

PENILAIAN KINERJA UNIT PENGUJIAN BERKALA KENDARAAN BERMOTOR UNTUK USULAN AKREDITASI

PERFORMANCE ASSESSMENT TEST PERIODIC MOTOR VEHICLE UNIT FOR PROPOSED ACCREDITATION

Nunuj Nurdjanah

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta-Indonesia
nujtea@yahoo.com

Diterima: 20 Oktober 2016, Direvisi: 27 Oktober 2016, Disetujui: 17 November 2016

ABSTRACT

The number of motor vehicles quite rapidly, especially in large cities which have impact on the level of traffic congestion in urban areas. Congestion is often found on almost every street, especially at rush hours, the other is due to increased air pollution and traffic accidents. In order to reduce the negative impact on the environment and to maintain the security and safety of motorists, it is necessary to test motor vehicles carefully and carried out by professional staff accordingly. In Law No. 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation Article 53 states that regular testing is required to access public transportation, buses cars, freight cars, trailer, and trains operated patch on the road. Periodic testing and inspection activities are including physical testing of motor vehicles, and validation test results. The examination and physical testing of motor vehicles can be carried out by the implementing unit testing regency /municipal government, implementing unit sole agent who received permission from the government, private testing or implementing unit that getting permission from Government. The vehicles which are not roadworthy and do not meet the requirements of the test, should be banned from operating in the street. Vehicles that are not roadworthy may endanger the safety, disruption of traffic on the road and can cause environmental pollution. Therefore, the implementation of periodic test vehicles should be used as one element of a counterforce or "countervailing power" negative impact that can be caused by technological advances in the transport sector, especially motor vehicles, In fact the implementation of periodic testing of motor vehicles nowadays tend to ingbore, the safety factor and local revenue into its main target. Therefore, in order to improve the performance quality of the unit testing of motor vehicles, accreditation is necessary. This study aims to determine the criteria for the performance assessment of Periodic Motor Vehicle Testing Unit in order to support the unit accreditation in Indonesia. Based on the observations, and interviews with the operators users of UPKB, and the Stakeholder also from many literature studies and policy analysis related to acquire UPKB performance assessment criteria based on the two standards are technical standards of UPKB and Service Standards of UPKB. Technical Standards of UPKB given a weighting of 70%, with a maximum value of 500, and Standard Service assigned a weighting of 30% with a maximum value of 1000. The weights for technical standards is greater, since the condition of technical standards is crucial. If there are deviations in the technical standards, the testing service can not be performed optimal.

Keywords: *performance assessment, Periodic Motor Vehicle Testing Unit*

ABSTRAK

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang cukup pesat khususnya di kota-kota besar berdampak terhadap kepadatan lalu lintas setiap harinya di perkotaan. Kemacetan seringkali dijumpai pada hampir setiap ruas jalan terutama pada jam-jam sibuk, akibat lainnya adalah meningkatnya polusi udara dan kecelakaan lalu lintas. Guna mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dan guna menjaga keamanan dan keselamatan pengguna kendaraan bermotor, maka perlu dilakukan pengujian kendaraan bermotor secara cermat dan dilakukan oleh tenaga yang profesional sesuai ketentuan. Dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 53 disebutkan bahwa pengujian berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Pengujian berkala meliputi kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor, dan pengesahan hasil uji. Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor tersebut dapat dilaksanakan oleh unit pelaksana pengujian Pemerintah Kabupaten/Kota, unit pelaksana agen tunggal pemegang merk yang mendapat izin dari Pemerintah, atau unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah. Kendaraan bermotor yang tidak laik jalan dan tidak memenuhi persyaratan uji, seharusnya dilarang beroperasi di jalan. Kendaraan yang tidak laik jalan dapat membahayakan keselamatan, mengganggu kelancaran lalu lintas di jalan serta dapat menyebabkan pencemaran lingkungan. Oleh karena itu pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor semestinya dapat dijadikan salah satu unsur kekuatan penyeimbang atau "countervailing power" dampak negatif yang dapat ditimbulkan oleh kemajuan teknologi di sektor transportasi khususnya kendaraan bermotor. Oleh karena itu guna meningkatkan kualitas kinerja unit pengujian kendaraan bermotor perlu dilakukan akreditasi. Penelitian ini bertujuan untuk menentukan kriteria penilaian kinerja terhadap Unit Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (UPKB) dalam rangka mendukung akreditasi UPKB di Indonesia. Berdasarkan observasi, wawancara dengan operator, pengguna UPKB, dan stakeholder serta study literature dan analisis kebijakan terkait, diperoleh kriteria penilaian kinerja UPKB berdasarkan pada dua standar yaitu standar teknis UPKB dan standar pelayanan UPKB. Standar Teknis UPKB diberi bobot 70%, dengan maksimum nilai 500, dan Standar Pelayanan diberi bobot 30% dengan nilai maksimum 1000. Bobot untuk standar teknis lebih besar, karena kondisi standar teknis ini sangat menentukan. Apabila terjadi penyimpangan dalam standar teknis, maka pelayanan pengujian tidak dapat dilakukan dengan optimal.

Kata Kunci: *penilaian kinerja, Unit Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor*

PENDAHULUAN

Sebagai bagian dari Sistem Transportasi Nasional, keselamatan transportasi memiliki peranan yang sangat penting berkaitan dengan distribusi penduduk, barang/hewan guna mendukung kelancaran kegiatan pemerintahan dan pembangunan. Pesatnya pertumbuhan penduduk dan meningkatnya kebutuhan pelayanan jasa transportasi menuntut adanya peningkatan unsur keselamatan dalam penyediaan jasa transportasi baik secara kuantitatif maupun kualitatif.

Berkaitan dengan pentingnya peranan keselamatan transportasi, maka berbagai upaya harus dilakukan sebagai jaminan bagi penggunaannya dalam melakukan perjalanan. Salah satu upaya guna mendukung peningkatan keselamatan transportasi jalan adalah dengan meningkatkan jaminan keselamatan penggunaan sarana angkutan melalui pelaksanaan uji berkala (kir) kendaraan bermotor agar memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang cukup pesat khususnya di kota-kota besar telah berdampak terhadap tingkat kepadatan lalu lintas setiap harinya di daerah perkotaan. Kemacetan seringkali dijumpai pada hampir setiap ruas jalan terutama pada jam-jam sibuk, akibat lainnya adalah meningkatnya polusi udara dan kecelakaan lalu lintas.

Guna mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan dan guna menjaga keamanan dan keselamatan pengguna kendaraan bermotor, maka perlu dilakukan pengujian kendaraan bermotor secara cermat dan dilakukan oleh tenaga yang profesional sesuai ketentuan. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Pasal 53 disebutkan bahwa pengujian berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.

Pengujian berkala meliputi kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor, dan pengesahan hasil uji. Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor tersebut dapat dilaksanakan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota, unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari Pemerintah, atau unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah.

Kendaraan bermotor yang tidak laik jalan dan tidak memenuhi persyaratan uji, seharusnya dilarang beroperasi di jalan. Kendaraan yang tidak laik jalan dapat membahayakan keselamatan, mengganggu kelancaran lalu lintas di jalan serta dapat menyebabkan pencemaran lingkungan. Oleh karena

itu pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor semestinya dapat dijadikan salah satu unsur kekuatan penyeimbang atau "*countervailing power*" dampak negatif yang dapat ditimbulkan oleh kemajuan teknologi di sektor transportasi khususnya kendaraan bermotor, namun pada kenyataannya pada implementasi pengujian berkala kendaraan bermotor saat ini, faktor keselamatan cenderung diabaikan.

Sebelum diberlakukannya otonomi daerah, penyelenggaraan pengujian berkala (kir) kendaraan bermotor menjadi kewenangan pemerintah pusat (Ditjen Perhubungan Darat), setelah otonomi daerah berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 yang diubah menjadi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah, dan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Penyerahan Kewenangan Pemerintah Pusat Kepada Pemerintah Provinsi sebagai daerah otonom, yang diubah menjadi Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007, penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor merupakan kewenangan pemerintah kabupaten/kota dalam hal ini Dinas Perhubungan. Pada kenyataannya sampai saat ini masih banyak daerah yang belum mampu melaksanakannya antara lain karena keterbatasan fasilitas pengujian, SDM Penguji, selain itu pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor juga dijadikan target PAD, sehingga tujuan utama keselamatan menjadi tidak tercapai.

Pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor selama ini hanya dilaksanakan oleh pemerintah melalui Unit Pengujian Kendaraan Bermotor (UPKB) sebagai pelaksana teknisnya dan pada umumnya belum melibatkan pihak lain atau pihak swasta, hal ini berdasarkan pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Sebenarnya dengan terbitnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Pasal 53 dimungkinkan bahwa pihak swasta yang mendapatkan izin Pemerintah boleh melaksanakan uji berkala. Hal ini merupakan fenomena baru, sehingga perlu ditinjau teknis pelaksanaannya seperti apa dan bagaimana, namun sampai saat ini belum terimplementasi karena ada kekuatiran menjadi orientasi bisnis, sedangkan keselamatan yang merupakan tujuan utamanya tidak tercapai juga.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, uji berkala diwajibkan hanya untuk kendaraan tertentu khususnya angkutan umum, berarti kebijakan ini masih sama dengan kebijakan yang lama tetapi kendaraan khusus sudah tidak masuk lagi dalam kendaraan wajib uji. Walaupun begitu di berbagai media massa seringkali diberitakan terjadi berbagai penyimpangan dalam pelaksanaan uji berkala, sehingga diindikasikan mobil yang tidak laik

jalan bisa lolos uji. Oleh karena itu, perlu diidentifikasi dan diteliti permasalahan serta dievaluasi mengapa pelayanan pengujian berkala kendaraan bermotor ini mengalami banyak penyimpangan (gap), agar dapat diperbaiki sehingga pengujian berkala kendaraan bermotor bisa dijadikan *countervailing power* dampak negatif beroperasinya kendaraan bermotor sebagai jaminan keselamatan dan perlindungan lingkungan.

Berdasarkan permasalahan tersebut, beberapa hal yang menjadi pertanyaan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Permasalahan apa saja yang terjadi dalam penyelenggaraan uji berkala kendaraan bermotor saat ini baik di tingkat pusat maupun di daerah?
2. Berapa daerah kab/kota yang melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor?
3. Bagaimana jumlah dan kebutuhan SDM penguji, guna mendukung peningkatan kinerja PKB?
4. Bagaimana penilaian kinerja PKB selama ini?
5. Solusi apa yang dibutuhkan untuk memperbaiki pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor?
6. Bagaimana penilaian yang harus dilakukan untuk mengukur kinerja PKB, untuk akreditasi?

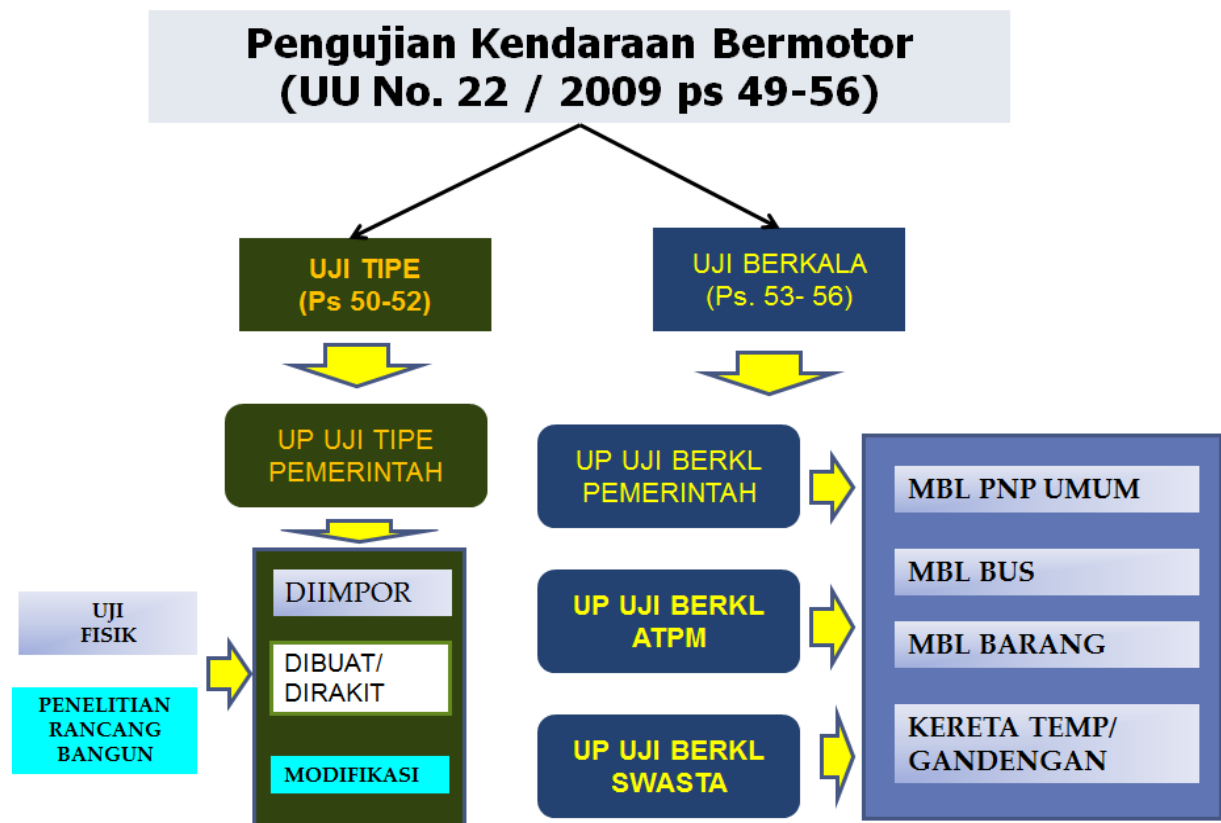
TINJAUAN PUSTAKA

A. Kewenangan Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Pengujian berkala kendaraan bermotor sering pula disebut kir kendaraan bermotor, kir berasal dari *keur* (Bahasa Belanda) yang berarti hitung. Pengujian berkala kendaraan bermotor dimaksudkan agar kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk pemenuhan terhadap aspek persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan.

Pengujian kendaraan bermotor baik uji tipe maupun uji berkala dilaksanakan dengan tujuan sebagai berikut (dalam PM 133/2015):

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



Sumber: Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 45-56

Gambar 1.
Kebijakan Uji Tipe dan Uji Berkala Kendaraan Bermotor.

Selanjutnya kewenangan pelaksana uji kendaraan bermotor diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, dalam lampirannya terkait Sub Urusan LLAJ kewenangan Pemerintah Pusat terdapat 22 urusan, dan yang terkait dengan pengujian kendaraan bermotor terdapat 3 urusan.

Sub urusan LLAJ yang menjadi kewenangan pemerintah kabupaten/kota terdapat 16 urusan, dan yang terkait dengan pengujian kendaraan bermotor terdapat satu urusan yaitu kewenangan melaksanakan pengujian berkala kendaraan bermotor.

TUGAS DAN KEWENANGAN SUB URUSAN LLAJ DALAM UU NO. 23 TAHUN 2014



Sumber: Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

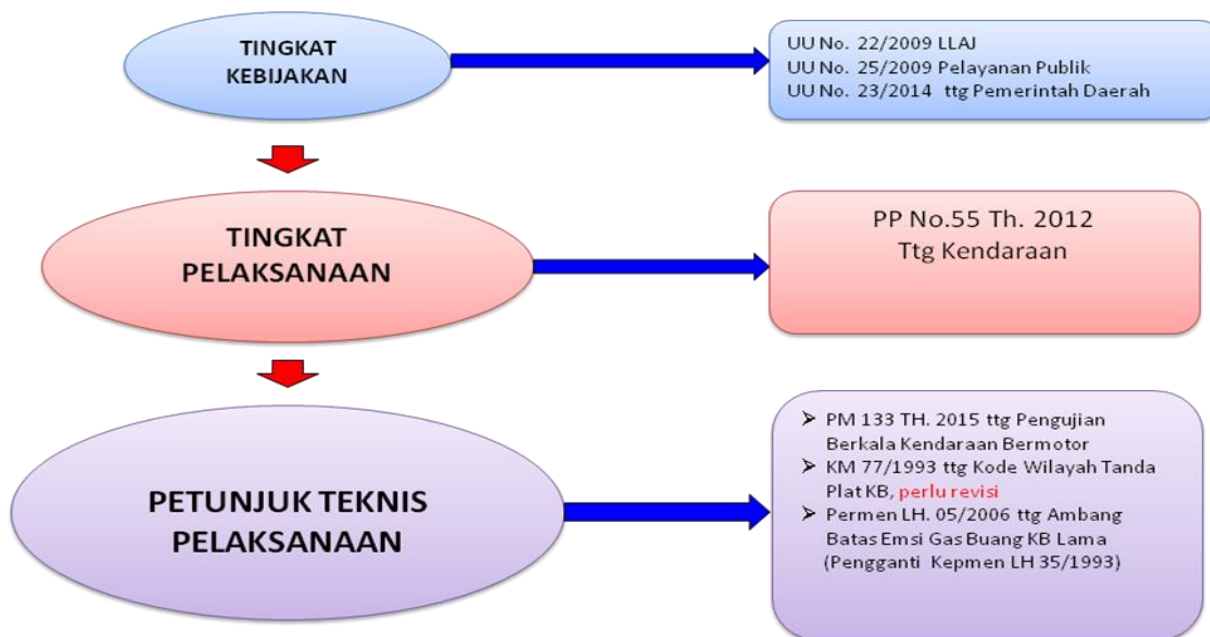
Gambar 2.

Kewenangan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

B. Tinjauan Hukum Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Secara umum hierarki peraturan perundangan yang menjadi landasan hukum pelaksanaan

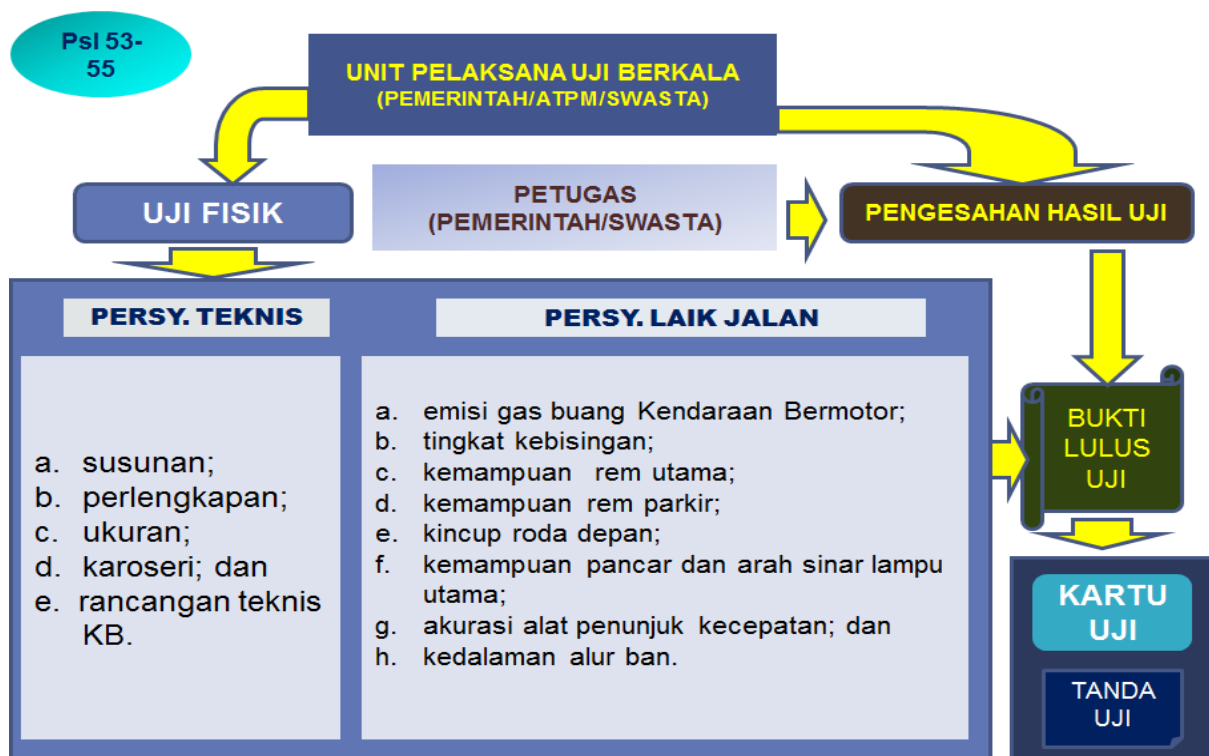
pengujian berkala kendaraan bermotor diatur mulai dari tingkat undang-undang sampai petunjuk pelaksanaannya seperti pada Gambar 3.



Sumber: Berbagai Sumber Peraturan PKB

Gambar 3.

Landasan Hukum Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.



Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Gambar 4.

Mekanisme Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Saat ini pihak swasta bisa dilibatkan dalam pelaksanaan uji berkala, hal ini dilakukan untuk membantu pemerintah daerah yang tidak mampu melaksanakan pengujian berkala, karena keterbatasan kapasitas, atau karena ketidakmampuan menyediakan peralatan maupun gedung pengujian.

Penyelenggaraan uji berkala kendaraan bermotor dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan diatur pada Pasal 143 sampai dengan Pasal 173. Dalam Pasal 160 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 dijelaskan bahwa Unit Pelaksana Uji Berkala wajib:

1. melaksanakan pengujian sesuai dengan akreditasi dan sertifikasi;
2. mempertahankan mutu pengujian yang diselenggarakan;
3. membuat rencana dan pelaporan secara berkala setiap penyelenggara pengujian kepada menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
4. menggunakan peralatan pengujian;
5. mengikuti tata cara pengujian.



Sumber: Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Gambar 5.

Kewajiban Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor.

Selanjutnya dalam Pasal 161, dijelaskan lebih lanjut bahwa setiap unit pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor harus diakreditasi oleh Menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Untuk memperoleh akreditasi, unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan:

1. Lokasi;
2. Kompetensi penguji kendaraan bermotor;
3. Standar fasilitas prasarana dan peralatan pengujian kendaraan bermotor;
4. Sistem dan tata cara pengujian;
5. Sistem informasi uji berkala kendaraan bermotor.

Kebijakan teknis pengujian berkala kendaraan bermotor disampaikan melalui Pasal 54 dan Pasal 55 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Dalam Pasal 54 persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor meliputi:

1. Pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan
2. Pemeriksaan teknis dimaksud meliputi: susunan; perlengkapan; ukuran; karoseri; dan rancangan teknis kendaraan bermotor sesuai dengan peruntukannya
3. Persyaratan laik jalan sekurang-kurangnya meliputi; emisi gas buang kendaraan bermotor; tingkat kebisingan; kemampuan rem utama; kemampuan rem parkir; kincup roda depan; kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama; akurasi alat penunjuk kecepatan; dan kedalaman alur ban.
4. Kendaraan yang dinyatakan lulus uji diberikan tanda bukti berupa pemberian kartu uji dan tanda uji
5. Persyaratan, tata cara pengujian, masa berlaku dan pemberian tanda bukti diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Pengertian sesuai dengan peruntukannya adalah setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan rancangan peruntukannya (sesuai dengan tujuan kendaraan tersebut dibuat). Pengertian laik jalan merupakan persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan. Jadi secara prinsip Pemerintah menjamin setiap kendaraan yang beroperasi di jalan adalah kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini dilakukan melalui pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Pendekatan kualitatif dilakukan dengan menggunakan metode analisis normatif yaitu membandingkan antara implementasi dan kebijakan/peraturan yang sudah diterbitkan. Selanjutnya hasilnya dikembangkan untuk menyusun kebijakan turunan dari kebijakan yang sudah terbit.

Rancangan metodologi gabungan (*mixed methodology design*) : peneliti menggabungkan aspek-aspek paradigma kualitatif dan kuantitatif pada seluruh atau sebagian dari langkah-langkah penelitiannya.

Kedua metode ini dapat digabungkan dengan catatan sebagai berikut:

1. Dapat digunakan bersama untuk meneliti pada obyek yang sama, tetapi tujuan berbeda.
2. Digunakan secara bergantian
3. Metode penelitian tidak dapat digabungkan karena paradigma yang berbeda, tetapi dalam penelitian kuantitatif dapat digunakan teknik pengumpulan datanya (bukan metodenya).
4. Dapat menggunakan metode tersebut secara bersamaan asalkan dapat dipahami secara jelas dan berpengalaman dalam melakukan penelitian.
(Sugiono, 2009)

Pendekatan kuantitatif dilakukan dengan menggunakan bobot tertimbang untuk mendapatkan nilai standar yang diperoleh masing-masing unit PKB sehingga dapat dikelompokkan ke dalam masing-masing klasifikasi akreditasi.

Pembobotan merupakan pendapat subjektif penilai, yang didasarkan atas pengamatan lapangan, dan pembobotan hanya dilihat dari penyesuaian pada faktor yang paling krusial seperti lokasi atau karakteristik fisik lainnya sesuai pertimbangan penilai (Rachmat Kurniawan, 2016).

Penelitian ini juga menggunakan metode analisis kebijakan publik, yaitu disiplin ilmu sosial terapan yang menggunakan berbagai metode penelitian dan argument untuk menghasilkan serta memindahkan informasi relevan dengan kebijakan sehingga dapat dimanfaatkan di tingkat politik dalam rangka memecahkan masalah kebijakan (Dunn, William, 1998).

Lebih lanjut diuraikan bahwa analisis kebijakan diambil dari berbagai macam disiplin ilmu dan profesi yang bersifat deskriptif, evaluatif, dan prespektif.

Analisis kebijaksanaan diperlukan karena banyaknya peristiwa yang terjadi di tanah air disadari adalah dampak dari hadirnya berbagai keputusan pemerintah yang merupakan implementasi dari kebijaksanaan negara. Kebijaksanaan Negara (*public policy*) tidak hanya dibuat oleh orang-orang yang memiliki wewenang dalam sistem politik (pemerintah), tetapi juga pihak swasta yang memiliki kemampuan untuk mempengaruhi kebijaksanaan pemerintah di bidang ekonomi. (Wahab, S.A, 2008).

B. Sumber Data

Sumber data pada penelitian ini meliputi instansi terkait (Ditjen Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan) dan *users* (pemilik kendaraan wajib uji).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Permasalahan Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Permasalahan pada Unit Pengujian Kendaraan Bermotor saat ini kurang optimal dan banyak penyimpangan, sehingga target keselamatan angkutan jalan dan mendukung kelestarian lingkungan menjadi tidak tercapai. Selain itu

kinerja pelayanan UPKB juga diragukan masyarakat karena banyaknya kecelakaan yang melibatkan angkutan umum.

Hal-hal yang berpengaruh terhadap kinerja pelayanan UPKB antara lain: masih banyak ditemukan pungutan liar yang dilakukan oleh oknum petugas, kurangnya sumber daya manusia baik jumlah maupun kualitas pendidikan dan kompetensinya, sarana dan prasarana di sebagian besar UPT PKB di kabupaten/kota masih kurang memadai (jenis alat maupun kondisi dari alat uji) dan UPT PKB masih dijadikan sebagai pemasukan pendapatan asli daerah utama sehingga mengabaikan aspek keselamatan terhadap kendaraan yang diuji.

Pelaksanaan uji berkala saat ini, hampir di semua daerah kabupaten/kota dilaksanakan sendiri oleh pemerintah di bawah Dinas Pehubungan Kota/Kabupaten melalui UPKB (Unit Pengujian Kendaraan Bermotor) yang berstatus sebagai UPTD (Unit Pelaksana Teknis Daerah), kecuali Provinsi DKI Jakarta yang pelaksanaannya berada di bawah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.

Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara dengan pihak penyelenggara uji berkala kendaraan bermotor, terdapat beberapa permasalahan baik di pemerintah daerah sebagai pihak pelaksana maupun masalah di pihak pemerintah pusat sebagai pembina.

Tabel 1.
Permasalahan Penyelenggaraan PKB

Permasalahan PKB Pada Pemerintah Daerah	Permasalahan PKB Pada Pemerintah Pusat
Sarana dan Prasarana - Belum punya gedung sendiri - Gedung tidak memadai - Belum punya peralatan - Peralatan minimalis/tidak memadai - SDM kurang, baik kualitas maupun kuantitas - Kalibrasi kurang berjalan sebagaimana mestinya	- Banyak regulasi yang belum direvisi dan disusun sebagai turunan dari UU No. 22 Tahun 2009, dan PP No. 55 Tahun 2012 terkait dengan uji berkala kendaraan bermotor - Fungsi pembinaan dan pengawasan dari Pemerintah Pusat, belum berjalan dengan maksimal - Belum terbangunnya sistem informasi PKB yang terintegrasi dan transparan antara pusat dan daerah sesuai dengan amanat PP 55 Pasal 166. - Belum baiknya sistem kalibrasi alat PKB. - Belum adanya sistem akreditasi dan sertifikasi PKB. - Belum adanya SOP ttg kerjasama dengan swasta
Operasional - Hanya uji manual - Volume uji per hari melebihi kapasitas uji - Percepatan proses uji - Peralatan tidak berfungsi sehingga beberapa tahap uji dilewati - Dijadikan target PAD - Sistem informasi belum dibangun dengan baik	
Perilaku Aparat dan User - Banyak pengguna menggunakan jasa calo - Tidak membawa kendaraan uji, hanya membawa buku - Aparat bekerjasama dengan pengguna untuk mempermudah uji - Tidak lulus uji di UPKB satu, pindah dan lulus di UPKB lain	

Sumber: Hasil Survei Puslitbang Transportasi Jalan dan KA, Dianalisis 2015

B. Daerah yang Melaksanakan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Sampai dengan tahun 2014, terdapat 508 pemerintah kabupaten/kota yang harus melaksanakan uji berkala kendaraan bermotor, dan jumlah total UPKB sebanyak 543 UPKB, karena satu kota ada yang memiliki lebih dari satu UPKB. Dari jumlah 543 UPKB yang dimiliki pemerintah kota/kabupaten yang tersebar di 34 provinsi di Indonesia, hanya 68% saja yang memiliki peralatan mekanik selebihnya hanya memiliki peralatan non mekanik.

Berdasarkan analisa terhadap data Pusbang Darat BPSDM 2013, menunjukkan bahwa dari 113 UPKB yang disurvei di wilayah Jawa, Bali, NTT, NTB, Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua, diindikasikan kondisi UPKB sebagai berikut:

1. 12 lokasi kategori sangat baik
2. 7 lokasi dengan kategori baik
3. 84 lokasi kategori tidak baik

Selama ini belum ada standar penilaian yang baku terhadap kinerja UPKB. Penilaian pernah dilakukan oleh Pusbang Darat BPSDM tersebut dilakukan melalui survei dengan melakukan sampling terhadap 113 UPKB di 34 Propinsi. Penilaian dilakukan dengan kriteria penilaian yang ditetapkan oleh Pusbang BPSDM sebagai berikut.

Kategori sangat baik adalah UPKB yang memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Memiliki gedung pengujian sesuai dengan surat edaran Ditjen Phb. Darat No. A 1080. UM. 107/2/1991.
2. Memiliki SDM Penguji yang memadai.
3. Memiliki alat yang berfungsi dengan baik.
4. Memiliki SOP.
5. Perawatan dan kebersihan alat serta gedung uji sangat baik.

Kategori baik adalah UPKB yang memenuhi kriteria sebagai berikut.

1. Memiliki gedung pengujian sesuai dengan surat edaran Ditjen Phb. Darat No. A 1080. UM. 107/2/1991.
2. Memiliki SDM Penguji yang memadai.
3. Memiliki alat yang berfungsi dengan baik.
4. Memiliki SOP.

Kategori tidak baik adalah UPKB yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut.

1. Belum memiliki gedung pengujian sesuai dengan surat edaran Ditjen Phb. Darat No. A 1080. UM. 107/2/1991.
2. Belum memiliki SDM Penguji yang memadai.
3. Belum memiliki alat yang berfungsi dengan baik.
4. Belum Memiliki SOP.

C. Jumlah dan Kebutuhan SDM Penguji

SDM penguji saat ini di seluruh Indonesia berjumlah 2.290 dengan rincian seperti terlihat pada Tabel 2.

Tabel 2.
Jumlah Kompetensi SDM Penguji

No.	Jenjang Kompetensi	Jumlah	%
1.	Pelaksana Pemula	494	21%
2.	Pelaksana	687	30%
3.	Pelaksana Lanjutan	751	33%
4.	Penyelia	358	16%
Jumlah		2.290	100%

Sumber: Pusbang Darat BPSDM, 2013

Total kebutuhan SDM penguji saat ini di seluruh Indonesia adalah 4.766 orang penguji yang terdiri dari 1.630 pemula, 1.505 pelaksana, 1.441 pelaksana lanjutan, dan 190 orang penyelia. Kebutuhan kompetensi SDM tersebut dipenuhi melalui diklat penguji yang dilaksanakan di STTD Bekasi, PKTJ Tegal, dan di BPPTD Bali, akan tetapi setahun hanya

mampu menghasilkan 648 orang kompetensi penguji. Dari 543 UPKB di Indonesia yang memiliki jumlah penguji masih sangat terbatas, sebagian besar penguji yang dimiliki setiap UPKB adalah penguji pemula, pelaksana, dan pelaksana lanjutan, sedangkan UPKB yang memiliki SDM penyelia masih sangat terbatas.

Tabel 3.
Jumlah SDM Penguji pada UPKB

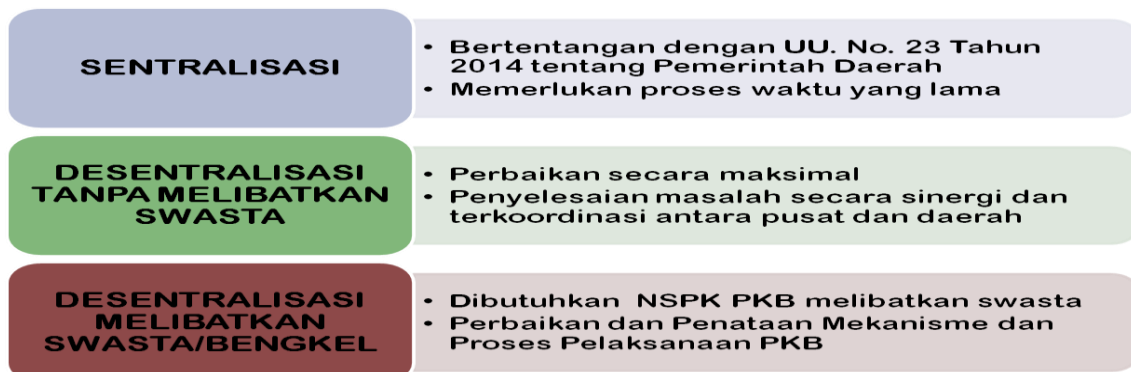
No.	Jumlah SDM/Unit PKB	Jumlah Unit PKB	%
1.	0	77	14%
2.	1	80	14%
3.	2 s/d 4	226	42%
4.	> 4	160	30%
Jumlah		543	

Sumber: Pusbang Darat BPSDM, dianalisis

D. Evaluasi dan Solusi Pelaksanaan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

Berdasarkan hasil evaluasi, ditemukan berbagai pelanggaran atau penyimpangan dalam penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor yang dilaksanakan oleh pemerintah daerah sebagai pelaksana, dan pemerintah pusat sebagai pembina dan pengawasnya, sebagai dampak dari desentralisasi pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor. Desentralisasi sendiri sebenarnya adalah suatu

hal baik, apabila dilaksanakan dengan benar. Untuk beberapa bidang desentralisasi berdampak kurang baik, salah satunya adalah dalam hal penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor. Untuk mengatasi berbagai permasalahan yang muncul tersebut, diusulkan beberapa skenario yang dapat dilakukan sebagai alternatif kebijakan penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor di Indonesia.



Sumber: Puslitbang Transportasi Jalan dan KA, 2016

Gambar 6.
Jumlah SDM Penguji pada UPKB.

1. Sentralisasi

Pelaksanaan pengujian bermotor dengan sentralisasi, menurut teori kebijakan publik dimungkinkan apabila pelaksanaan dengan sistem desentralisasi tidak berhasil bahkan bisa dikatakan gagal, akan tetapi hal ini bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah yang baru terbit di Tahun 2014, yang mengamanatkan dalam lampirannya bahwa pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor menjadi kewenangan pemerintah kabupaten/kota. Selain bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, apabila dipaksakan penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor

secara sentralisasi akan memerlukan waktu proses yang cukup lama, bahkan harus merevisi Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, dan belum tentu dalam pelaksanaannya juga akan dapat menyelesaikan permasalahan, mengingat berbagai keterbatasan sumberdaya yang dimiliki oleh Pemerintah Pusat saat ini.

2. Tetap Desentralisasi

Pelaksanaan PKB yang sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 adalah tetap desentralisasi, akan tetapi dalam pelaksanaannya bisa dilakukan sendiri oleh pemerintah tanpa melibatkan swasta, atau melibatkan swasta. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009,

Pasal 53 ayat 3 disebutkan bahwa kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor dapat dilaksanakan oleh:

- a. Unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota;
- b. Unit pelaksana agen tunggal pemegang merk yang mendapat izin dari Pemerintah; atau
- c. Unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari pemerintah.

Di masa yang akan datang, ketiga kemungkinan pelaksanaan pengujian berkala tersebut dapat dilakukan secara kompetitif melakukan pengujian dengan baik apabila aturan dan mekanismenya sudah jelas, pelaksana PKB diakreditasi, dan ada pihak swasta yang memang mau terlibat. Oleh karena itu agar dapat berkompetisi melakukan pengujian yang baik sesuai dengan ketentuan dan tujuan keselamatan dapat tercapai, diperlukan adanya akreditasi pelaksana pemeriksaan uji berkala kendaraan bermotor. Selain itu SDM penguji juga perlu dilakukan sertifikasi kompetensi penguji, yang dapat meningkatkan kemampuan dan keahlian SDM dalam melakukan pengawasan dan pengujian.

3. Desentralisasi Dilaksanakan Sendiri oleh Pemkot/Pemkab

Selama ini pelaksanaan PKB di Indonesia, dilaksanakan sendiri oleh pemerintah kabupaten/kota tanpa melibatkan swasta, karena terdapat beberapa kendala sebagai berikut.

- a. Belum jelasnya aturan mekanisme bekerjasama dengan pihak swasta
- b. Pengujian berkala kendaraan bermotor, selama ini adalah non profit dengan tarif yang ditetapkan cukup rendah sehingga tidak menarik pihak swasta untuk terlibat
- c. Para pengguna uji berkala merasa keberatan apabila tarif dinaikkan untuk melakukan pengujian dengan melibatkan swasta
- d. Kendaraan uji hanya kendaraan umum dan kendaraan tertentu saja, sehingga konsumennya terbatas. Hal ini kurang menarik minat swasta karena tidak akan menguntungkan, tidak seperti di negara-negara maju

dimana semua kendaraan diwajibkan melakukan pengujian, dan adanya sanksi yang tegas apabila terlambat atau tidak dilakukan pengujian sesuai prosedur.

Oleh karena itu, sampai saat ini pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor di Indonesia, masih dilaksanakan oleh pemerintah sendiri tanpa melibatkan swasta, karena aturan dan mekanismenya belum jelas. Apabila pelaksanaannya masih tetap dilaksanakan oleh pemerintah sendiri, diperlukan langkah-langkah dan strategi yang tepat dan dilakukan secara sinergi dan terkoordinasi antara pemerintah pusat dan daerah. Berbagai penyimpangan yang terjadi pada pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor juga disebabkan kurang optimalnya melakukan fungsi pembinaan dan pengawasan.

4. Desentralisasi Dilaksanakan Dengan Melibatkan Swasta

Secara umum keterlibatan sektor swasta dalam penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor dapat dilakukan sebagai berikut.

- a. Pemerintah kabupaten atau kota melakukan kerjasama dengan pihak swasta dalam investasi lahan, fasilitas, dan peralatan serta operasionalisasi Unit Pengujian Kendaraan Bermotor (UPKB)

Kerjasama tersebut dapat berupa swasta penuh atau swasta sebagian. Swasta penuh yaitu pengadaan lahan, pembangunan dan pengoperasian dilakukan oleh swasta. Swasta sebagian yaitu pengadaan lahan oleh pemerintah daerah, pembangunan dan pengoperasian oleh pihak swasta. Bentuk kerjasama yang dilakukan bisa berupa *Build Operation and Transfer* (BOT). Dengan sistem ini pihak swasta yang pengoperasikan UPKB dalam jangka waktu tertentu sesuai dengan kesepakatan dan jika habis jangka waktunya pihak swasta akan menyerahkan aset tersebut kepada pemerintah. Dari sisi bisnis kedua kerjasama di atas kurang menguntungkan bagi pihak swasta kecuali jika populasi kendaraan bermotor di suatu daerah cukup tinggi seperti di kota-kota besar Jakarta atau Surabaya. Dalam kedua

kerjasama ini biasanya aspek teknis dan administrasi serta legalitas masih dipegang pihak Pemerintah.

- b. Pemerintah kabupaten atau kota bekerjasama dengan bengkel umum kendaraan bermotor dalam pemanfaatan SDM, fasilitas, dan peralatan pengujian yang dimiliki oleh bengkel umum tersebut

Dengan memanfaatkan potensi bengkel umum sebagai UPKB, kendala keterbatasan SDM dan fasilitas serta peralatan uji dapat diminimumkan. Beberapa potensi bengkel yang dapat dimanfaatkan antara lain:

- 1) Populasi dan distribusi bengkel yang telah ada merupakan potensi jaringan bengkel yang sesuai dengan populasi dan distribusi kendaraan bermotor;
- 2) Kapasitas perawatan dan perbaikan yang dilakukan rata-rata hanya 70% dari kapasitas terpasangnya. Kegiatan perawatan dan perbaikan tersebut merupakan kegiatan dengan frekuensi yang cukup signifikan. Rutinitas tersebut merupakan potensi yang dapat digunakan untuk dilakukan pengujian kelaikan jalan kendaraan bermotor;
- 3) Standar fasilitas dan peralatan yang dimiliki bengkel umum pada umumnya sama dengan yang dimiliki oleh UPKB;
- 4) Bengkel kendaraan bermotor biasanya memiliki tenaga mekanik dengan jenjang pendidikan yang terstruktur dan terpadu, sehingga memiliki pengetahuan dan keahlian mekanik otomotif yang cukup baik dan mampu melakukan pengujian;
- 5) Sistem manajemen yang baik khususnya pada bengkel resmi (*authorized*) yang didukung oleh Agen Tunggal Pemegang Merk (ATPM) biasanya memiliki jaringan bengkel yang luas dan baik.

Klasifikasi bengkel umum di Indonesia terdiri dari:

- 1) Bengkel Kelas I Tipe A-B dan C.
- 2) Bengkel Kelas II Tipe A-B dan C.
- 3) Bengkel Kelas III Tipe A-B dan C.

Pengertian bengkel umum dalam hal ini adalah bengkel umum kendaraan bermotor yang berfungsi untuk membetulkan, memperbaiki dan merawat kendaraan bermotor agar tetap memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pengklasifikasian bengkel umum dapat diartikan sebagai tingkat pemahaman terhadap persyaratan sistem mutu, mekanik, fasilitas dan peralatan serta manajemen/tenaga ahli sesuai dengan penilaian yang diterbitkan oleh Lembaga Sertifikasi (Basuki M, 2001).

Untuk mengatasi kesulitan yang dialami pemerintah dalam rangka menyediakan fasilitas, peralatan dan SDM, dimungkinkan adanya kerjasama dengan bengkel umum yang telah memenuhi persyaratan sesuai dengan yang tertuang dalam Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor: 551/MPP/Kep/110/1999 tentang Bengkel Umum Kendaraan Bermotor, serta Keputusan Bersama Menteri Perindustrian dan Perdagangan dengan Menteri Perhubungan Nomor: 581/MPP/KEP/10/1999 dan Nomor KM.79 A Tahun 1999.

Oleh karena itu agar dapat berkompetisi melakukan pengujian yang baik sesuai dengan ketentuan dan tujuan keselamatan dapat tercapai, diperlukan adanya akreditasi pelaksana pemeriksaan uji berkala kendaraan bermotor. Selain itu SDM penguji juga perlu dilakukan sertifikasi kompetensi penguji, yang dapat meningkatkan kemampuan dan keahlian SDM dalam melakukan pengawasan dan pengujian.

E. Usulan Akreditasi UPKB

Berdasarkan hasil kajian dari beberapa studi literatur, peraturan yang berlaku dan *benchmarking* terhadap akreditasi institusi lain, usulan sistem akreditasi dan sertifikasi dapat dijelaskan seperti pada Gambar 7.



Sumber: Puslitbang Transportasi Jalan dan KA, 2015

Gambar 7.
Usulan Sistem Akreditasi dan Sertifikasi PKB.

Institusi yang berhak mengeluarkan keterangan terakreditasinya atau tidak terakreditasinya Unit PKB adalah Ditjen Perhubungan Darat sebagai pembina dalam penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor yang dilaksanakan oleh daerah.

Setiap unit PKB dinilai oleh Tim Panitia Teknis yang khusus dibentuk untuk memberi nilai berdasarkan pedoman dan standar akreditasi yang telah ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan

Darat. Selanjutnya apabila terakreditasi, maka Unit PKB bersangkutan berhak untuk melakukan pengujian, apabila tidak terakreditasi maka Unit PKB yang bersangkutan untuk sementara waktu tidak berhak melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor, dan harus melakukan perbaikan peningkatan kualitas PKB sehingga bisa terakreditasi.



Sumber: Puslitbang Transportasi Jalan dan KA, 2015

Gambar 8.
Prosedur Akreditasi dan Sertifikasi PKB.

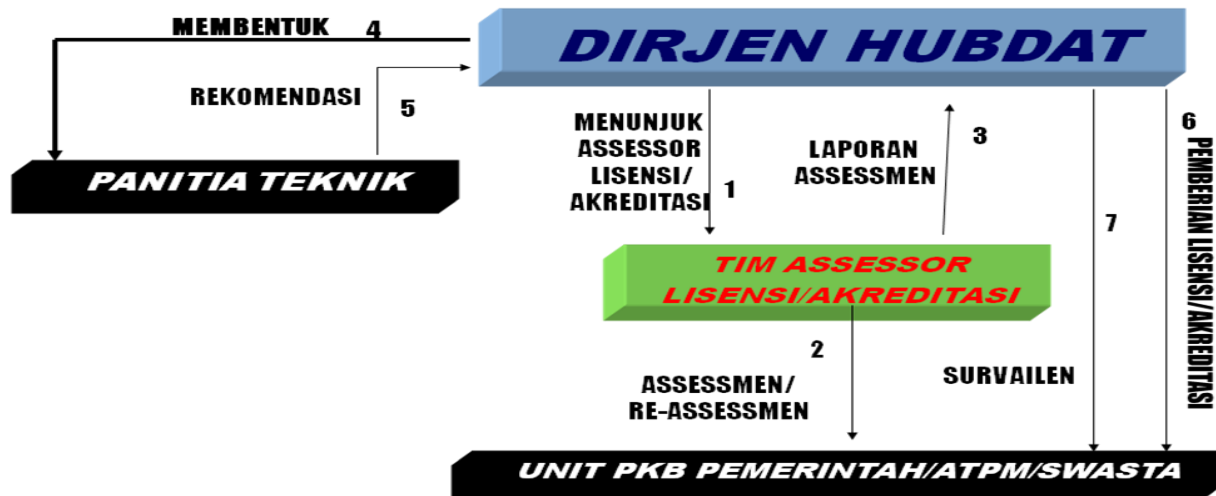
Sebelum dilakukan penilaian oleh Tim Panitia Teknis dari pusat, terlebih dahulu unit PKB masing-masing melakukan pengawasan dan evaluasi internal manajemen pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor mulai dari persyaratan teknis, SDM, dan proses

administrasi proses pengujian berkala. Hal ini dilakukan, agar unit PKB bisa mengukur dirinya sendiri, mengenai kualitas pelaksanaan pengujian berkala yang dilakukannya, serta dapat memetakan kekurangan apa yang dialami, dan kebutuhan apa yang harus

dipenuhi agar dapat memenuhi persyaratan akreditasi PKB.

Ditjen Perhubungan Darat sebagai pembina terlebih dahulu tentunya harus membentuk panitia teknis, membuat pedoman, dan

standardisasi penilaian serta disosialisasikan kepada seluruh pelaksana pengujian berkala kendaraan bermotor baik milik Pemda maupun milik swasta.



Sumber: Puslitbang Transportasi Jalan dan KA, 2015

Gambar 9.
Pembentukan Tim Akreditasi Unit PKB.

F. Usulan Penilaian Kinerja UPKB untuk Akreditasi

Dalam mengakreditasi Unit Pengujian PKB, beberapa persyaratan harus dipenuhi oleh pelaksana pengujian berkala kendaraan bermotor. Usulan penilaian kinerja dalam penelitian ini beberapa persyaratan untuk mendapatkan akreditasi mengacu pada beberapa perundangan dan peraturan terkait PKB serta perundangan/peraturan terkait pelayanan publik sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 96 Tahun 2012 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.
6. PermenPAN Nomor 36 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan, Penetapan, dan Penerapan Standar Pelayanan.
7. PermenPAN Nomor 38 Tahun 2012 tentang Pedoman Penilaian Kinerja Unit Pelayanan Publik.
8. PermenPAN Nomor 15 Tahun 2014 tentang Pedoman Standar Pelayanan.

Berdasarkan perundangan tersebut, untuk mendapatkan akreditasi suatu unit pelaksana pengujian kendaraan bermotor, harus memenuhi persyaratan Standar Teknis Unit Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Standar Proses Pengujian, dan Standar Pelayanan, sebagai ukuran penilaian kinerja UPKB.

1. Penilaian Standar Teknis Unit PKB

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.133 Tahun 2015 Pasal 3, pelaksana uji kendaraan bermotor harus memenuhi persyaratan standar teknis sebagai berikut:

- a. Pengujian dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kompetensi di bidang pengujian kendaraan bermotor.
- b. Pemilihan jenis, tipe, kapasitas, jumlah dan teknologi fasilitas meupun peralatan pengujian harus dilakukan sesuai kebutuhan.
- c. Pengujian dilakukan sesuai perosedur dan tata cara pengujian berkala kendaraan bermotor.
- d. Lokasi unit pengujian harus sesuai dengan persyaratan yang ditetapkan dalam peraturan yang berlaku.
- e. Harus melaksanakan pengujian sesuai dengan akreditasi yang diberikan.

- f. Pengujian harus akurat dan dapat dipertanggungjawabkan.
- g. Fasilitas dan peralatan pengujian harus dirawat secara periodik, sehingga semua fasilitas dan peralatan pengujian selalu dalam kondisi layak pakai.
- h. Peralatan pengujian harus dikalibrasi.
- i. Kapasitas dan fasilitas peralatan pengujian harus sesuai dengan jumlah, jenis, dan ukuran kendaraan bermotor dan/atau kereta tempelan yang diuji.
- j. Harus tersedia sistem informasi yang berisi kemudahan dan kejelasan bagi pemohon pengujian berkala dan terintegrasi secara nasional.
- Berdasarkan kesepuluh persyaratan tersebut diusulkan penetapan penilaian kinerja UPKB berdasarkan standar teknis pengujian berkala kendaraan bermotor.

Tabel 4.
Penilaian Terhadap Standar Teknis Unit PKB

No.	Uraian	Indikator	Kondisi Lapangan	Penilaian
1.	Fasilitas Pengujian	Pengujian Statis	a. Tetap	50
			b. Tidak tetap	25
			c. Tidak Punya	0
		Pengujian Keliling	a. Lengkap	50
			b. Tidak Lengkap	25
			c. Tidak Punya	0
2.	Peralatan Pengujian	Kelengkapan Peralatan	a. Lengkap	30
			b. Tidak Lengkap	15
			c. Tidak Punya	0
		Berfungsinya Peralatan	a. Semua berfungsi	30
			b. Sebagian berfungsi	10
			c. Semua Tidak Berfungsi	0
		Teknologi Peralatan	a. Komputerisasi	30
			b. Sebagian compute risasi	15
			c. Manual	0
3.	Kompetensi Penguji	Ketersediaan kompetensi penguji	a. Tersedia sesuai kebutuhan	30
			b. Kurang tersedia	10
			c. Tidak Tersedia	0
		Jumlah penguji sesuai kebutuhan	a. Cukup	30
			b. Kurang	15
			c. Tidak ada	0
4.	Prosedur dan Tatacara Pengujian	Kesesuaian dengan yang dipersyaratkan dalam PM.133 Tahun 2015	a. Sesuai	30
			b. Beberapa Kurang Sesuai	10
			c. Banyak yang tidak sesuai	5
			d. Semua tidak sesuai	0
5.	Lokasi Unit Pengujian	Keterjangkauan dan kelas jalan	a. Mudah dijangkau, sesuai kelas jalan	30
			b. Mudah dijangkau, tidak sesuai kelas jalan	15
			c. Sulit Dijangkau, tidak sesuai kelas jalan	5
			d. Tidak ada	0
6.	Bukti Hasil Uji	Sesuai dengan PM.133 Tahun 2015	a. Kartu Uji dan Stiker	25
			b. Kartu Uji, dan Cat Sampling	15
			c. Buku Uji, dan Stiker	10
			d. Buku Uji, dan Cat Sampling	5

No.	Uraian	Indikator	Kondisi Lapangan	Penilaian
7.	Pemeliharaan Fasilitas dan Peralatan Uji	Rutinitas pemeliharaan alat	a. Dipelihara secara periodik b. Dipelihara tidak secara periodik c. Tidak dipelihara	30 10 0
8.	Kalibrasi	Periode kalibrasi	a. Semua alat dikalibrasi secara periodik b. Sebagian alat dikalibrasi c. Tidak dikalibrasi	30 10 0
9.	Kapasitas uji	Kapasitas uji sesuai dengan volume kendaraan wajib uji per hari	a. Kapasitas uji sesuai dengan volume kendaraan wajib uji b. Kapasitas uji kurang dari volume uji (< 30%) c. Kapasitas uji kurang dari volume uji (< 50%)	30 10 5
10.	Sistem Informasi	Sistem informasi terintegrasi	a. Sistem informasi terintegrasi dengan pusat b. Sistem informasi belum terintegrasi	25 10
		Sistem Informasi Audio, dan tersdia visual	a. Informasi audio dan visual b. Informasi non visual c. Papan pengumuman	25 15 5
11.	Pemberian Bukti Uji	Lulus Waktu Pemberian bukti lulus uji	a. <10 menit setelah selesai uji b. 10 - 15 menit c. 15 - 20 menit d. > 20 menit.	25 15 10 5
Jumlah Nilai				500

Sumber: Hasil Analisis, 2016

2. Penilaian Standar Pelayanan Unit PKB

Unit PKB sebagai unit pelayanan publik harus mempunyai dimensi standar pelayanan publik, sebagaimana yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik bahwa setiap penyelenggara pelayanan publik baik yang memberikan pelayanan kepada masyarakat secara langsung maupun tidak langsung wajib menyusun, menetapkan, dan menerapkan standar pelayanan sebagai tolok ukur dalam penyelenggaraan pelayanan di lingkungan masing-masing. Dalam PermenPAN Nomor 15 Tahun 2014 tentang Pedoman Standar Pelayanan, standar pelayanan adalah tolok ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur.

Dalam pelaksanaan pelayanan pengujian berkala kendaraan bermotor, dengan mengacu pada peraturan terkait pelayanan

publik, standar pelayanan yang diusulkan pada penelitian ini untuk menjadi standar pelayanan pengujian berkala kendaraan bermotor yang harus dinilai sebagai berikut:

- Standar 1 : Moto, Visi, dan Misi
- Standar 2 : Standar Pelayanan dan Maklumat Pelayanan
- Standar 3 : Sistem Mekanisme dan Prosedur
- Standar 4 : Sumber Daya Manusia
- Standar 5 : Sarana dan Prasarana Pengujian
- Standar 6 : Penanganan Pengaduan
- Standar 7 : Indeks Kepuasan Masyarakat
- Standar 8 : Sistem Informasi
- Standar 9 : Produktivitas Dalam Pencapaian Target Pelayanan

Adapun substansi masing-masing standar juga mengacu pada peraturan terkait pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor yang harus dipenuhi oleh setiap unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor. Standar-standar tersebut perlu diuraikan secara jelas, sehingga tidak membingungkan yang akan dinilai maupun tim penilai. Perlu adanya

kesamaan pemahaman dan persepsi terhadap standar akreditasi PKB, agar penilaian yang diberikan akurat, dan dapat dipertanggungjawabkan sesuai standar, dan transparan.

Setelah standar pelayanan ditetapkan, selanjutnya dilakukan penilaian untuk

masing-masing standar. Mengacu pada penilaian pelayanan publik PermenPAN Nomor 38 Tahun 2012, penilaian dapat dilakukan seperti pada Tabel 5.

Tabel 5.
Bobot Penilaian Terhadap Standar Pelayanan Pada UPKB

Standar	Uraian	Jumlah Pertanyaan	Bobot	Nilai Maksimum
Standar 1	Moto, Visi, dan Misi	3	5%	50
Standar 2	Standar Pelayanan dan Maklumat Pelayanan	2	25%	250
Standar 3	Sistem Mekanisme dan Prosedur	4	10%	100
Standar 4	Sumber Daya Manusia	6	17%	170
Standar 5	Sarana dan Prasarana Pengujian	3	8%	80
Standar 6	Penanganan Pengaduan	4	10%	100
Standar 7	Indeks Kepuasan Masyarakat	4	10%1	100
Standar 8	Sistem Informasi	3	7%	70
Standar 9	Produktivitas Dalam Pencapaian Target Pelayanan	2	8	80
Jumlah Nilai			100%	1.000

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Nilai Total Bobot 100%, dan nilai Total Nilai Maksimum adalah 1.000. Teknik penilaian dilakukan dengan cara sederhana, yaitu dengan menjumlahkan nilai-nilai perolehan sesuai kondisi di lapangan yang didukung oleh pembuktian, baik dalam bentuk dokumen, hasil wawancara, serta melalui pengamatan langsung.

Pertanyaan yang diusulkan dimuat dalam melakukan penilaian pada pelaksanaan uji

berkala kendaraan bermotor, dilakukan penyesuaian dengan peraturan yang berlaku terkait pengujian berkala kendaraan bermotor, dan tidak hanya berpatokan pada peraturan tentang pelayanan publik. Hal ini dikarenakan ada hal-hal teknis yang harus dipenuhi dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor.

Tabel 6.
Penilaian Standar Pelayanan Unit PKB

Standar	Uraian	Indikator	Kondisi Lapangan	Nilai
Standar 1	Moto, Visi, dan Misi	Adanya visi dan misi yang dijabarkan dengan jelas mengacu pada tujuan pelaksanaan PKB sesuai dengan peraturan yang berlaku dan pelayanan publik	a. Mengacu pada peraturan/perundangan tentang PKB, dan pelayanan publik serta dijabarkan dalam perencanaan	25
			b. Mengacu peraturan/perundangan tentang PKB, dan pelayanan publik tetapi tidak dijabarkan dalam perencanaan	15
			c. Tidak mengacu pada peraturan/perundangan tentang PKB, dan pelayanan publik tetapi dijabarkan dalam perencanaan	10
			d. Tidak mengacu pada peraturan/perundangan tentang PKB, dan pelayanan publik serta tidak dijabarkan dalam perencanaan	0

Standar	Uraian	Indikator	Kondisi Lapangan	Nilai
		Penetapan motto pelayanan yang mampu memotivasi pegawai untuk memberikan pelayanan terbaik	a. Ada, dipahami, dan memotivasi pelaksana	15
			b. Ada, tidak dipahami pelaksana	5
			c. Tidak ada	0
		Motto pelayanan diumumkan secara luas kepada pengguna layanan	a. Diumumkan secara luas melalui berbagai media massa	10
			b. Diumumkan terbatas	7
			c. Tidak diumumkan	0
Standar 2	Standar Pelayanan dan Maklumat Pelayanan	Penyusunan, Penetapan, dan Penerapan Standar Pelayanan yang mengacu Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, dan perundangan peraturan terkait PKB.	a. Standar Pelayanan untuk semua jenis pelayanan mengacu pada peraturan/perundangan tentang PKB, dan pelayanan publik	200
			b. Standar Pelayanan tidak semua jenis atau tidak sepenuhnya mengacu peraturan/perundangan tentang PKB, dan peraturan/perundangan pelayanan publik	100
			c. Standar Pelayanan sama sekali tidak mengacu peraturan/perundangan tentang PKB, dan peraturan/perundangan pelayanan publik	50
			d. Tidak ada Standar Pelayanan	0
		Maklumat Pelayanan yang dipublikasikan	a. Disusun dan dipublikasikan	50
			b. Tidak ada Maklumat Pelayanan	0
Standar 3	Sistem Mekanisme dan Prosedur	Memiliki sertifikat ISO 9001:2008 dalam menyelenggarakan pelayanan publik dengan ruang lingkup semua jenis mengacu peraturan/perundangan tentang PKB, dan peraturan/perundangan pelayanan publik	a. Sertifikat mencakup semua jenis pelayanan mengacu mengacu peraturan/perundangan tentang PKB, dan peraturan/perundangan pelayanan publik	25
			b. Sertifikat tidak mencakup semua jenis pelayanan atau tidak sepenuhnya mengacu peraturan/perundangan tentang PKB, dan peraturan/perundangan pelayanan publik	10
			c. Tidak memiliki	0
		Menerapkan Sistem Manajemen Mutu (SMM), namun tidak memiliki sertifikat ISO 9001:2008	a. SMM mencakup semua jenis pelayanan mengacu peraturan/perundangan tentang PKB, dan peraturan/perundangan pelayanan publik	25
			b. SMM tidak mencakup semua jenis pelayanan atau tidak sepenuhnya mengacu peraturan/perundangan tentang PKB, dan peraturan/perundangan pelayanan publik	10
			c. Tidak menerapkan	0
		Penetapan Standar Operasional Prosedur (SOP)	a. Ada, dan diterapkan	25
			b. Ada, tidak diterapkan	10
			c. Tidak ada	0
		Penetapan uraian tugas yang jelas	a. Ada, dan dipampangkan	25
			b. Ada, dan tidak dipampangkan	10
			c. Tidak ada uraian tugas	0
Standar 4	Sumber Daya Manusia	Penetapan dan penerapan pedoman kode etik pegawai	a. Ada, dan diterapkan	30
			b. Ada, tidak diterapkan	10
			c. Tidak ada	0

Standar	Uraian	Indikator	Kondisi Lapangan	Nilai
		Sikap dan perilaku pegawai dalam memberikan pelayanan kepada pengguna layanan	a. Baik	30
			b. Cukup	10
			c. Kurang	0
		Tingkat kedisiplinan pegawai dalam memberikan pelayanan kepada pengguna layanan	a. Disiplin	30
			b. Kurang disiplin	10
			c. Tidak disiplin	0
		Tingkat kepekaan/ respon pegawai dalam memberikan pelayanan kepada pengguna layanan	a. Responsif	30
			b. Kurang responsif	10
			c. Tidak responsif	0
		Tingkat keterampilan pegawai dalam memberikan pelayanan kepada pengguna layanan	a. Terampil	25
			b. Kurang terampil	10
			c. Tidak terampil	0
Standar 5	Sarana dan Prasarana Pengujian	Penetapan kebijakan pengembangan pegawai dalam rangka peningkatan keterampilan/ profesionalisme pegawai dengan tujuan meningkatkan kualitas pelayanan kepada pengguna pelayanan	a. Ada, sesuai kebutuhan	25
			b. Ada, tidak sesuai kebutuhan	10
			c. Tidak ada	0
		Sarana dan prasarana yang dipergunakan untuk proses pelayanan telah didayagunakan secara optimal	a. Dipergunakan secara optimal	30
			b. Dipergunakan, tidak optimal	15
			c. Tidak dipergunakan	0
		Sarana dan prasarana pelayanan yang tersedia memberikan kenyamanan kepada pengguna layanan (perhatikan: kebersihan, kesederhanaan, kelayakan dan kemanfaatan)	a. Sangat Bersih	30
			b. Bersih	15
			c. Tidak bersih	0
		Sarana pengaduan (Kotak pengaduan, loket pengaduan, telepon tol, email dan lainnya)	a. Ada, dan efektif	20
			b. Ada, tidak efektif	10
			c. Tidak ada	0
Standar 6	Penanganan Pengaduan	Sistem/prosedur pengelolaan pengaduan pengguna layanan	a. Ada, dan dikelola dengan baik	30
			b. Ada, tidak dikelola dengan baik	10
			c. Tidak ada	0
		Petugas khusus/unit yang menangani pengelolaan pengaduan	a. Ada	30
			b. Tidak ada	0
		Persentase jumlah pengaduan yang dapat diselesaikan	a. 71% - 100 % diselesaikan	20
			b. 51% - 70% diselesaikan	10
			c. 10% - 50% diselesaikan	5
			d. < 10% diselesaikan	0

Standar	Uraian	Indikator	Kondisi Lapangan	Nilai
		Pengelolaan pengaduan yang mengacu Peraturan Menteri PAN-RB Nomor 13 Tahun 2009 dalam rangka peningkatan kualitas pelayanan	a. Mengacu	20
			b. Tidak mengacu	5
Standar 7	Indeks Kepuasan Masyarakat	Pelaksanaan survei IKM dalam periode penilaian	a. Dilaksanakan untuk seluruh jenis pelayanan	25
			b. Dilaksanakan untuk sebagian jenis pelayanan	10
			c. Tidak dilaksanakan	0
		Survei IKM yang dilakukan yang mengacu Kepmenpan 25 Tahun 2004 dalam periode penilaian.	a. Mengacu untuk seluruh jenis pelayanan	25
			b. Mengacu untuk sebagian jenis pelayanan	10
			c. Tidak mengacu	0
		Rata –rata skor IKM yang diperoleh	a. 80 -100	25
			b. 60-79	10
			c. < 60	0
		Tindak lanjut dari hasil survei IKM	a. Ada tindak lanjut	25
			b. Tidak ada tindak lanjut	0
Standar 8	Sistem Informasi	Sistem informasi pelayanan secara elektronik	a. Ada, berfungsi dan di-update	25
			b. Ada, berfungsi sebagian dan sebagian diupdate	10
			c. Tidak ada	0
		Penyampaian informasi pelayanan publik kepada pengguna layanan	a. Ada	20
			b. Tidak ada	0
		Tingkat keterbukaan informasi pelayanan kepada pengguna layanan	a. Sangat terbuka	25
			b. Terbuka	10
			c. Tidak terbuka	0
			Standar 9	Produktivitas Dalam Pencapaian Target Pelayanan
b. Tidak ada	0			
Tingkat Pencapaian target kinerja	a. Tercapai/Melampaui (> 100%)	40		
	b. Tidak Tercapai (80%-99%)	30		
	c. Tidak Tercapai (40%-79 %)	20		
d. Tidak tercapai (<40%)	0			
Jumlah Nilai				1.000

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Penilaian kinerja Unit PKB berdasarkan pada dua standar tersebut yaitu standar teknis dengan bobot 70% dan standar pelayanan dengan bobot 30%. Bobot untuk standar teknis lebih besar, karena kondisi standar teknis ini sangat menentukan. Apabila terjadi penyimpangan dalam standar teknis, maka

pelayanan pengujian tidak dapat dilakukan dengan optimal. Penilaian kinerja Unit PKB dapat dilihat pada Tabel 7.

Berdasarkan penilaian tersebut, didapatkan kriteria penilaian kinerja PKB, untuk usulan akreditasi seperti yang disajikan pada Tabel 8.

Tabel 7.
Penilaian Kinerja Unit PKB

Gabungan	Bobot	Nilai Maksimum	B x N
Teknis	70%	500	350
Pelayanan	30%	1.000	300
Jumlah		1.500	650

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 8.
Kriteria Penilaian Kinerja Unit PKB

Kriteria Kinerja	Nilai	Usulan akreditasi
Sangat baik	501 s.d 650	A
Baik	351 s.d 500	B
Kurang baik	201 s.d 350	C
Tidak baik	< 200	Tidak terakreditasi

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Bagi UPKB yang tidak terakreditasi, perlu diberikan peringatan atau sanksi untuk sementara tidak bisa melakukan pengujian sampai persyaratan atau standar teknis dan pelayanannya terpenuhi, agar ada upaya untuk meningkatkan nilai kinerjanya agar dapat terakreditasi. Sedangkan untuk yang nilainya kurang baik juga perlu diberikan peringatan agar dapat meningkatkan akreditasinya.

KESIMPULAN

Dalam implementasi pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor oleh Unit Pengujian Kendaraan Bermotor (UPKB) yang dilaksanakan sendiri oleh pemerintah kabupaten/kota di 34 provinsi di Indonesia teridentifikasi masih banyak ditemukan penyimpangan seperti pungutan liar yang dilakukan oleh oknum petugas, kurangnya sumber daya manusia baik secara jumlah maupun kualitas pendidikan dan kompetensinya, sarana dan prasarana di sebagian besar UPT PKB di kabupaten/kota masih kurang memadai secara jenis alat maupun kondisi dari alat uji dan UPT PKB masih dijadikan sebagai pemasukan pendapatan asli daerah (PAD) utama sehingga mengabaikan aspek keselamatan terhadap kendaraan yang diuji.

Pada prinsipnya belum ada Unit PKB yang benar-benar baik 100%, walaupun Unit PKB tersebut sebenarnya cukup baik, tetapi masih saja terdapat beberapa penyimpangan dan kelemahan. Kelemahan yang terjadi bisa dari sisi fasilitas, peralatan, ketersediaan SDM penguji, system informasi, maupun dalam proses uji. Di beberapa PKB teridentifikasi, ketersediaan alat uji tapi alat uji

tersebut tidak berfungsi karena kurangnya perawatan, dan usianya yang sudah cukup lama. Selain itu ada juga Unit PKB yang kekurangan supply listrik untuk mengoperasikan alat, sehingga menjadi kendala untuk pelaksanaan uji, dan dilakukan uji manual, karena biasanya konsumen tidak sabar menunggu.

Selama ini belum ada standar penilaian yang baku terhadap kinerja UPKB. Penilaian pernah dilakukan oleh Pusbang Darat BPSDM melalui survei dengan melakukan sampling terhadap 113 UPKB di 34 provinsi, dengan kriteria penilaian yang ditetapkan oleh Pusbang BPSDM sendiri.

Solusi yang dibutuhkan untuk memperbaiki kinerja UPKB adalah dengan akreditasi UPKB dan sertifikasi SDM penguji. Dengan adanya akreditasi UPKB diharapkan setiap UPKB berusaha untuk mendapatkan akreditasi agar dapat melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor, bagi UPKB yang sudah terakreditasi tetapi nilainya masih kurang baik diharapkan ada upaya untuk meningkatkan akreditasinya.

Salah satu cara untuk memberikan akreditasi terhadap UPKB adalah dengan melakukan penilaian kinerja terhadap masing-masing Unit Pengujian Kendaraan Bermotor baik milik pemerintah maupun milik swasta kedepannya, sehingga semua UPKB bisa bersaing secara kompetitif, yang pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan kualitas pengujian kendaraan bermotor di Indonesia dengan tujuan utama meningkatkan keselamatan dapat tercapai. Penilaian Kinerja terhadap Unit Pengujian Kendaraan Bermotor (UPKB) Dalam mengakreditasi Unit Pengujian PKB, beberapa persyaratan harus

dipenuhi oleh pelaksana pengujian berkala kendaraan bermotor. Usulan penilaian kinerja dalam penelitian ini beberapa persyaratan untuk mendapatkan akreditasi mengacu pada beberapa perundangan dan peraturan terkait PKB serta perundangan/peraturan terkait pelayanan publik. Berdasarkan perundangan tersebut, untuk mendapatkan akreditasi suatu unit pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor, harus memenuhi persyaratan Standar Teknis Unit Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, Standar Proses Pengujian, dan Standar Pelayanan, sebagai ukuran penilaian kinerja UPKB. Penilaian kinerja Unit PKB berdasarkan pada dua standar tersebut yaitu standar teknis dengan bobot 70%, dan nilai maksimum 500, serta standar pelayanan dengan bobot 30%, dan nilai maksimum 1000. Bobot untuk standar teknis lebih besar, karena kondisi standar teknis ini sangat menentukan. Apabila terjadi penyimpangan dalam standar teknis, maka pelayanan pengujian tidak dapat dilakukan dengan optimal.

SARAN

Guna melakukan penilaian terhadap kinerja UPKB dalam rangka akreditasi UPKB di Indonesia diperlukan beberapa kesiapan yaitu penelitian ini dapat dimanfaatkan untuk penilaian kinerja UPKB di Indonesia, namun sebelumnya perlu uji coba instrument penilaian kinerja dan yang telah disusun sebelum diimplementasikan, data kinerja UPKB di seluruh Indonesia sangat diperlukan apabila akan diimplementasikan akreditasi UPKB sebagai salah satu dasar untuk penentuan akreditasi UPKB, perlu keterlibatan semua pihak pemerintah pusat, pemerintah daerah, pihak swasta yang memang ingin terlibat dalam penyelenggaraan pengujian berkala dalam perencanaan dan implementasi penilaian kinerja UPKB dalam rangka akreditasi UPKB, selain itu apabila akan dilakukan penilaian terhadap UPKB sebelumnya perlu disosialisasikan dahulu, baik programnya maupun instrumentnya terlebih dahulu, agar semua UPKB dapat mempersiapkan diri dengan mengevaluasi dirinya sendiri, sebelum dilakukan penilaian kinerja UPKB.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terimakasih disampaikan kepada Kepala Badan Litbang Perhubungan, Kepala Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Ketua Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (IPKBI), serta rekan-rekan peneliti dan pembantu peneliti di lingkungan Pusat Litbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian.

DAFTAR PUSTAKA

- Basuki, M. 2001. *Penelitian Bengkel Perawatan Kendaraan Bermotor Sebagai Lembaga Pengujian Berkala*. Majalah Ilmiah Pengkajian Industri, Edisi No.13/April/2001. Jakarta: Deputi Teknologi Industri Rancang Bangun dan Rekayasa BPPT.
- Budiman, B. 2002. *System on Line Terintegrasi Pengujian Kendaraan Bermotor*. Makalah pada Ceramah Ilmiah yang Diselenggarakan oleh Badan Litbang Perhubungan. Jakarta.
- Dunn, William. 1998. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Rachmat Kurniawan. 2016. *Penentuan Metode Pembobotan (Rekonsiliasi) Indikasi Nilai Yang Terbaik untuk Ditetapkan*. Artikel DJKN. Jakarta.
- Sugiyono. 2009. *Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Bandung: Alfabeta.
- Wahab, S.A. 2008. *Analisis Kebijakan Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Edisi Kedua. Jakarta: Bumi Aksara.
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. Jakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor PM.133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Jakarta.
- Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Kep. MNLH No. Kep-35/MENLH/10/1993 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor. Jakarta.

