

BAB V PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari magang 1 yang telah kami lakukan yaitu sebagai berikut :

1. Pengujian tipe kendaraan bermotor di BPLJSKB terdiri dari proses penerimaan, pengujian dan input data, dan penyerahan kendaraan. Kendaraan yang terjadwal di VTA (*Vehicle Type Approval*) akan dilakukan uji tipe lengkap yang terdiri dari 13 item pengujian kemudian akan diinput hasil pengujiannya pada website VTA (*Vehicle Type Approval*) sesuai dengan lembar lapangan, lembar hasil uji, dan *test report* masing – masing item uji sebagai dasar penerbitan SUT (Sertifikat Uji Tipe) dan SRUT (Sertifikat Registrasi Uji Tipe) yang telah dievaluasi oleh seksi pengujian.
2. Hasil uji tipe kendaraan bermotor akan dibuat resume hasil uji pada VTA (*Vehicle Type Approval*) oleh seksi sertifikasi sebagai dasar penerbitan SUT (Sertifikat Uji Tipe) dan SRUT (Sertifikat Registrasi Uji Tipe) jika kendaraan tersebut lulus uji, tetapi jika tidak lulus uji kendaraan tersebut harus melakukan uji sesuai dengan item yang tidak lulus uji dan jika tidak lulus juga harus melakukan uji tipe lengkap mulai dari awal.
3. Pengujian di BPLJSKB mengacu pada regulasi nasional dan standar internasional.
4. Sudah menerapkan Standar Operasional Prosedur dan Standar Pelayanan Minimal pengujian dan sudah berjalan dengan baik serta sesuai dengan aturan yang berlaku.
5. Penerapan K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) pada lingkungan BPLJSKB sudah berjalan dengan baik dan sesuai dengan aturan yang berlaku.
6. Penerapan penggunaan APD (Alat Pelindung Diri) pada lingkungan BPLJSKB sudah berjalan dengan baik dan sesuai dengan aturan yang berlaku.
7. Pembangunan *proving ground* akan menambah fasilitas pengujian dan penyesuaian hasil pengujian dengan standar UN ECE dan sesuai dengan ISO:17025.

V.2 Saran

Adanya kendala kinerja dan permasalahan selama kami melakukan magang 1 di BPLJSKB , maka kami dapat memberikan saran sebagai berikut

:

1. Mengembangkan metode pengujian dan kompetensi pengujinya karena BPLJSKB merupakan tempat uji tipe satu-satunya di Indonesia.
2. Menambah pengujian dan pemeriksaan fitur keselamatan yang ada pada kendaraan bermotor yang akan diuji sesuai dengan perkembangan zaman dan majunya teknologi baik nasional maupun internasional agar terdapat peningkatan kemampuan fitur keselamatan pada kendaraan bermotor yang diuji.
3. Ada beberapa orang penguji yang masih abai dengan penggunaan APD (Alat Pelindung Diri) sehingga perlu adanya edukasi tentang K3 (Keselamatan dan Kesehatan Kerja) lebih lanjut.
4. Terdapat beberapa lokasi yang dapat membahayakan pengguna jalan namun tidak diberi tanda sehingga perlu adanya penanda pada lokasi yang berbahaya (beda tinggi pada permukaan jalan di depan gedung uji UN ECE 40).
5. Menambah gedung sebagai tempat parkir kendaraan yang telah diuji sehingga kendaraan yang telah diuji tidak terparkir di gedung uji konstruksi dan dimensi.

DAFTAR PUSTAKA

- Nomor PM 144 Tahun 2015. (2015). Nomor PM 144 Tahun 2015 Tentang Layanan Uji Tipe Kendaraan Bermotor Secara Online.
- PP No.55 Tahun. (2012). PP No.55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.
- Undang Undang Nomor 22. (2009). Undang Undang No.22 Tahun 2009 TentangLalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang - undang Nomor 01 Tahun 1970 Tentang Keselamatan Kerja. Jakarta,1970.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2018Tentang Pengujian Tipe. Jakarta, 2018.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 156 tahun 2016 Tentang Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor. Jakarta, 2016.
- Keputusan menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 1993 Tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, KeretaTempelan, dan Kendaraan Khusus. Jakarta, 1993.