas dan juga tidak mau terjadi kecelakaan. Kalau

¹¹ Lilik, *Wawancara* (13 April 2015)

masalah mogok, tidak nyaman di dalam setiap pernah mengalami kulo. Kemarin pernah mogok di daerah tol Surabaya disitu memang uang kembali tapi mas ngentosi bus yang datang nikhu seng lama. Terkadang bisa 15 menit geh terkadang 1 jam ngentosi teng dalam.¹²

Dari situ nampak sudah jelas bahwa perlindungan hukum bukan hanya mengatur masalah materil saja akan tetapi kita melihat dari tujuan lalu lintas dan angkutan jalan tersebut dijelaskan bahwa perlindungan hukum terhadap penumpang sangatlah penting sekali disamping melindungi dan memberikan rasa aman bagi penumpang tersebut karena pelayanan jasa angkutan umum harus wajib memberikan a. Keamanan; b. Keselamatan; c. Kenyamanan; d. Keterjangkauan; e. Kesetaraan; dan f. Keteraturan yang sudah dijelaskan didalam pasal 141 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Perlindungan hukum bukan masalah materil saja akan tetapi juga masalah keamanan dan nyaman dari fasilitas yang diberikan tersebut. Kalau dinas perhubungan tidak mengesampingkan Standart Operasional yang sudah ditetapkan oleh Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah. Maka kenyamanan dan keamanan dari penumpang terlindungi oleh perusahaan yang menyediakan jasa dan fasilitas yang baik. Kenyamanan dan keamanan itu akan muncul jika dinas perhubungan mampu memberikan hasil yang memuaskan dari kewenangannya terhadap uji kelayakan, sehingga penumpang akan merasakan fasilitas yang baik dari bus tersebut.

¹² Misdi, *Wawancara* (13 April 2015)

Dari pengamatan peneliti langsung dalam bus yang peneliti juga pernah merasakan menggunakan jasa bus tersebut. Yang mana hasil wawancara peneliti kepada penumpang tersebut sudah pernah mengalami bus itu mogok pada saat diopersikan di jalan lalu uang dari penumpang semua dikembalikan dan penumpang tersebut terlantar di jalan sampai ada bus yang sama lewat. Dari situ maka sudah jelas bahwa bentuk perlindungan hukum itu tidak bisa dilihat dengan meteri saja akan tetapi masalah keamanan dan kenyamanan harus benar-benar terjaga maupun terlindungi supaya masyarakat mendapatkan kenyamanan yang sesuai.

Dari situ bahwa sudah jelas bahwa bus yang mogok tersebut akibat dari kelalaikan dari dinas perhubungan Sidoarjo dalam menentukan uji kelaikan bus tersebut. Perusahaan dan sopir juga menjaga keselamatan dan keamanan dari bus tersebut akan tetapi jika bus tersebut memang sudah tidak laik jalan maka sopir juga tidak bisa mengoperasikan dengan baik. Jikalau dinas perhubungan tidak mengesampingkan StandartOperasional yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Sehingga akan memperoleh bentuk perlindungan hukum yang mutlak sesuai dengan pasal 141 UU No. 22 Tahun 2009 yang mana keselamatan dan kenyamanan dari penumpang tersebut akan benar-benar dirasakan bagi pengguna bus tersebut, sehingga penumpang akan merasakan perlindungan hukum yang maksimal disamping ketika mengalami kecelakaan akan mendapatkan ganti rugi dari jasa raharja dan juga mendapatkan kenyamanan, kelamatan dan keamanan

yang mutlak dari pengguna jasa transportasi yang sesuai dengan tujuan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

b. Ditinjau dengan Hukum Islam Terhadap Sanksi

Hukum Islam Adalah hukum yang berasal dari Allah yang sudah dalam Al Qur'an dan hadis yang menjadi pedoman bagi umat islam. Tujuan dari hukum islam yaitu untuk mencegah keruksakan pada manusia dan mendatangkan kemaslahatan, mengarahkan kepada kebenaran untuk mencapai kebahagiaan hidup di dunia dan akhirat kelak. Jika ditinjau dengan masalah yang diteliti oleh peneliti konsep Hukum Islam sangatlah berguna bagi pihak dinas perhubungan Sidoarjo dalam menjalankan tugas dan kewenangannya sebagai lembaga yang menangani masalah transportasi dan memberikan tanggung jawab dalam meloloskan uji kelaikan dalam menentukan kelaikan kendaraan bermotor khususnya bagi bus.

Uji kelaikan bagi kendaraan bermotor khususnya bus harus mematuhi peraturan maupun prosedur yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang karena Undang-Undang menjadi dasar pedoman bagi dinas perhubungan Sidoarjo dalam melakukan uji kelaikan dalam menentukan kelaikan bus.

Hukum islam juga menjelaskan tentang hak itu tidak bisa ditetapkan kecuali sudah ditetapkan oleh hukum yang tertulis. Seperti kaidah fikih menjelaskan sebagai berikut

الحقوق لا يجوز فيها إلا ما يجوز في الحكم

*Hak tidak bisa ditetapkan kecuali yang ditetapkan oleh hukum*¹³

Dari kaidah fiqih diatas bahwa hak seseorang tersebut tidak bisa ditetapkan kecuali sudah ditetapkan oleh hukum. Jika ditinjau sisi hak dinas perhubungan sebagai lembaga yang menangani masalah uji kelaikan dalam menentukan kelaikan bus maka, dinas perhubungan mempunyai hak dalam menetapkan uji kelaikan dengan Standartoperasional yang menjadi ukuran dari uji kelaikan tersebut. Dikaidah fiqih tersebut dijelaskan bahwa hak tidak bisa ditetapkan kecuali yang sudah ditetapkan oleh hukum. Hak dinas perhubungan Sidoarjo dalam menentukan uji kelaikan kendaraan bermotor harus mematuhi Standartoperasional yang menjadi ukuran bagi persyaratan teknis dan laik jalan terhadap setiap kendaraan bermotor yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Tetapi pada kenyataan dikantor dinas perhubungan Sidoarjo mereka menggunakan hak sendiri dengan menentukan Standart Operasional yang berbeda dengan apa yang sudah ditetapkan didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Padahal dikaidah fiqih tersebut bahwa sudah jelas bahwa hak tidak bisa ditetapkan kecuali yang sudah ditetapkan oleh hukum. Dari kaidah fiqih tersebut Nampak sudah jelas bahwa kantor dinas perhubungan Sidoarjo menggunakan hak mereka sendiri tanpa melihat hak yang sudah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.

¹³ H. A. Djazuli, *Kaidah-kaidah Fikih* (Jakarta: Kencana Prenada Media, 2006), h. 100

Dalam kaidah fiqih yang lain dijelaskan mengenai syarat yang menyalahi dasar-dasar syariah adalah batal sebagai berikut

كل شرط مخالف أصول الشريعة باطل

“ *Setiap syarat yang menyalahi dasar-dasar syariah adalah batal* ¹⁴ “

Dari kaidah fiqihyah tersebut bahwa setiap syarat yang menyalahi dasar-dasar syariah adalah batal, jika peneliti kaitkan dengan syarat-syarat yang digunakan oleh dinas perhubungan Sidoarjo dalam menentukan uji kelaikan dalam menentukan kelaikan bus karena Standartoperasional yang menjadi persyaratan bagi uji kelaikan jalan kepada kendaraan bermotor berbeda dengan apa yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Dinas perhubungan Sidoarjo menyalahi aturan yang sudah ditetapkan oleh Undang-Undang padahal mereka sudah mengetahui tentang adanya Standart Operasional yang sudah ada dalam undang-undang tersebut. Dengan menyalahi peraturan tersebut maka dengan sendirinya dinas perhubungan Sidoarjo sudah menyalahi kewenangan yang sudah menjadi kewenangan dari dinas perhubungan Sidoarjo.

Seharusnya dinas perhubungan Sidoarjo mampu memberikan tanggung jawab atas kewajibannya sebagai lembaga yang menangani masalah transportasi dan bagian pengujian kendaraan bermotor yang tidak mematuhi peraturan yang sudah ada dalam Undang-Undang Nomor 22

¹⁴ H. A. Djazuli, *Kaidah-kaidah Fikih...* h. 106

Tahun 2009. Maka dari itu Hukum Islam juga mengatur tentang sanksi terhadap pelaku yang membahayakan bagi manusia yaitu disebut dengan Jarimah Ta'zir.

Jarimah ta'zir tersebut merupakan sanksi yang berupa hukuman, jika dikaitkan dengan penelitian ini adalah hukuman kepada oknum-oknum yang membahayakan keselamatan manusia dalam hal ini penumpang. Dalam menentukan hukuman tersebut, penguasa hanya menetapkan hukuman secara global saja. Artinya pembuatan Undang-Undang tidak menetapkan hukuman untuk masing-masing jarimah ta'zir, melainkan hanya menetapkan sekumpulan hukuman, dari yang ringan-ringannya sampai yang seberat-beratnya.

Jika sanksi yang berupa hukuman ini dikaitkan dengan masalah yang peneliti ambil yaitu terhadap sikap dinas perhubungan Sidoarjo dalam menangani masalah transportasi khususnya bus yang tidak sesuai dengan prosedur yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang. Hukum islam itu hukum yang adil untuk mendatangkan kemaslahatan bagi manusia yang dalam hal ini adalah penumpang.

Tetapi dengan kesewenang-wenangan dari dinas perhubungan Sidoarjo dalam menentukan Standarat Operasional yang tidak sesuai dengan yang sudah ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Dari paparan diatas yang jika dikaitkan dengan hukum islam mengenai sanksi atau jarimah ta'zir dimana terdapat hukuman bagi oknum-oknum yang sudah menyalahi aturan yang sudah ditetapkan dalam hukum maka hukum jarimah ta'zir disebutkan bahwah:

1. Hukuman Denda

Hukuman denda bisa merupakan hukuman pokok yang berdiri sendiri dan dapat pula digabungkan dengan hukuman pokok lainnya. Penjatuhan hukuman denda bersama-sama dengan hukuman yang lain bukan merupakan hal yang dilarang bagi seseorang hakim yang menghakimi perkara jarimah ta'zir, karena hakim diberi kebebasan yang penuh dalam masalah ini. Dalam hal ini hakim dapat mempertimbangkan berbagai aspek, baik yang berkaitan dengan jarimah, pelaku, situasi, maupun kondisi oleh pelaku.¹⁵

2. Peringatan Keras

Peringatan keras dapat dilakukan diluar sidang dengan mengutus seorang kepercayaan hakim yang menyampaikannya kepada pelaku. Isi peringatan ini misalnya berbunyi: "telah sampai kepadaku bahwa kamu telah melakukan kejahatan, oleh karena itu jangan kau lakukan lagi hal itu". Peringatan keras semacam ini dianggap sebagai hukuman yang lebih ringan dibandingkan jika pelaku dipanggil kedalam siding pengadilan.¹⁶

3. Pemecatan (al-'azl)

Pengertian pemecatan (al-'azl) adalah melarang seseorang dari pekerjaannya dan diberhentikan dari pekerjaan itu hukuman ta'zir berupa pemberhentian atau jabatan ini diterapkan terhadap setiap pegawai yang melakukan jarimah, baik yang berhubungan dengan pekerjaan atau jabatannya maupun dengan hal-hal lainnya. Hukuman pemecatan dapat diterapkan dalam segala macam kasus tindak pidana, baik sebagai hukuman pokok, hukuman tambahan, maupun hukuman pelengkap. Dalam hal pelaku dijatuhi pemecatan sebagai hadia pokok, tidak ada hukuman lain yang dijatuhkan kepadanya, karena pemecatan itulah hukuman satu-satunya yang dijatuhkan kepadanya.¹⁷

¹⁵ Makhrus Munajat, *Hukum Pidana Islam Di Indonesia* (Yogyakarta: Teras, 2009) h. 205

¹⁶ Makhrus Munajat, *Hukum Pidana Islam*...h. 210

¹⁷ Makhrus Munajat, *Hukum Pidana Islam*...h. 215

Dari beberapa sanksi bagi pelaku yang telah peneliti sebutkan diatas bahwa jika didalam uji kelaikan yang dilakukan oleh dinas perhubungan Sidoarjo ada kecurangan sehingga masih banyak bus atau angkutan umum yang masih banyak beroperasi diwilayah sidoarjo yang seharusnya tidak laik jalan tetapi masih diloloskannya uji kelaikan terhadap bus tersebut. Sehingga muncullah kecurangan-kecurangan yang dilakukan oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab. Sesuai dengan penelitian peneliti lapangan dibagian uji kelaikan masih banyak petugas menjadi jasa calo dalam meloloskan uji kelaikan kendaraan tersebut. Dengan jasa calo tersebut maka banyak bus-bus yang seharusnya tidak laik jalan masig saja diloloskan dalam pengujian kendaraan bermotor.

Seharusnya pimpinan dari kantor dinas perhubungan Sidoarjo menindak keras kepada oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab dengan melihat ketentuan yang sudah berlaku sesuai dengan kesalahan yang dilakukan. Didalam hukum islam juga menjelaskan tentang hukuman yaitu berupa denda, penjara maupun dengan pemecatan dari pekerjaan orang tersebut karena dengan megaskan hukuman tersebut bagi setiap pelaku maka secara otomatis masyarakat akan mendapatkan dampak yang positif karena kendaraan yang ditumpanginya menjadi kendaraan yang bebas dari kecurangan dan mendapatkan kenyamanan serta memberikan kemaslahatan dan menolak kemudhorotan.