

PENGAWASAN KEGIATAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR UNTUK MENINGKATKAN KESELAMATAN DAN KELAIKAN JALAN

Budi Sitorus

Calon Peneliti Bidang Transportasi Jalan – Badan Litbang Perhubungan
Jln. Medan Merdeka Timur No. 5, Jakarta 10110
e-mail : budi_dephub@yahoo.co.id

Abstract – Road transport accidents in Indonesia over 7% due to factors especially motor vehicles that do not meet the technical requirements and road worthy. Testing public transport both passengers and goods shall not optimal test is a problem. Increased motor vehicle quickly and limited facilities and human resources in the unit tests in the area including a new division to be a problem area in order to establish a quality testing, therefore, necessary supervision firm, consistent, and effective.

Purpose of the study is to formulate recommendations to increase supervision of the implementation of the test vehicle. Benefits are policy advice to improve road transport safety. The method used by the descriptive and evaluative analysis of formal legality. Data were collected through literature study, the results of research and related scientific publications. The results presented are the factors that are monitored and improved surveillance should be done, to meet the threshold monitoring roadworthy, supporting measures of supervision, socialization and proper publication, targeted testing of safety, enhance the online system integrated testing.

Keywords: Surveillance testing of motor vehicles; motor vehicle roadworthiness, safety; motor vehicle testing system online

Abstrak – Kecelakaan transportasi jalan di Indonesia lebih dari 7% disebabkan oleh faktor kendaraan bermotor apalagi yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pengujian kendaraan umum baik penumpang maupun barang yang wajib uji belum optimal merupakan masalah. Bertambahnya kendaraan bermotor dengan cepat dan terbatasnya fasilitas dan sumber daya manusia di unit pengujian di daerah termasuk daerah pemekaran baru menjadi masalah dalam rangka menegakkan pengujian yang berkualitas, oleh karena itu dibutuhkan pengawasan yang tegas, konsisten, dan efektif.

Tujuan kajian adalah merumuskan rekomendasi peningkatan pengawasan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor. Manfaat adalah masukan

kebijakan untuk meningkatkan keselamatan transportasi jalan. Metode yang digunakan dengan pendekatan deskriptif evaluatif dan analisis legalitas formal. Data dikumpulkan melalui studi pustaka, hasil-hasil penelitian dan publikasi ilmiah terkait.

Hasil yang diajukan adalah faktor-faktor yang diawasi dan peningkatan pengawasan yang harus dilakukan, pengawasan untuk memenuhi ambang batas laik jalan, langkah pendukung pengawasan, sosialisasi dan publikasi yang benar, target pengujian yaitu keselamatan, meningkatkan sistem online terintegrasi pengujian.

Kata kunci: Pengawasan pengujian kendaraan bermotor; kelaikan jalan kendaraan bermotor, keselamatan; pengujian kendaraan bermotor sistem online.

PENDAHULUAN

Keselamatan transportasi jalan sangat dituntut oleh pengguna jasa transportasi, oleh karena itu berbagai upaya harus dilakukan sebagai jaminan bagi penggunaannya dalam melakukan perjalanan. Jaminan keselamatan tersebut ditentukan oleh kondisi fisik kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Lebih dari 7% kecelakaan di Indonesia disebabkan oleh faktor kendaraan.

Persyaratan teknis dan laik jalan diuji melalui pengujian berkala kendaraan bermotor. Fungsi pengujian adalah memberikan jaminan keselamatan, melestarikan fungsi lingkungan, memberi pelayanan umum kepada masyarakat.

Sesuai Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 53 bahwa pengujian berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Dari sekitar 83 juta unit pada tahun 2009, kendaraan bermotor sebagian adalah kendaraan umum baik penumpang maupun barang yang wajib uji berkala, tetapi unit pengujian kendaraan bermotor di kabupaten/kota belum mencukupi

terutama daerah pemekaran.

Kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan atau yang tidak memenuhi persyaratan uji seharusnya tidak beroperasi di jalan, akan tetapi masih ada pelanggaran yang dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang merupakan masalah. Pelaksanaan pengujian berkala selama ini dilakukan oleh pemerintah melalui Unit Pengujian Kendaraan Bermotor di daerah kabupaten/kota dan umumnya belum melibatkan pihak swasta. Sedangkan pada Pasal 53 ayat (3) huruf b dan c UU No. 22 Tahun 2009, pihak swasta yang mendapat izin Pemerintah boleh melaksanakan uji berkala, hal ini masih memerlukan pembahasan teknis pelaksanaannya dan pengawasan. Pada Pasal 9, Kementerian Perhubungan sebagai penyelenggara bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai kewenangan menetapkan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor.

Banyak kendaraan yang sebenarnya tidak laik jalan tetapi lulus uji dan beroperasi dengan bebas yang sangat berbahaya bagi keselamatan serta menambah polusi udara. Masih banyak pengujian kendaraan bermotor dengan peralatan manual meskipun oleh petugas yang memang berwenang tetapi hasilnya kurang akurat dibandingkan dengan peralatan pengujian mekanis.

Terdapat pengujian yang mempercepat prosesnya atau buru-buru karena jumlah kendaraan yang akan diuji lebih banyak daripada kapasitas uji perharinya, sehingga kurang teliti dan hasilnya tidak akurat. Ada pula kendaraan diuji di luar dengan cara manual karena peralatan yang mekanis jenuh apabila telah menguji 40 kendaraan, maka diistirahatkan sebentar, setelah itu dipakai lagi untuk menguji.

Pada umumnya pengguna jasa pengujian tidak mengetahui kapasitas lajur pengujian dan prosesnya, karena itu keberhasilan dan kualitas ada pada petugas pengujian dan peralatan yang dipakai sehingga sangat perlu pengawasan. Pengawasan dilakukan supaya tidak terjadi penyimpangan dan tercapai tujuan pengujian kendaraan bermotor yakni menciptakan keselamatan. Oleh karena itu yang penting adalah menciptakan hasil uji yang akurat, kendaraan lulus uji benar-benar laik dan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sesuai ketentuan ambang batas kelaikan.

Tujuan kajian adalah merumuskan rekomendasi peningkatan pengawasan pelaksanaan pengujian

berkala kendaraan bermotor.

Manfaat adalah masukan kebijakan perbaikan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan transportasi jalan.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Rahmat Firdaus (2004:190), pengawasan adalah kegiatan untuk mengetahui apakah pelaksanaan kerja sesuai dengan rencana atau tidak, dengan maksud untuk dapat mencegah terjadinya penyimpangan-penyimpangan dan apabila terlanjur terjadi penyimpangan dapat segera diadakan tindakan koreksi.

Menurut Sondang P. Siagian (1998:258), pengawasan adalah keseluruhan upaya pengamatan pelaksanaan kegiatan operasional guna menjamin bahwa berbagai kegiatan tersebut sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

Pengawasan adalah proses dalam menetapkan ukuran kinerja dan pengambilan tindakan yang dapat mendukung pencapaian hasil yang diharapkan sesuai dengan kinerja yang telah ditetapkan tersebut. *Controlling is the process of measuring performance and taking action to ensure desired results.* (Schermerhorn, 2002)

Pengawasan adalah proses untuk memastikan bahwa segala aktifitas yang terlaksana sesuai dengan apa yang telah direncanakan. *the process of ensuring that actual activities conform the planned activities.* (Stoner, Freeman, & Gilbert, 1995).

Pengawasan sangat erat kaitannya dengan perencanaan. Strategi pengawasan perlu diatur, agar dapat mencapai sasaran atau target yang diinginkan, tidak seorang manajer yang dapat melaksanakan pengawasan jika belum membuat atau menyusun rencana dengan baik. Pengawasan yang baik sangat memungkinkan seorang manajer dapat mengalami bahwa segala aktivitas organisasi dapat dilakukan baik jika tidak didukung oleh rencana yang baik.

Pengujian berkala kendaraan bermotor mencakup pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis meliputi: susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri dan rancangan teknis kendaraan bermotor sesuai peruntukannya.

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.

Pengujian berkala melalui pengujian mekanis dan pengujian visual. Pengujian mekanis melalui *pit lift/play detector*, *head light testing* (uji kuat pancar lampu utama depan), *side slip testing* (uji kincup roda depan), *axle load motor* (ukuran berat sumbu kendaraan), *brake testing* (uji gaya rem), *speedometer testing* (uji kebenaran penunjukan speedometer), uji emisi gas buang (*smoke*, *CO*, *HC*), *suspension testing* dan *noise testing* (uji kebisingan).

Pengujian visual terhadap kelengkapan kendaraan meliputi a. Nomor kendaraan, nomor rangka, nomor mesin, b. Motor penggerak, penerus daya, kemudi, sistem rem, sistem pembuangan, lampu-lampu, suspensi dan roda-roda, c. peralatan dan kelengkapan tambahan, d. Daya angkut, muatan sumbu, kelas jalan, dan batas-batas ukuran, e. Komponen pendukung (sabuk keselamatan, kaca spion, *spakboard*, *bumper*, penghapus kaca).

Dalam Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 53 dinyatakan bahwa:

- Uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan
- Uji berkala meliputi pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor, dan pengesahan hasil uji
- Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor dilaksanakan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota, unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari pemerintah, dan unit pelaksana pengujian swasta yang mendapat izin dari pemerintah.

Secara legalitas terbuka peluang kerjasama dengan swasta yaitu Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. 55/ MPP/Kep/110/1999 tentang Bengkel Umum Kendaraan Bermotor, dan Keputusan Bersama Menteri Perindustrian dan Perdagangan dengan Menteri Perhubungan No. 581/MPP/Kep/10/1999 dan No. KM. 79 A Tahun 1999.

Hasil penelitian sebelumnya yang relevan dengan penelitian ini adalah:

1. Sdr. Mardjani (2005) dengan judul tesis: Hubungan motivasi kerja dengan kinerja pegawai pada Unit Pelaksana Teknis Dinas

Perhubungan DKI Jakarta menyatakan terdapat 7 faktor motivasi, 12 faktor pemeliharaan dan 13 faktor kinerja, dalam penelitian tersebut diperoleh hasil bahwa terdapat keterkaitan yang nyata antara motivasi dengan kinerja dan antara motivasi dengan faktor faktornya baik faktor motivator maupun pemeliharaannya.



Sumber: www.hubdat.web.id/downloads/ditllaj/perizinan/pengujian_kb.pdf

Gambar. Pengujian kendaraan bermotor di DKI Jakarta

2. Sdr. Dedi Suprijadi (2008) dengan judul tesis: Analisis Pengaruh Pengelolaan Pelayanan dan Kinerja Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Produktivitas Kualitas Hasil Uji Pada UPT PKB Dishub Provinsi DKI Jakarta, menyatakan:
 - a. Semakin baik pengelolaan pelayanan pengujian kendaraan bermotor, maka akan semakin tinggi produktivitas hasil uji;
 - b. Semakin tinggi kinerja pengujian kendaraan bermotor, maka akan semakin tinggi produktivitas hasil uji;
 - c. Apabila pengelolaan pelayanan dan kinerja pengujian kendaraan bermotor secara bersama sama ditingkatkan, maka tingkat produktivitas hasil uji semakin meningkat.
3. Sdr. Nurrohmanudin (2006) dengan judul skripsi: Analisis Implementasi Kebijakan Retribusi sebagai Bagian dari Pelaksanaan Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor di Propinsi DKI Jakarta, menyatakan bahwa telah terjadi pelanggaran terhadap peraturan yang dilakukan penguji, pemilik kendaraan bermotor, dan instansi terkait. Pelanggaran tersebut berupa masih digunakan perantara dalam proses pengujian kendaraan bermotor, hal ini dipicu oleh faktor financial sehingga masing-masing pihak merasa diuntungkan dan pelaksanaan retri-busi pengujian kendaraan bermotor lebih didominasi pencapaian target penerimaan

sehingga mengabaikan kualitas pengujian. Selain itu kendala yang dihadapi adalah peran pemimpin yang lemah, kualitas penguji yang rendah, penerapan sanksi yang ringan, peralatan pengujian yang tidak terawat, serta ketergantungan pemilik kendaraan bermotor dan penguji kepada perantara.

METODOLOGI PENELITIAN

Studi ini menggunakan pendekatan deskriptif evaluatif yang memberikan gambaran obyek yang diteliti. Pengumpulan data sekunder dilakukan secara dokumenter yaitu melalui studi pustaka dari hasil-hasil penelitian serta publikasi ilmiah terkait.

Analisis yang digunakan secara kualitatif dan analisis kebijakan publik untuk memperoleh informasi yang menjadi masukan perumusan kebijakan pengembangan transportasi jalan untuk pengawasan pengujian kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan dan kelaikan jalan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Keselamatan transportasi jalan adalah hal yang sangat didambakan oleh seluruh pengguna jasa setiap saat dimana pun melakukan aktivitas perjalanan. Faktor kendaraan tidak terlepas dari variabel yang menentukan keselamatan transportasi meskipun data menunjukkan hanya lebih dari 7% sebagai penyebab kecelakaan transportasi jalan di Indonesia, sedangkan yang paling besar adalah faktor manusia. Kendaraan bermotor yang beroperasi sudah harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Untuk itu harus ada pemeriksaan, pemeliharaan atau perawatan yang cermat dan rutin baik oleh pemilik, yang mengoperasikan maupun institusi yang bertanggungjawab akan performansi atau kinerjanya. Akan tetapi, belum seluruh kendaraan bermotor yang diwajibkan dilakukan pengujian berkala agar memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, masih terbatas hanya kendaraan bermotor umum untuk penumpang dan barang.

Menurut data dan informasi Badan Pusat Statistik, meskipun dari sejumlah 8.891.041 kendaraan bermotor di seluruh provinsi di Indonesia tahun 2010, yang terbesar adalah mobil penumpang dan sepeda motor yang bukan untuk penumpang dan barang umum dan tidak wajib uji berkala, namun

karena fasilitas pengujian berkala di kabupaten/kota masih terbatas dan tidak seimbang serta belum memenuhi kapasitas dan persyaratan sesuai perkembangan pembangunan ekonomi dan teknologi, maka sangatlah dibutuhkan penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor yang efektif dan efisien dalam rangka meningkatkan keselamatan.

Berdasarkan informasi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Surakarta, prosedur dan proses pengujian kendaraan bermotor sebagai berikut:

Jenis Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor

1. Pengujian Berkala Pertama
2. Pengujian Berkala Periodik

Pelaksanaan Uji Berkala

Pengujian Berkala Pertama (mobil baru).

Persyaratan Administrasi :

1. BPKB/faktur asli dan/atau fotocopy
2. STNK asli dan/atau fotocopy
3. KTP asli dan/atau fotocopy surat kuasa pemilik
4. Sertifikasi registrasi uji tipe asli dan/atau fotocopy
5. Surat izin angkutan umum, surat izin operasi angkutan sewa dan pariwisata (setelah dinyatakan laik jalan)
6. Surat keterangan tera untuk kendaraan tangki dan bahan bakar gas
7. Biaya retribusi sesuai tarif
8. Kendaraan datang di lokasi pengujian

Urutan kegiatan uji berkala pertama (mobil baru)

1. Mendaftar ke Loker Pelayanan Uji-pemilik/kuasanya melakukan pendaftaran pengujian
2. Membayar Biaya Retribusi-pemilik/kuasanya membayar biaya retribusi uji sesuai ketentuan
3. Menerima surat penetapan Pelayanan Pengujian-pemilik/kuasanya menerima surat penetapan pelayanan unit pemeriksaan teknis kendaraan
4. Pemeriksaan Teknis-pemilik/kuasanya membawa kendaraan untuk uji mekanis dan non mekanis yang terdiri dari Identifikasi Kendaraan, syarat-syarat teknis dan Ambang Batas Laik Jalan
5. Menerima Dokumen Penetapan Uji Pertama-Diberikan dokumen laik jalan dan nomor uji dicatat pada Buku Uji dan Kartu Induk Pengujian
6. Menerima buku dan pemasangan tanda uji-Meliputi pelat uji, tanda nomor uji kendaraan,

tanda samping dan kode wilayah

7. Pengujian selesai

Pengujian Berkala Pertama Rubah Bentuk (modifikasi)

Persyaratan Administrasi :

1. Buku Uji
2. BPKB/faktur asli dan/atau fotocopy
3. STNK asli dan/atau fotocopy
4. KTP asli dan/atau fotocopy surat kuasa pemilik
5. Pengesahan dari Samsat setempat
6. Surat izin usaha untuk angkutan umum
7. Surat izin operasi angkutan sewa dan pariwisata
8. Surat keterangan tera untuk kendaraan tangki dan bahan bakar gas
9. Biaya retribusi sesuai tarif
10. Kendaraan datang di lokasi pengujian

Pengujian Berkala Periodik

Persyaratan Administrasi

1. Buku uji
2. STNK
3. KTP pemilik/kuasa
4. Izin usaha dan izin operasi/trayek untuk kendaraan umum
5. Surat keterangan tera bagi taksi (argo), kendaraan tangki dan bahan bakar gas
6. Biaya retribusi
7. Kendaraan datang ke lokasi pengujian

Urutan kegiatan uji berkala periodik

1. Mendaftar ke Loker uji-Pemilik/kuasanya melakukan pendaftaran pengujian
2. Membayar Biaya Retribusi Uji-Pemilik/kuasanya membayar biaya retribusi uji sesuai ketentuan
3. Menerima surat penetapan Pelayanan Pengujian-Pemilik/kuasanya menerima surat penetapan pelayanan untuk pemeriksaan teknis kendaraan
4. Pemeriksaan Teknis-Pemilik/kuasanya membawa kendaraan untuk uji mekanis dan non teknis yang terdiri dari Identifikasi Kendaraan, Syarat-syarat Teknis dan Ambang Batas Laik Jalan
5. Menerima Dokumen Penetapan Uji-Diberikan dokumen laik jalan dan nomor uji, dicatat pada

Buku Uji dan Kartu Induk Pengujian

6. Menerima buku dan pemasangan tanda uji
Meliputi pelat uji, tanda nomor uji kendaraan, tanda samping

7. Pengujian selesai

Setelah melihat prosedur dan proses pengujian kendaraan bermotor yang ada saat ini, berikut adalah langkah-langkah meningkatkan pengawasan pengujian kendaraan bermotor yang perlu ditempuh.

1. Pembenahan dalam kegiatan pengujian kendaraan bermotor.

Untuk mencapai tujuan tersebut di atas, maka ada kewajiban dan persyaratan, yaitu: 1. Setiap unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor harus dilengkapi dengan fasilitas dan peralatan pengujian; 2. Pemilihan jenis, tipe, kapasitas, jumlah dan teknologi peralatan pengujian harus dilakukan secara cermat dan tepat, 3. Pengujian dilakukan oleh tenaga penguji yang memiliki kualifikasi teknis tertentu, 4. Pengujian harus dilakukan sesuai prosedur dan tata cara serta di lokasi yang telah ditetapkan dengan menggunakan peralatan pengujian yang tersedia, 5. Hasil uji berkala kendaraan bermotor harus akurat dan dapat dipertanggungjawabkan, 6. Fasilitas dan peralatan pengujian harus dipelihara/ dirawat dengan baik secara periodik, sehingga semuanya selalu dalam kondisi layak pakai, 7. Peralatan pengujian harus dilakukan kalibrasi secara periodik, 8. Kapasitas fasilitas dan peralatan pengujian harus diupayakan sebanding dengan jumlah kendaraan wajib uji pada wilayah pelayanan yang bersangkutan.

2. Peningkatan pengawasan untuk keselamatan lalu lintas

Faktor-faktor yang diawasi dan pengawasan yang harus dilakukan

a. Faktor Fasilitas

- 1) Lokasi unit pengujian strategis dan mudah dijangkau

Pengawasan dimaksudkan agar pengguna jasa mudah mencapai unit pengujian

- 2) Lahan pengujian sesuai dengan kebutuhan

Pengawasan agar lahan cukup sesuai persyaratan gedung pengujian dan administrasi serta lahan parkir cukup luas

- 3) Memiliki gedung sendiri untuk pengujian kendaraan bermotor

Pengawasan dimaksudkan agar pengujian dilakukan

di dalam gedung milik Pemda sendiri.

- 4) Lahan parkir sesuai dengan kebutuhan yakni cukup luas menampung lebih 100 kendaraan per hari

Pengawasan dimaksudkan agar mampu menampung seluruh kendaraan yang melakukan pengujian, tidak parkir di pinggir jalan yang mengganggu lalu lintas.

- 5) Jalan keluar masuk kendaraan lebar yaitu 8 meter

Tempat pengujian kendaraan bermotor memiliki jalan keluar masuk memiliki lebar 8 m, dimaksudkan agar lebarnya cukup dan memudahkan kendaraan keluar masuk unit pengujian dalam pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor.

- 6) Kemudahan lokasi unit pengujian kendaraan bermotor

Lokasi unit pengujian harus mudah dijangkau, strategis atau cukup mudah dan bersifat tetap dalam arti bukan hanya sementara karena sudah mempertimbangkan kemajuan dan kemungkinan perkembangan daerah. Tempat pengujian kendaraan bermotor dan administrasi serta fasilitas pendukung harus sesuai kebutuhan.

- 7) Kecukupan kondisi dan luas gedung pengujian

Kecukupan lajur pengujian supaya memenuhi kebutuhan volume kendaraan wajib uji setiap harinya bahkan dirancang agar kapasitas lebih besar dari volume kendaraan wajib uji.

- 8) Lebar jalan keluar masuk kendaraan

Lebarnya jalan keluar masuk kendaraan ke dalam tempat pengujian harus sesuai dengan kendaraan yang akan menggunakan unit pengujian perharinya.

- 9) Ketersediaan fasilitas penunjang

Tersedia fasilitas penunjang untuk umum sedianya dapat terlaksana agar dapat mendukung pengawasan pengujian kendaraan bermotor.

b. Faktor Alat Uji

- 1) Alat uji harus lengkap baik mekanik maupun manual sesuai dengan kebutuhan yakni jumlahnya seimbang dengan jumlah kendaraan wajib uji per harinya. Pengawasan bahwa seluruh tahapan pengujian dapat dilakukan dan semua kendaraan dapat diuji secara mekanik setiap harinya
- 2) Kondisi alat uji berfungsi dengan baik yakni alat uji mekanik dapat berfungsi. Pengawasan supaya tidak ada kendaraan yang diuji dengan

menggunakan alat manual.

- 3) Usia alat uji tidak lebih dari 15 tahun yakni masih relatif baru sampai dengan 6 tahun serta pengawasannya agar hasil uji lebih akurat.

- 4) Alat uji dikalibrasi oleh instansi yang berwenang yakni di bawah pengamatan Ditjen Perhubungan Darat.

- 5) Kemampuan alat uji

Semua alat uji harus mampu menguji dengan akurasi tinggi.

- 6) Kelengkapan alat uji

Lengkap semua alat ujinya baik mekanis maupun manual

- 7) Kondisi alat uji

Semua alat uji harus berfungsi dengan baik, harus dikalibrasi secara periodik, usianya di bawah 15 tahun atau tergolong baru. Alat uji harus dapat memenuhi kebutuhan kendaraan yang diuji setiap harinya.

c. Faktor Sumber Daya Manusia (SDM)

- 1) Kecukupan jumlah penguji

Jumlah penguji yang berkualitas harus cukup, pendidikan minimum STM, lulus diklat penguji dan bersertifikasi. Tingkat keahlian mencakup penguji pelaksana pemula, pelaksana, pelaksana lanjutan, dan penyelia.

- 2) Ketelitian para penguji

Kemampuan penguji dalam melakukan pengujian kendaraan dengan teliti

- 3) Kedisiplinan petugas administrasi

Petugas administrasi harus cukup, seimbang dengan jumlah kendaraan yang akan diuji setiap harinya.

- 4) SDM yang cukup untuk menangani beban kerja per-harinya.

Pengawasan dimaksudkan agar pengujian dilaksanakan dengan baik dan dapat dipertanggung-jawabkan melalui pemenuhan kualifikasi penguji cukup artinya cukup memadai sebanding dengan jumlah alat uji.

- 5) Penempatan kamera CCTV pada lokasi rawan terjadi tindak korupsi dan kolusi.

Pengawasan pengujian kendaraan bermotor sebaiknya juga diawali dengan penempatan kamera CCTV yang dapat merekam kegiatan pada

tempat-tempat yang rawan akan tindak korupsi dan kolusi, sehingga pengujian lebih terjamin hasilnya.

d. Faktor Pelayanan

1) Kelengkapan informasi prosedur

Kejelasan dan kemudahan menda-patkan papan petunjuk/ buku/ brosur mengenai informasi prosedur pengujian kendaraan bermotor. Ketentuan prosedur pengujian berkala diumumkan sehingga memudahkan pengguna

2) Kejelasan informasi tarif atau biaya pengujian

Harus transparan dan diumumkan besarnya tarif pengujian yang resmi, dan bila ada biaya resmi selain tarif agar diumumkan pula.

3) Kemudahan proses pengujian

Tahapan pengujian harus diumumkan secara transparan melalui media online serta dapat diakses oleh pemilik kendaraan bermotor yang telah melakukan pengujian.

4) Kecukupan waktu proses

Lamanya proses pengujian pada masing-masing peralatan pengujian diumumkan.

5) Keakuratan dan transparansi hasil uji

Transparansi prosedur pengujian melalui informasi/buku/papan petunjuk yakni ditempelkan pada lokasi strategis yang mudah dibaca dan diketahui pengguna jasa misalnya dekat loket pendaftaran pengujian.

Pengawasan dimaksudkan agar memudahkan pengguna jasa pengujian untuk mengetahui prosedur pengujian yang dilakukan, termasuk yang diawasi adalah lama waktu proses pengujian setiap item pengujian dan besarnya tarif.

3. Hasil pengawasan yang dapat dipertanggungjawabkan

a. Pengawasan pengujian keliling dengan istilah jemput bola maksudnya memberikan kemudahan, tetapi peralatan uji kelilingnya umumnya terbatas sehingga keakuratan hasilnya diragukan.

Pengawasan dilakukan agar uji keliling hanya untuk uji petik guna penyidikan bukan untuk uji berkala.

b. Pengguna jasa calo yang tujuannya supaya proses pengujian lebih cepat harus dihindarkan.

Pengguna jasa calo diberikan sanksi misalnya denda atau pencabutan sementara izin

trayeknya, sebaiknya pemilik kendaraan bermotor melakukan uji tanpa diwakilkan.

c. Pengguna jasa pengujian berkala banyak yang tidak mengetahui prosedur uji.

Pengawasan dimaksudkan agar terus diadakan sosialisasi dan publikasi prosedur yang benar tentang pelaksanaan uji berkala.

d. Biaya pengujian murah tidak seimbang dengan pengadaan pengujian

Pengawasan agar ada penyesuaian dengan biaya operasional dan kebutuhan pemeliharaan alat uji sesuai dengan harga yang berlaku.

e. Setelah otonomi daerah, belum optimal pembinaan pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor.

Pengawasan dimaksudkan agar ada regulasi tentang pembinaan dan penindakan bagi pelanggar pelaksanaan uji berkala.

f. Calo dalam pengujian kendaraan bermotor.

Pengawasan untuk pelarangan penggunaan jasa calo, dan penindakan calo atau oknum petugas atau aparat yang terlibat agar lebih diawasi lebih baik, serta dapat memberikan informasinya pada situs yang disediakan supaya dapat ditindaklanjuti oleh pemerintah.

g. Pengujian kendaraan bermotor diorientasikan bukan sebagai sumber pendapatan asli daerah.

Pengawasan dimaksudkan agar pengujian kendaraan bermotor benar-benar untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor sesuai dengan tugas dan fungsinya.

h. Apabila Pemda belum mampu menyediakan gedung, fasilitas dan peralatan pengujian, dapat bekerjasama dengan swasta atau bengkel ATPM sesuai UU No. 22 Tahun 2009.

4. Pengawasan untuk memenuhi ambang batas laik jalan:

a. Kandungan emisi gas buang CO, HC dan ketebalan asap

Alat ujinya adalah gas analyzer dan smoke tester (pengujian mekanik). Ambang batas laik jalan yang harus dipenuhi adalah konsentrasi CO 4,5%, HC 120 ppm, dan ketebalan asap 50%

b. Kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama, alat uji adalah *Headlight tester* (pengujian mekanis).

Ambang batas laik jalan yang harus dipenuhi adalah Kemampuan pancar utama serendah-rendahnya 12.000 cd. Deviasi penyinaran ke kanan

- 0,34' (10 cm/10 m), dan ke kiri 1,09' (20 cm/10 m)
- c. Penyimpangan arah kincup roda depan
Alat uji adalah *Side slip tester* (pengujian mekanis)
Ambang batas laik jalan yang harus dipenuhi adalah: Kincup roda depan ditentukan sebesar -5mm per menit sampai dengan + 5mm per menit dengan kecepatan 5 km per jam
- d. Efisiensi dan penyimpangan gaya rem
Alat uji adalah *Brake tester* (pengujian mekanis)
Ambang batas laik jalan yang harus dipenuhi adalah: Efisiensi rem utama sebesar 50% kali berat kendaraan, efisiensi rem parkir 16% kali berat kendaraan.
- e. Penyimpangan gaya rem untuk sistem JIS 8% dan untuk sistem MEE 30%.
Penyimpangan alat penunjuk kecepatan
Alat uji adalah *speedometer tester* (pengujian mekanis)
Ambang batas laik jalan yang harus dipenuhi adalah: Penyimpangan alat penunjuk kecepatan ditentukan sebesar -10% sampai dengan +15% pada kondisi pengukuran dan diukur pada kecepatan 40 km/ jam
- f. Kebisingan oleh mesin dan klakson
Alat uji adalah *sound level tester* (pengujian mekanis)
Ambang batas laik jalan yang harus dipenuhi adalah: Tingkat suara klakson ditentukan serendah-rendahnya 90 dB dan setinggi-tingginya 118 dB dan diukur pada tempat yang tidak memantulkan suara pada jarak 2m di depan kendaraan.
- g. Membantu *visual detection* pada sambungan-sambungan/ ball joint sistem kemudi kendaraan seperti *pit arm*, *drag link*, *knacle arm*, *tie road* dan lain-lain
Alat uji adalah *pit lift play detector* (pengujian mekanis)
- h. Menimbang berat sumbu kendaraan
Alat uji adalah *axle load tester* (pengujian mekanis)
- i. Membantu pengoperasian alat-alat mekanik
Alat uji adalah *generator set*, *compressor* dan layar monitor
- j. Pengujian visual yang harus dilakukan terhadap:
- 1) Nomor kendaraan, nomor rangka, nomor mesin
 - 2) Motor penggerak, penerus daya kemudi, sistem rem pembuangan, lampu-lampu, suspensi dan roda-roda
 - 3) Peralatan dan perlengkapan tambahan untuk kendaraan khusus
 - 4) Daya angkut, muatan sumbu, kelas jalan dan batas-batas ukuran
 - 5) Komponen pendukung seperti sabuk keselamatan, kaca spion, spakbor, bumper, penghapus kaca/wiper
5. Pendukung pengawasan
Untuk mendukung pengawasan pengujian kendaraan bermotor, maka beberapa hal yang dibutuhkan:
- a. Daerah kabupaten/kota menganggarkan pendanaan yang cukup agar mempunyai gedung dan fasilitas yang memadai
 - b. Mengurangi uji keliling karena keakuratan hasilnya kurang, dan bila terpaksa dilakukan agar hanya untuk uji petik, untuk penyidikan dan pengawasan
 - c. Apabila masih ada calo beroperasi agar dikenakan sanksi dan kepada pengguna calo diberikan denda atau pencabutan sementara izin trayeknya.
 - d. Pengguna jasa mengetahui prosedur uji secara benar, maka terus dilakukan sosialisasi uji berkala melalui berbagai media
 - e. Keseimbangan secara proporsional atau penyesuaian biaya uji dengan biaya pemeliharaan alat dan biaya operasionalisasi pengujian kendaraan bermotor
 - f. Regulasi untuk pembinaan dan penindakan terhadap pelanggar pelaksanaan uji berkala terlebih-lebih pada era otonomi daerah
 - g. Pengubahan target dari orientasi penerimaan daerah menjadi mengutamakan keakuratan hasil uji untuk keselamatan.
- Pada masing-masing kegiatan pemeriksaan dan pengujian dicantumkan alokasi waktu (menit) dan jumlah waktu keseluruhan perkendaraan, agar seluruh daerah yang melakukan pengujian kendaraan bermotor membuat pengumuman, sosialisasi dan penjelasan proses pengujian menurut

urutan atau tahap-tahap bagian pengujian hingga akhir pengujian. Pengumuman yang jelas, tegas ditempatkan pada berbagai lokasi strategis baik di luar maupun di dalam unit pengujian terutama dekat loket pendaftaran.

Bengkel umum kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggungjawab di bidang industri dan yang telah ditunjuk serta disertifikasi dan terakreditasi, selain sebagai bengkel kendaraan untuk membe-tulkan, memperbaiki, dan merawat kendaraan bermotor juga berfungsi sebagai unit pengujian berkala kendaraan bermotor (Keputusan bersama Menteri Perindustrian dan Perdagangan dengan Menteri Perhubungan No. 581/MPP/KEP/10/1999 dan KM 79A Tahun 1999).

Untuk menjamin kualitas bengkel umum sebagai uji berkala, maka harus terus diadakan pengawasan yang cukup ketat untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dalam rangka meningkatkan keselamatan transportasi jalan.

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari hasil analisis dan pembahasan dapat disimpulkan beberapa hal:

1. Prosedur pengujian cukup mudah, tidak berbelit-belit dan tidak lama sekitar 20- 30 menit per kendaraan asal mengikuti informasi yang benar dan prosedur yang tepat.
2. Belum semua kabupaten/kota terutama daerah pemekaran yang baru memiliki pengujian kendaraan bermotor karena keterbatasan antara lain gedung, peralatan, dana, fasilitas, SDM, sehingga mengalami kendala dalam kelancaran dan kualitas pengujian kendaraan bermotor.
3. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor di daerah pada masa otonomi daerah masih banyak dimanfaatkan sebagai sumber pendapatan asli daerah dan sebagian melalaikan kualitas hasil pengujian, sehingga tidak semua memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan
4. Masih ada oknum petugas pengujian yang menjadi calo atau berkolusi dengan pengguna jasa untuk kepentingan pribadi tetapi merugikan penyedia jasa pengujian baik dari segi reputasi institusi maupun pengumpulan dana untuk menutupi biaya operasional

5. Pada umumnya di daerah belum banyak bekerjasama dengan pihak swasta sebagaimana di luar negeri dan yang dipesankan dalam Pasal 53 ayat (3) huruf b dan c UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

B. Saran

1. Terus ditingkatkan sosialisasi dan publikasi mengenai sistem dan prosedur pelaksanaan pengujian yang benar di papan petunjuk, leaflet, serta lama pengujian dan biayanya
2. Memperbaharui peralatan uji dan seluruh fasilitas sesuai kemajuan teknologi agar terdapat kecocokan dan keharmonisan alat uji dengan kendaraan uji serta dikalibrasi secara periodik untuk keterjaminan hasil uji
3. Target utama pengujian segera didudukkan pada posisi utamanya yaitu agar benar-benar untuk menciptakan keselamatan bukan penerimaan asli daerah
4. Dalam pengawasan agar ditingkatkan koordinasi dan kerjasama dengan kepolisian sesuai forum LLAJ untuk menindak tegas pelanggaran teknis kendaraan bermotor sehingga pengujian berkala dilaksanakan secara bertanggungjawab
5. Bagi daerah yang menghadapi keterbatasan dana investasi pengadaan dan penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor agar bekerjasama dengan pihak swasta atau melibatkan bengkel-bengkel swasta yang memiliki peralatan lengkap dan bengkel-bengkel ATPM yang mendapat izin dari pemerintah dengan mengatur pedoman dan pola kerjasama yang efisien
6. Perlu peningkatan jumlah dan kualitas SDM yang kompeten untuk pengujian menurut jenjang keahliannya
7. Supaya terus memotivasi untuk memperbaiki mental aparat petugas dan pelaksana pengujian agar tidak menyalahgunakan wewenang dalam pelayanan pengujian serta mengupayakan peningkatan insentifnya
8. Meningkatkan kualitas sistem on line terintegrasi pengujian kendaraan bermotor

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Dwi Heriyanto, 2008. *Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Penumpang Kendaraan Umum Oleh Dinas Perhubungan*

Dalam Hubungannya Dengan Keselamatan Penumpang Di Kabupaten Jepara, Tesis : Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro, Semarang.

Basuki, M. 2001. *Penelitian Bengkel Perawatan Kendaraan Bermotor Sebagai Lembaga Pengujian Berkala*. Majalah Ilmiah Pengkajian Industri, Edisi No. 13/ April/ 2001, Deputi Teknologi Industri Rancang Bangun dan Rekayasa, BPPT, Jakarta.

Firdaus, Rachmat dan Ariyanti, Maya, 2004. *Manajemen Perkreditan Bank Umum*, ALFABETA, Bandung.

Juli Sumirat Slamet, 1996. *Kesehatan Lingkungan*. Gajah Mada University Press, Yogyakarta.

Mardjani, 2005. *Hubungan Motivasi Kerja Dengan Kinerja Pegawai Pada Unit Pelaksana Teknis Dinas Perhubungan DKI Jakarta*. Tesis (<http://www.library.upnvj.ac.id/pdf/2tesis/0810921019/bab2.pdf>), diakses tanggal 5 November 2012, pukul 13.22

Nurrohmanudin, 2006. *Analisis Implementasi Kebijakan Retribusi Sebagai Bagian dari Pelaksanaan Kebijakan Pengujian Kendaraan Bermotor di Propinsi DKI Jakarta*, Skripsi : FISIP UI.

Siagian, Sondang, 1998. *Manajemen Strategik*. Bumi Aksara, Jakarta

Schermerhorn, 2002. ([luluk.staff.gunadarma.ac.id/Downloads/Pertemuan + ketigabelas.ppt](http://luluk.staff.gunadarma.ac.id/Downloads/Pertemuan%20ketigabelas.ppt)),

diakses tanggal 5 November 2012, pukul 12.33

Supriadi, Dedi, 2008. *Analisis Pengaruh Pengelolaan Pelayanan dan Kinerja Pengujian Kendaraan Bermotor Terhadap Produktivitas Kualitas Hasil Uji Pada UPT PKB Dishub Provinsi DKI Jakarta*, Tesis: STMT Trisakti, Jakarta

Stoner, J.A.F; Freeman, R.E. and Gilbert, J.D.R. (1995), *Management*. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall.

Wahab, S.A., 2004. *Analisis Kebijakan Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Edisi kedua. Bumi Aksara, Jakarta

Badan Litbang Perhubungan, 2007. *Studi Kelembagaan Pengujian Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor*, Jakarta

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 1993 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 09 tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor

http://www.hubdat.web.id/downloads/ditlaj/perizinan/pengujian_kb.pdf, diakses tanggal 5 November 2012, pukul 12.59

http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php, diakses tanggal 5 November 2012, pukul 12.09

<http://surakarta.go.id/konten/pengujian-kendaraan-bermotor>, diakses tanggal 5 November 2012, pukul 12.04

Balitbanghub