

PEDOMAN KODE ETIK PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR INDONESIA



Sekretariat DPP IPKBI
Jl. Raya Bekasi KM.18, RT6/RW2,
Pulo Gadung, Jakarta Timur.

SAMBUTAN KETUA UMUM DPP IPKBI

Puji syukur kami persembahkan kehadirat Allah SWT, Tuhan yang menantiasa memberikan rahmat dan petunjuk-Nya kepada kita dalam menjalankan tugas-tugas keprofesian.

Salah satu upaya untuk mencapai Kendaraan Bermotor Indonesia Eerkeselamatan adalah melalui profesionalisme dibidang Pengujian Kendaraan Bermotor berupa upaya untuk meningkatkan keselamatan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor. Penyelenggaraan pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang dimaksud, tentu saja belum cukup bila tidak didukung dengan penerapan nilai-nilai moral dan etika profesi yang tinggi. Demikian halnya pelayanan dibidang pengujian kendaraan bermotor pelaksanaan nilai-nilai luhur profesi yaitu etik penguji mutlak diperlukan.

Berkaitan dengan hal di atas, maka Ikatan Pengujian Kendaraan Bermotor menyambut gembira atas terbitnya buku "Pedoman Kode Etik Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia." Harapan kami, semoga buku ini dapat dimanfaatkan sebaik-baiknya dan dijadikan pegangan oleh para penguji dalam penyelenggaraan praktik profesi Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia. Begitu pula kepada para calon penguji yang sementara sedang belajar di Lembaga Pelatihan, mudah-mudahan buku ini dapat dijadikan sebagai salah satu referensi dalam mempelajari etika penguji.

Selanjutnya kami sampaikan terimakasih banyak kepada tim yang telah menyusun dan membuat buku ini, semoga segala usaha dan kesungguhannya bernilai ibadah di sisi Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa, Amin.

Ketua Umum DPP IPKBI



Muslim Akbar, SE, MM

KODE ETIK PROFESI

Kode etik profesi merupakan sarana kontrol sosial bagi masyarakat atas profesi yang bersangkutan. Maksudnya bahwa etika profesi dapat memberitahukan suatu pengetahuan kepada penguji kendaraan bermotor agar dapat memahami arti pentingnya suatu profesi, sehingga memungkinkan pengontrolan terhadap para pelaksana di lapangan kerja.

FUNGSI KODE ETIK PROFESI

1. Memberikan pedoman bagi setiap anggota profesi tentang prinsip profesionalitas yang digariskan
2. Sebagai sarana kontrol sosial bagi masyarakat atas profesi yang bersangkutan
3. Mencegah campur tangan pihak diluar organisasi profesi tentang hubungan etika dalam keanggotaan profesi
4. Pelanggaran kode etik profesi berarti pelanggaran atau penyelewengan terhadap system norma, nilai dan aturan profesional tertulis yang secara tegas menyatakan apa yang benar dan baik bagi suatu profesi dalam masyarakat

TUJUAN KODE ETIK PROFESI

1. Untuk menjunjung tinggi martabat profesi
2. Untuk menjaga dan memelihara kesejahteraan para anggota
3. Untuk meningkatkan pengabdian para anggota profesi
4. Untuk meningkatkan mutu profesi
5. Menjadikan organisasi profesional yang kuat dan terjalin erat

PEMBINAAN JIWA KORPS DAN KODE ETIK PEGAWAI NEGERI SIPIL

1. Kode Etik Pegawai Negeri Sipil adalah pedoman sikap, tingkah laku, dan perbuatan Pegawai Negeri Sipil di dalam melaksanakan tugasnya dan pergaulan hidup sehari-hari
2. Jiwa Korps Pegawai Negeri Sipil adalah rasa kesatuan dan persatuan, kebersamaan, kerja sama, tanggung jawab, dedikasi, disiplin, kreativitas, kebanggaan dan rasa memiliki organisasi Pegawai Negeri Sipil dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia.
3. Pelanggaran adalah segala bentuk ucapan, tulisan atau perbuatan Pegawai Negeri Sipil yang bertentangan dengan butir-butir jiwa korps dan kode etik

KETENTUAN UMUM

1. Majelis Kehormatan Etika Profesi Penguji Kendaraan Bermotor (MKEPPEB) adalah forum persidangan yang terdiri dari berbagai macam unsur terkait sesuai kebutuhan yang dibentuk oleh komite etika profesi untuk menggelar menangani suatu perkara melalui sidang kode etik
2. Komite Etika Profesi Penguji Kendaraan Bermotor (KEPPKB) adalah unsur tim yang ditugaskan oleh Ketum IPKBI dan Dewan Kode etik Profesi untuk menangani dan menggali suatu perkara yg terjadi mulai investigasi, observasi, penelitian, penyelidikan, BAP wawancara, gelar perkara sampai dengan menggelar persidangan kode etik penguji kendaraan bermotor dengan mengacu pada kaedah praduga tak bersalah sesuai ketentuan yang berlaku
3. Sidang kode etik adalah proses penetapan dalam meyakinkan suatu perkara dengan menggelar perkara, mengadirkan saksi, menghadirkan barang bukti untuk penegakan kode etik profesi penguji untuk menghasilkan output Pengembalian nama baik sesuai harkat martabatnya, meluruskan membuat terang benderang suatu permasalahan, Penjatuhan sanksi sesuai ketentuan pedoman sistem pedoman kode etik, diharapkan penegakan kode etik memperoleh keadilan, efek jera, perbaikan layanan yang humanis bagi seluruh anggota penguji dalam melaksanakan tugas mematuhi ketentuan yang berlaku
4. Komite Etik tingkat pusat IPKBI adalah Dewan Pakar & kode etik berserta anggotanya
5. Komite Etik Daerah yang berada di Provinsi
6. Tim Komite Etik Bertanggung Jawab Langsung Kepada Ketua DPP IPKBI Untuk Tingkat Pusat
7. Tim Komite Etik Bertanggung Jawab Langsung Kepada Ketua DPD IPKBI Untuk Tingkat Daerah / Provinsi
8. Setiap keputusan Tim Komite Etik harus di ketahui oleh ketua DPP untuk tingkat pusat
9. Setiap keputusan Tim Komite Etik harus di ketahui oleh ketua DPD untuk tingkat daerah/provinsi
10. Tim Komite Etik melaksanakan profesi kepada penguji kendaraan bermotor Indonesia yang bertugas pada sebagai berikut:
 - a. BPLJSKB KEMENHUB;
 - b. BPTD KEMENHUB;
 - c. UPUBKB Kab/Kota;
 - d. UP PKB Prov DKI Jakarta
 - e. Dinas Perhubungan Provinsi Seluruh Indonesia
 - f. UPUBKB APM; atau
 - g. UPUBKB Swasta.

11. Penguji BPTD merupakan penguji pemerintah pusat yang berada pada daerah provinsi yang dalam ruang lingkup pengawasan dan pengendalian terkait etika profesi komite etik DPD IPKBI sesuai domisili
12. Penguji BPJSKB merupakan penguji pemerintah pusat yang berada pada ruang lingkup pengawasan dan pengendalian komite etik DPP IPKBI
13. Penguji Kab/kota merupakan penguji Pemerintah daerah yang berada pada ruang lingkup pengawasan dan pengendalian komite etik DPD IPKBI sesuai domisili
14. Penguji pada Dinas Perhubungan Provinsi merupakan penguji yang berada pada tingkat provinsi yang ruang lingkup pengawasan dan pengendaliannya berada pada komite etik DPD IPKBI sesuai domisili
15. Penguji Swasta, APM yang berada pada Provinsi, Kab/kota masing merupakan tugas tanggung jawab pengawasn dan pengendaliannya berada pada DPD IPKBI sesuai PKB swasta berdomisili
16. Setiap penguji diwajibkan untuk mendaftarkan STR (Surat Tanda Registrasi)
17. Apabila tidak terdaftar dianggap sebagai penguji ilegal karena tidak mematuhi Peraturan Menteri Nomor 156 Tahun 2016 Pasal 39 dan dapat dikenakan sanksi organisasi profesi
18. Perlindungan profesi diperoleh yang terdaftar hak haknya
 - Pembelaan hukum
 - Pengendalian pencemaran nama baik
 - Rekomendasi Penguji teladan

KATA PENGANTAR

Kode etik menunjukkan bahwa profesi penguji kendaraan bermotor Indonesia memiliki pengawasan kepada setiap anggota yang telah membuktikan sebagai profesi yang mulia dan mengamalkan 5 citra manusia perhubungan.

Kemuliaan dan pengamalan 5 citra manusia perhubungan ini ditunjukkan oleh setiap penguji yaitu :

1. Taqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa.
2. Tanggap terhadap pelayanan jasa yang tertib, teratur, tepat waktu, bersih dan nyaman.
3. Tangguh terhadap tantangan.
4. Terampil dan berperilaku gesit, ramah, sopan serta lugas.
5. Tanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan jasa Perhubungan.

Dalam mengamalkan profesinya, setiap penguji akan berhubungan dengan pemohon yang sedang mengharapkan mendapat pelayanan yang baik dan dapat memberikan keselamatan kendaraan bermotor.

Agar dalam hubungan tersebut 5 citra perhubungan sifat dasar di atas dapat tetap terjaga, maka disusun Buku Kode Etik Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia yang merupakan kesepakatan penguji Indonesia bagi pedoman pelaksanaan profesi.

Kode Etik Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia didasarkan pada asas-asas hidup bermasyarakat, yaitu Pancasila yang telah sama-sama diakui oleh Bangsa Indonesia sebagai falsafah hidup bangsa.

DAFTAR ISI

Sambutan Ketua Umum DPP IPKBI	ii
Kode Etik Profesi.....	iii
Fungsi Kode Etik Profesi	iii
Tujuan Kode Etik Profesi.....	iii
Pembinaan Jiwa Korps Dan Kode Etik Pegawai Negeri Sipil.....	iii
Ketentuan Umum.....	iv
Kata Pengantar.....	vi
Daftar Isi	vii
Kode Etik Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia.....	1
Pedoman Kode Etik Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia.....	5
Kewajiban Umum.....	12
Kewajiban Penguji Terhadap Pemohon	19
Kewajiban Penguji Terhadap Rekan Penguji	20
Kewajiban Penguji Terhadap Diri Sendiri	21
Kewajiban Penguji Terhadap Kendaraan Bermotor.....	23
Kewajiban Penguji Terhadap Peralatan Uji	25
Penjelasan Kode Etik Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia Pasal Demi Pasal	27
Pembinaan Dan Pengawasan Penguji Kendaraan Bermotor	31
Penegakan Kode Etik Penguji Kendaraan Bermotor.....	32
Mekanisme Kerja MKEPPKB:	32
Pelanggaran Dan Sanksi Administrasi	34
Pelanggaran Dikonversikan Dalam Bentuk Point Sanksi.....	35
Tata Cara Penyelesaian Kasus Pelanggaran Kode Etik Penguji.....	36
Lampiran.....	41
Undang-Undang No. 22/2009 Tentang LLAJ	42
Penjelasan Pengujian Kendaraan Bermotor	43

KODE ETIK PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR INDONESIA

1. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan melakukan hal-hal yang tidak terpuji, yang dapat mencemarkan wibawa insatansi, aparat dan merugikan masyarakat pada waktu menjalankan tugas.
2. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan melaksanakan tugas yang menyimpang dari ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
3. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan merusak dengan sengaja peralatan pengujian dan fasilitas penunjang lainnya.
4. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan menghindarai kegiatan wajib yang harus diikuti oleh tenaga penguji dengan sengaja atau tidak.
5. Penguji Kendaraan Bermotor dalam bertugas selalu memasang / mengenakan Tanda Kualifikasi Penguji pada waktu melaksanakan tugas.
6. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan memberikan informasi pada siapapun, dari pihak manapun, dalam bentuk apapun, sesuai dengan sifatnya yang harus dirahasiakan.
7. Penguji diwajibkan selalu mencari tahu pengetahuan perkembangan peralatan uji, kendaraan bermotor dan sarana gedung bangunan.

KEWAJIBAN UMUM

Pasal 1

Penguji harus menjunjung tinggi, menghayati dan mengamalkan kode etik penguji kendaraan bermotor

Pasal 2

Penguji harus senantiasa berupaya melaksanakan profesinya sesuai dengan standar kompetensi penguji

Pasal 3

Dalam melakukan pekerjaannya, penguji tidak boleh dipengaruhi oleh sesuatu yang mengakibatkan hilangnya kebebasan dan kemandirian profesi

Pasal 4

Penguji harus menghindarkan diri dari perbuatan yang bersifat memuji diri.

Pasal 5

Penguji dalam menyatakan setiap tidak lulus kendaraan bermotor wajib uji harus senantiasa memastikan persyaratan teknis dan laik jalan sesuai ketentuan yang berlaku.

Pasal 6

Penguji dalam mengesahkan hasil uji harus teliti dengan kebenaran hasil uji-nya sesuai ketentuan yang berlaku.

Pasal 7

Penguji harus bersikap jujur dalam berhubungan dengan pemohon dan berupaya untuk mengingatkan rekan penguji yang dia ketahui memiliki kekurangan dalam karakter atau kompetensi, dan atau yang melakukan penipuan dalam menangani pemohon.

Pasal 8

Penguji harus menghormati hak-hak pemohon, hak-hak rekan penguji, dan hak tenaga lainnya, dan harus menjaga kepercayaan pemohon.

Pasal 9

Dalam melakukan pekerjaannya penguji harus memperhatikan kepentingan masyarakat dan memperhatikan semua aspek pelayanan pengujian yang menyeluruh serta berusaha menjadi pendidik dan pengabdian masyarakat yang sebenar-benarnya.

Pasal 10

Penguji dalam bekerja sama dengan para pejabat di bidang perhubungan dan bidang lainnya serta masyarakat, harus saling menghormati.

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP PEMOHON

Pasal 11

Penguji harus senantiasa mengingat akan kewajiban uji berkala kendaraan bermotor kepada pemilik kendaraan.

Pasal 12

Penguji wajib bersikap tulus ikhlas dan mempergunakan segala ilmu dan ketrampilannya untuk kepentingan keselamatan kendaraan pemohon uji berkala kendaraan bermotor.

Pasal 13

Penguji harus memberikan kesempatan kepada pemohon agar senantiasa dapat bertanya tentang komponen kendaraan apa saja yang berpotensi membahayakan kendaraan.

Pasal 14

Penguji wajib melakukan pertolongan darurat sebagai suatu tugas kendaraan berkeselamatan.

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP REKAN PENGUJI

Pasal 15

Penguji memperlakukan rekan penguji sebagaimana ia sendiri ingin diperlakukan.

Pasal 16

Pimpinan penguji tidak boleh menegur kesalahan anggota penguji dalam pelayanan umum yang disaksikan masyarakat, melainkan dengan berdasarkan prosedur yang etis.

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP DIRI SENDIRI

Pasal 17

Penguji harus memelihara kesehatannya, supaya dapat bekerja dengan baik.

Pasal 18

Penguji yang merasa dan atau telah ditetapkan sebagai tersangka pelanggar kode etik penguji kendaraan bermotor wajib menyerahkan diri untuk diperiksa oleh organisasi profesi tanpa melibatkan pihak lain.

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 19

Penguji wajib selalu menambah pengetahuan tentang perkembangan teknologi kendaraan bermotor

Pasal 20

Penguji wajib terampil mengemudi kendaraan bermotor sesuai dengan klasifikasi jenjang kompetensi penguji yang dimiliki

Pasal 21

Penguji wajib tegas apabila mengetahui komponen kendaraan yang sudah tidak laik digunakan akan tetapi masih digunakan pada kendaraan bermotor

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP PERALATAN UJI

Pasal 22

Penguji wajib menjaga keakurasian peralatan uji kendaraan bermotor

Pasal 23

Penguji wajib menjaga kebersihan peralatan uji kendaraan bermotor sebelum atau sesudah digunakan

Pasal 24

Penguji wajib terampil terhadap peralatan uji kendaraan bermotor yang ada pada tempat kerja masing-masing

Pasal 25

Penguji diharuskan selalu belajar perkembangan teknologi peralatan uji kendaraan bermotor terbaru

PEDOMAN KODE ETIK PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR INDONESIA

- 1. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan melakukan hal-hal yang tidak terpuji, yang dapat mencemarkan wibawa instansi yang dapat merugikan masyarakat pada waktu menjalankan tugas.**

Dalam hal melakukan pekerjaan penguji harus mengutamakan kepentingan masyarakat dan memperhatikan semua aspek pelayanan yang menyeluruh (promotif, preventif, kuratif, kredibilitas dan profesionalitas) serta berusaha menjadi penguji bagi kendaraan bermotor itu sendiri dan pengabdian masyarakat yang sebenarnya. Mengenai pengutamaan kepentingan masyarakat kita semua sebagai warga negara Republik Indonesia harus menyadari tanggung jawab kita untuk mewujudkan secara nyata tujuan nasional yang disebut dalam pembukaan Undang-Undang dasar 1945, salah satu tujuan tersebut adalah memajukan kesejahteraan bangsa. Bahwa tanggung jawab untuk mewujudkan kesadaran masyarakat dalam berkendara yang optimal berada di tangan seluruh masyarakat Indonesia, yaitu pemerintah, swasta maupun masyarakat pada umumnya.

Tenaga profesi pengujian berkemampuan untuk mengerakkan potensi bagi terwujudnya tujuan profesi individu, tetapi juga berperan dalam intervensi terhadap berbagai faktor yang berpengaruh terhadap suatu pengujian yang ada di seluruh Indonesia. Pelayanan yang diberikan hendaknya bersifat menyeluruh, mencakup semua aspek promotif, preventif, kuratif, kredibilitas dan profesionalitas terhadap pengujian setiap kendaraan bermotor yang berada di seluruh Indonesia. Dalam semua aspek itu tersebut penguji bertindak sebagai penggerak upaya masyarakat yang dapat mendukung pengujian kendaraan bermotor yang optimal seperti melakukan uji berkala setiap kendaraan dan sebagainya.

Untuk itu kegiatan pengujian mencakup unsur- unsur informasi komunikasi dan edukasi serta pelayanan masyarakat secara pendekatan yang dapat di gunakan, khususnya dalam proses pencegahan kecelakaan kendaraan bermotor bagi masyarakat yang disebabkan oleh teknis kendaraan bermotor. Dalam menjalankan aktivitasnya penguji mempunyai dasar mutu tindakan berdasarkan pengetahuan dan keterampilan profesional yang dimilikinya, tindakan yang selalu memperhatikan tata sopan santun dan tata susila yang berlaku di masyarakat tempat dimana setiap penguji berkerja atau melakukan pemeriksaan setiap unit kendaraan bermotor. Untuk mencegah terjadinya hal yang tidak di inginkan adanya kasus berupa perbuatan tercela oleh oknum yang tidak bertanggung jawab yang dapat merugikan berbagai pihak, tindakan pencegahan ini diperlukan untuk menghindari diri dari tuduhan melakukan tidak terpuji bagi setiap penguji. Setiap

peraturan dan norma harus di patuhi bagi setiap penguji untuk dapat dijalankan baik berupa kode etik atau tindakan disiplin setiap menjalankan pelayan bagi masyarakat.

2. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan melaksanakan tugas yang menyimpang dari ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pada umumnya norma-norma hukum dari permulaannya harus di insyafi akan satu hak asasi yang sangat penting, hak asasi yang sangat penting itu tidak diketahui atau di sadari tidak hanya diluar, melainkan didalam dunia penguji itu sendiri. Hak asasi itu yang telah di tegaskan pada permulaan yang terjadi sebagai kewajiban moral yang telah lama ada sebelum diadakan peraturan atau undang-undang yang mengatur soal ini, oleh karna itu setiap jabatan penguji itu harus di dasari sumpah atau janji berpokok pada kewajiban moril yang harus dilaksanakan.

Suatu hal secara interinsik bertalian dengan segala pekerjaan yang bersangkutan dengan ilmunya harus mengucapkan janji dan sumpah secara resmi sudah selayaknya berkewajiban untuk menjunjung tinggi jabatan penguji itu sendiri. Ditinjau dari norma-norma hukum yang bersangkutan dengan rahasia jabatan, pelanggaran norma-norma mungkin dihukum oleh masyarakat, sedangkan pelanggaran norma hukum berakibat ancaman hukum.

Hukuman umumnya dijatuhkan oleh hakim setelah soal yang bersangkutan menjadi perkara pengadilan dan terbukti adanya pelanggaran hukum, cara membedakan dan mengatur norma-norma hukum itu dalam berbagai aspek berbeda sesuai dengan dasar kepentingan, hal itu di sebabkan oleh susunan peraturan atau undang- undang yang bersangkutan dan ditafsirkan berlainan dengan yang sebenarnya. Hukuman yang dapat di jatuhkan oleh orang yang melanggar pada aturan norma-norma atau perundang-undangan bisa dikenakan hukum perdata atau hukum pidana.

Untuk memahami rahasia jabatan yang ditinjau dari sudut hukum ini, ada baiknya kita bagi perilaku setiap penguji bagi yang melanggar:

1. Perilaku yang bersangkutan dalam pekerjaan sehari-hari.
2. Perilaku dalam keadaan khusus.
3. Melanggar kode etik penguji itu sendiri.
4. Tindak disiplin terhadap penguji.
5. Melanggar norma-norma atau undang-undang yang berlaku.

Dalam hal demikian yang dapat dijadikan pegangan adalah perhitungan dan pertimbangan yang matang untuk menentukan apa yang harus di utamakan.

3. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan merusak dengan sengaja peralatan pengujian dan fasilitas penunjang lainnya.

Peralatan pengujian kendaraan bermotor seperti yang tertuang pada Peraturan Menteri Perhubungan No 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor pasal

16. Peralatan uji berkala kendaraan bermotor meliputi:

a. peralatan utama

- 1) alat uji emisi gas buang;
- 2) alat uji ketebalan asap gas buang (smoke tester);
- 3) alat uji kebisingan suara klakson dan/ atau knalpot;
- 4) alat uji rem;
- 5) alat uji lampu;
- 6) alat uji kincup roda depan;
- 7) alat uji penunjuk kecepatan;
- 8) alat pengukur kedalaman alur ban;
- 9) alat pengukur berat;
- 10) alat pengukur dimensi;
- 11) alat uji daya tembus cahaya pada kaca;

b. peralatan penunjang

- 1) kompresor udara;
- 2) generator set;
- 3) peralatan bantu, antara lain:
 - a) palu;
 - b) senter;
 - c) alat bantu uji dimensi;
 - d) alat untuk pengambilan foto berwarna kendaraan wajib uji;
 - e) alat untuk mengisi, membaca, mengubah dan menghapus hasil uji pada kartu uji;
 - f) alat untuk mengumpulkan dan menyimpan data hasil uji secara digital.
 - g) Toolkit

Fasilitas penunjang lainnya guna untuk mendukung proses pengujian kendaraan bermotor:

- a) Sistem integrasi pengujian kendaraan bermotor
- b) Aplikasi pengujian kendaraan bermotor
- c) Komputer pengujian kendaraan bermotor
- d) Server pengujian kendaraan bermotor
- e) Genset pengujian kendaraan bermotor
- f) Gedung uji kendaraan bermotor
- g) Kolong uji kendaraan bermotor

- h) Internet pengujian kendaraan bermotor
- i) Kompresor
- j) Mobil unit uji keliling
- k) Database / uji kendaraan

Dalam hal ini kaitannya yaitu merusak dengan sengaja peralatan pengujian dengan alasan tertentu. Hal tersebut termasuk dalam pelanggaran Kode Etik Profesi Penguji. Apabila seorang penguji terbukti melakukan tindakan tidak terpuji itu akan diadili oleh Tim Majelis Kehormatan & Tim Komite Etik Penguji Kendaraan Bermotor.

4. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan menghindari kegiatan wajib yang harus diikuti oleh tenaga penguji dengan sengaja atau tidak.

Penguji kendaraan bermotor wajib mengikuti apel/briefing yang dilaksanakan oleh Dinas masing-masing Daerah & organisasi profesi. Penguji melakukan pekerjaan sesuai dengan kapasitasnya dengan cara melayani semua masyarakat yang hendak menguji atau sedang melakukan pengujian dengan ramah dan sopan sebagai pelayan masyarakat.

Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Dewan Pengurus Daerah (DPD) adalah dewan kerja Ikatan Pengujian Kendaraan Bermotor Indonesia yang berada ditingkat Daerah/Provinsi. Tim Komite Etik yang berada di daerah dapat menjadikan penguji di Kab/Kota sebagai agen kepanjangan tangan dalam pelaksanaan sistem kode etik di daerah.

Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Dewan Pengurus Pusat (DPP) adalah dewan kerja Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia di tingkat pusat. Dewan Pengurus Pusat bertugas menampung atau menyelesaikan permasalahan Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia yang bersifat nasional.

5. Penguji Kendaraan Bermotor dalam bertugas selalu memasang / mengenakan Tanda Kualifikasi Penguji pada waktu melaksanakan tugas.

Seperti yang tertuang didalam peraturan menteri perhubungan No 156 tahun 2016 tentang kompetensi penguji. Dalam melaksanakan tugasnya, penguji kendaraan bermotor harus menggunakan tanda kompetensi secara benar sesuai peraturan yang berlaku.

Baju penguji :

- Terbuat dari bahan blue jeans
- Warna biru tua/biru dongker kerah model tegak
- Lengan pendek
- Lengan kanan logo pehubungan dengan tulisan perhubungan darat
- Lengan kiri logo pemerintah daerah dengan tulisan nam;



- Lengan kiri logo perusahaan dan tulisan nama perusahaan (PKB swasta/APM)
- Saku dua buah dengan penutup berkancing
- Terdiri dari enam kancing baju dengan logo perhubungan
- Di Pundak kiri dan kanan dilengkapi dengan lidah tanda pangkat
- Menggunakan papan nama
- Diatas papan nama tertera tanda kualifikasi penguji
- Diatas saku sebelah kiri tertera tulisan penguji
- Diatas tulisan penguji tertera lambing perhubungan
- Bagian belakan baju polos tanpa lipatan/rempel

Celana :

- Terbuat dari bahan blue jeans
- Warna biru tua/biru dongker
- Terdapat tempat ikat pinggang



Sepatu :

- Sepatu pria dan wanita
- Terbuat dari bahan kulit atau sejenis dengan warna hitam
- Bertali
- Alas terbuat dari bahan anti slip terhadap cairan pelumas dll
- Memiliki unsur pengaman jari jari kaki terbuat dari besi
- Bagian sepatu harus menutupi hingga mata kaki



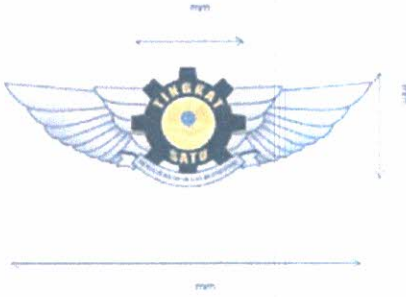
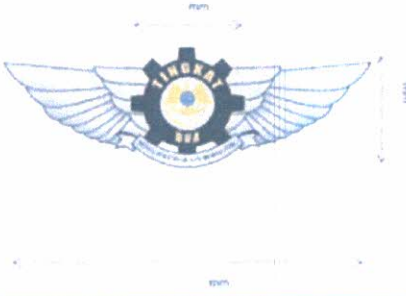
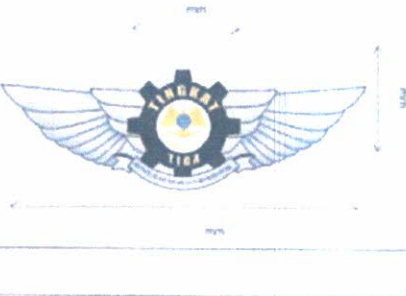
Ikat Pinggang

Logo Perhubungan

Tanda Kualifikasi Penguji



TANDA KUALIFIKASI TEKNIS PENGUJI

	KOMPETENSI	:	PENGUJI TINGKAT SATU
	WARNA DASAR	:	KUNING (EMAS)
	KOMPETENSI	:	PENGUJI TINGKAT DUA
	WARNA DASAR	:	ABU-ABU (PLATINUM)
	KOMPETENSI	:	PENGUJI TINGKAT TIGA
	WARNA DASAR	:	PUTIH
	KOMPETENSI	:	PENGUJI TINGKAT EMPAT
	WARNA DASAR	:	BIRU
	KOMPETENSI	:	PENGUJI TINGKAT LIMA
	WARNA DASAR	:	HIJAU
	KOMPETENSI	:	MASTER PENGUJI
	WARNA DASAR	:	MERAH

6. Penguji Kendaraan Bermotor tidak akan memberikan informasi pada siapapun, dari pihak manapun, dalam bentuk apapun, sesuai dengan sifatnya yang harus dirahasiakan.

Penguji kendaraan bermotor tidak diperbolehkan memberikan informasi ataupun hal yang sifatnya hanya boleh diketahui oleh intern lingkup Pengujian Kendaraan Bermotor. Dalam hal ini dilakukan agar tidak ada pihak lain yang ikut campur dalam urusan pengujian kendaraan bermotor. Akan sangat berbahaya apabila informasi yang dirahasiakan diketahui oleh pihak luar yang tidak bertanggungjawab dan merugikan penguji kendaraan bermotor. Penguji kendaraan bermotor tidak diperbolehkan membocorkan data kendaraan bermotor yang telah melaksanakan proses pengujian berkala kendaraan bermotor serta tidak diperbolehkan mebocorkan data administrasi terkecuali diminta pada proses peradilan yang berlaku. Hal ini bersifat rahasia dikarenakan menyangkut keamanan.

7. Penguji diwajibkan selalu mencari tahu pengetahuan perkembangan peralatan uji, kendaraan bermotor dan sarana gedung bangunan

Perkembangan zaman yang sangat cepat dan pesat seperti sekarang ini, penguji dituntut agar tidak ketinggalan perkembangan teknologi. Penguji dengan kemampuan yang dimiliki tiap individu dilarang merasa puas diri, diwajibkan agar setiap waktu selalu mencari ilmu pengetahuan terbaru. Penguji diwajibkan agar selalu mempelajari peralatan uji terbaru beserta teknologinya sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Fungsi dan cara pemakaian yang disesuaikan dengan standar operasional prosedurnya.

Kendaraan bermotor yang selalu mengalami pembaharuan dalam teknologi penguji diwajibkan agar selalu mempelajari dan dituntut agar dapat menguasai kendaraan yang berteknologi baru. Melalui berbagai buku, jurnal penelitian dan bimbingan teknis. Dengan penguji yang berkompeten dan memiliki rasa keingintahuan yang tinggi, akan membuat penguji kaya akan ilmu pengetahuan. Penguji yang memiliki ketrampilan dan ilmu yang luas membuat nyaman bagi pemilik kendaraan dalam melaksanakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor.

KEWAJIBAN UMUM

Pasal 1

Penguji harus menjunjung tinggi, menghayati dan mengamalkan kode etik penguji kendaraan bermotor

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Setiap penguji kendaraan bermotor Indonesia diwajibkan menjunjung tinggi dengan artian selalu mengutamakan kode etik dalam setiap tindakan perkataan dan perbuatan di dalam melaksanakan profesinya sebagai penguji.

Pengambilan sumpah pengucapan kode etik penguji:

Pengambilan pengucapan kode etik merupakan saat yang sangat penting artinya bagi seorang penguji, karena pada kesempatan ini ia berikrar bahwa dalam mengamalkan profesinya, ia akan selalu mendasarinya dengan kesanggupan yang telah diucapkannya sebagai sumpah. Oleh karena itu upacara pengambilan sumpah hendaknya dilaksanakan dalam suasana yang hikmat. Suasana hikmat dapat diwujudkan bila upacara pengambilan sumpah dilaksanakan secara khusus, sebelum mendapatkan sertifikat kompetensi penguji kendaraan bermotor Indonesia.

Yang wajib mengucapkan sumpah kode etik penguji:

Semua Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia.

Lulusan pendidikan vokasi pengujian kendaraan bermotor dalam negeri maupun luar negeri wajib mengambil pengucapan kode etik penguji kendaraan bermotor Indonesia. Warga negara asing yang belajar pengujian kendaraan bermotor di Indonesia juga diharuskan mengucapkan kode etik penguji kendaraan bermotor Indonesia.

Penguji asing tidak harus mengucapkan karena tamu, ia menjadi tanggung jawab instansi yang memperkerjakannya. Penguji asing yang memberi pelayanan langsung kepada masyarakat Indonesia, harus tunduk pada kode etik penguji kendaraan bermotor Indonesia.

Pasal 2

Penguji harus senantiasa berupaya melaksanakan profesinya sesuai dengan standar kompetensi penguji

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Seorang penguji melaksanakan pengujian kendaraan bermotor disesuaikan dengan jenjang kompetensi yang dimiliki. Untuk terkait jenjang kompetensi penguji diwajibkan selalu belajar dan mengikuti pelatihan yang berhubungan dengan transportasi guna meningkatkan jenjang kompetensi dan mengasah kemampuan keterampilan pada transportasi. Rasa tanggung jawab akan profesi yang miliki harus melekat pada setiap insan penguji kendaraan bermotor Indonesia karena menyangkut keselamatan kendaraan yang wajib uji. Jiwa keselamatan yang harus dipupuk pada penguji setiap akan masuk pada dunia pengujian melalui pengamalan lima citra manusia perhubungan dan pengamalan kode etik penguji kendaraan bermotor Indonesia.

Apabila pada suatu daerah di pelayanan pengujian tidak ada penguji tingkat tertinggi tetapi kendaraan yang melaksanakan pengujian merupakan kompetensi jenjang tingkat tertingi, maka unit pengujian diwajibkan merekrut penguji yang sesuai kebutuhan dengan secepat cepatnya maksimal 3 bulan dengan di arahkan DPD IPKBI dan dalam pengawasan DPP IPKBI.

Yang dimaksud dengan standar kompetensi penguji adalah mengarah pada PM 156 tahun 2016 Tentang kompetensi Penguji Kendaraan Bermotor. Kompetensi penguji kendaraan bermotor sebagaimana terdiri dari 8 (delapan) tingkat jenjang dengan urutan dari tingkat paling rendah hingga tingkat paling tinggi sebagai berikut:

a. Pembantu Penguji;

Wewenang pembantu penguji :

- 1) melakukan verifikasi/validasi persyaratan administrasi uji berkala perpanjangan masa berlaku uji;
- 2) melakukan input data base pengujian berkala;
- 3) melakukan penetapan pelaksanaan pengujian berkala perpanjangan masa berlaku uji; dan/atau
- 4) menyerahkan kendaraan kepada pemilik kendaraan.

b. Penguji Pemula

Wewenang penguji pemula :

- 1) melakukan verifikasi/validasi persyaratan administrasi uji berkala pertama dan perpanjangan masa berlaku uji;
- 2) melakukan input database pengujian berkala;
- 3) melakukan penetapan pelaksanaan pengujian berkala perpanjangan masa berlaku uji.

c. Penguji Tingkat Satu

Wewenang penguji tingkat satu adalah melakukan pengesahan hasil uji berkala mobil penumpang umum.

d. Penguji Tingkat Dua

Wewenang penguji tingkat dua:

- 1) melakukan analisis hasil pemeriksaan dan pengujian mobil barang tunggal selain mobil tangki;
- 2) melakukan analisis dan evaluasi secara komprehensif hasil pemeriksaan dan pengujian mobil barang tunggal selain mobil tangki terhadap ambang batas persyaratan teknis dan laik jalan; dan/atau
- 3) melakukan pengesahan hasil uji berkala mobil penumpang umum dan mobil barang tunggal selain mobil tangki.

e. Penguji Tingkat Tiga

Wewenang penguji tingkat tiga :

- 1) melakukan analisis hasil pemeriksaan dan pengujian mobil bus tunggal lantai tunggal;
- 2) melakukan analisis dan evaluasi secara komprehensif hasil pemeriksaan dan pengujian mobil bus tunggal lantai tunggal terhadap ambang batas persyaratan teknis dan laik jalan; dan/atau
- 3) melakukan pengesahan hasil uji berkala mobil penumpang umum, mobil bus tunggal lantai tunggal dan mobil barang tunggal selain mobil tangki.

f. Penguji Tingkat Empat

Wewenang Penguji Tingkat Empat :

- 1) melakukan analisis hasil pemeriksaan dan pengujian rangkaian mobil barang selain rangkaian mobil tangki;
- 2) melakukan analisis dan evaluasi secara komprehensif hasil pemeriksaan dan pengujian rangkaian mobil barang selain rangkaian mobil tangki terhadap ambang batas persyaratan teknis dan laik jalan; dan/atau
- 3) melakukan pengesahan hasil uji berkala mobil penumpang umum, mobil bus tunggal lantai tunggal, mobil barang tunggal selain mobil tangki dan rangkaian mobil barang selain rangkaian mobil tangki.

g. Penguji Tingkat Lima

Wewenang Penguji Tingkat Lima :

- 1) melakukan analisis hasil pemeriksaan dan pengujian mobil bus tunggal lantai tunggal;
- 2) melakukan analisis dan evaluasi secara komprehensif hasil pemeriksaan dan pengujian mobil tangki, rangkaian mobil tangki, bus tingkat, bus tempel, bus gandeng dan mobil desain khusus terhadap ambang batas persyaratan teknis dan laik jalan; dan/atau
- 3) melakukan pengesahan hasil uji berkala mobil penumpang umum, mobil bus tunggal lantai tunggal, mobil barang tunggal, mobil tangki, rangkaian mobil tangki, bus tingkat, bus tempel, bus gandeng dan rangkaian mobil barang, dan mobil desain khusus.

h. Master Penguji

Wewenang Master Penguji :

- 1) melakukan evaluasi kinerja unit pengujian kendaraan bermotor;
- 2) melakukan analisis dan evaluasi secara komprehensif hasil pemeriksaan dan pengujian mobil penumpang umum, mobil barang tunggal, mobil bus tunggal lantai tunggal, rangkaian mobil barang, mobil tangki, rangkaian mobil tangki, bus tingkat, bus tempel, bus gandeng dan mobil desain khusus terhadap ambang batas persyaratan teknis dan laik jalan;
- 3) melakukan pengesahan hasil uji berkala mobil penumpang umum, mobil barang tunggal, mobil bus tunggal lantai tunggal, rangkaian mobil barang, mobil tangki, rangkaian mobil tangki, bus tingkat, bus tempel, bus gandeng dan mobil desain khusus; dan/atau

- 4) menetapkan kesesuaian fisik mobil penumpang umum, mobil barang tunggal, mobil bus tunggal lantai tunggal, rangkaian mobil barang, mobil tangki, rangkaian mobil tangki, bus tingkat, bus tempel, bus gandeng dan mobil desain khusus.

Pasal 3

Dalam melakukan pekerjaannya, penguji tidak boleh dipengaruhi oleh sesuatu yang mengakibatkan hilangnya kebebasan dan kemandirian profesi

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Seluruh Kode Etik Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia mengemukakan betapa pentingnya pekerjaan profesi penguji. Pelaksanaan profesi penguji tidak ditujukan untuk memperoleh keuntungan pribadi, tetapi lebih didasari sikap perikemanusiaan dan mengutamakan kepentingan keselamatan kendaraan.

Hal-hal berikut dilarang :

1. Menjerumuskan pemohon untuk membeli komponen kendaraan tertentu karena penguji yang bersangkutan telah menerima komisi dari perusahaan tertentu.
2. Mengijinkan penggunaan nama dan profesi sebagai penguji untuk kegiatan pelayanan pengujian kepada orang yang tidak berhak.
3. Melakukan tindakan pengujian kendaraan bermotor yang tidak perlu atau tanpa indikasi yang jelas, karena ingin menarik pembayaran yang lebih banyak.
4. Meminta dahulu sebagian atau seluruh imbalan jasa pengujian, misalnya pada waktu saat kendaraan bermotor wajib uji akan memasuki gedung pengujian.
5. Merendahkan martabat penguji yang bekerjasama dengan orang atau badan yang tidak berhak melakukan praktek pengujian kendaraan bermotor. Dengan demikian ia melindungi perbuatan orang/badan yang bersangkutan.

Pasal 4

Penguji harus menghindarkan diri dari perbuatan yang bersifat memuji diri

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Seorang penguji harus sadar bahwa pengetahuan dan ketrampilan profesi yang dimilikinya adalah karena karunia dan kemurahan Tuhan Yang Maha Esa. Oleh karena itu memuji diri adalah tidak patut.

Setiap perbuatan yang bersifat memuji diri.

1. Mempergunakan gelar pendidikan kesarjana yang bukan milik sendiri. Apabila seorang penguji mempunyai lebih dari satu gelar, maka gelar yang dicantumkan harus sesuai dengan ijazah yang dimiliki.
2. Tidak dibenarkan seorang penguji mengadakan wawancara dengan pers atau menulis karangan dalam majalah/harian untuk memperkenalkan dan mempromosikan profesinya untuk kepentingan pribadi, karena orang awam yang membacanya tidak dapat menilai kebenarannya.

Pasal 5

Penguji dalam menyatakan setiap tidak lulus kendaraan bermotor wajib uji harus senantiasa memastikan persyaratan teknis dan laik jalan sesuai ketentuan yang berlaku.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Umumnya seorang penguji yang melaksanakan pengujian dapat menyatakan tidak lulus pada kendaraan bermotor. Sebab itu, lebih etik menyatakan beberapa item kendaraan penyebab ketidaklulusan kendaraan tersebut.

Penguji melarang mempergunakan usaha dari hasil orang lain tanpa menyebutkan sumbernya. Menyiarkan karangan orang lain seolah-olah pendapat sendiri sangat bertentangan dengan etik pengarang. Pengumuman/penyebarluasan suatu penemuan kerusakan komponen juga harus berhati-hati, harus menyertakan bukti-buktinya.

Pasal 6

Penguji dalam mengesahkan hasil uji harus teliti dengan kebenaran hasil uji-nya sesuai ketentuan yang berlaku.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Hal yang perlu diperhatikan oleh seorang penguji pada waktu memberikan keterangan lulus/tidak lulus:

1. Laporan penguji harus objektif tidak terpengaruh oleh keinginan dari agen perusahaan yang bersangkutan atau calon yang bersangkutan.
2. Tidak dibenarkan memberikan keputusan atas dasar pendapat orang lain yang membuat hasil uji tidak valid.

Pasal 7

Penguji harus bersikap jujur dalam berhubungan dengan pemohon dan berupaya untuk mengingatkan rekan penguji yang dia ketahui memiliki kekurangan dalam karakter atau kompetensi, dan atau yang melakukan penipuan dalam menangani pemohon.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Secara umum, pengertian jujur adalah suatu aspek karakter dan moral manusia yang berbudi luhur dimana seseorang yang memiliki karakter tersebut pasti memiliki integritas, kejujuran, adil, tulus, setia, dan dapat dipercaya oleh orang lain. Pendapat lain mengatakan arti jujur adalah suatu bentuk kesesuaian sikap antara perkataan yang diucapkan dengan perbuatan yang dilakukan oleh seseorang. Dengan kata lain, seseorang dapat dikatakan jujur ketika ia mengucapkan sesuatu sesuai dengan yang sebenarnya, dan bertindak sesuai dengan yang seharusnya. Adapun macam-macam sikap jujur adalah sebagai berikut:

1. **Jujur Dalam Niat dan Kehendak**, yaitu suatu tindakan yang didasarkan pada keselarasan antara sikap dan keinginan hati. Dalam penerapannya, seseorang yang jujur akan bertindak berdasarkan hal yang baik dan ikhlas dalam melakukannya atau tidak munafik.

2. **Jujur Dalam Ucapan**, yaitu suatu tindakan memberitakan atau menyampaikan informasi sesuai dengan kenyataan yang terjadi tanpa adanya penambahan atau pengurangan dari yang sebenarnya.
3. **Jujur Dalam Perbuatan**, yaitu suatu tindakan yang dilakukan sesuai dengan yang seharusnya dan tidak melakukan kecurangan terhadap orang lain.

Dengan pengamalan lima citra masnusia perhubungan dan pengalaman kode etik seorang penguji akan memiliki sifat jujur yang sangat melekat.

Untuk mengingatkan rekan penguji yang melakukan kesalahan dalam bertugas alangkah baiknya mengur dengan etis dan baik. Ada tiga kunci sukses dalam menegur. Pertama, tidak merendahkan ego orang yang ditegur. Karena, secara psikologis, bila ego seseorang direndahkan, dia justru membuat pertahanan diri untuk menyelamatkan egonya dari gangguan. Kedua, cari waktu yang tepat. Salah waktu juga membuat teguran dipahami sebaliknya. Ketiga, pahami posisi sosial orang yang ditegur. Jangan sampai teguran dianggap sebagai ancaman bagi posisi orang yang kita tegur.

Pasal 8

Penguji harus menghormati hak-hak pemohon, hak-hak rekan penguji, dan hak tenaga lainnya, dan harus menjaga kepercayaan pemohon.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Sikap saling menghormati dan menghargai dalam interaksi sosial penting dilakukan supaya tidak ada perpecahan di instansi, dan menyelesaikan masalah dengan musyawarah untuk mencapai mufakat. Pada dasarnya hidup rukun dan toleran diantara pemeluk agama yang berbeda-beda tidak berarti bahwa ajaran agama yang satu dan ajaran agama yang lain dicampur adukkan. Akan tetapi dengan dasar hidup rukun dan toleransi dalam kehidupan berkelompok dan bermasyarakat, tradisi-tradisi keagamaan yang dimiliki oleh individu menjadi bersifat kumulatif dan kohesif yang menyatukan keanekaragaman interpertasi dan sistem-sistem keyakinan keagamaan. Dalam halnya keluarga seorang penguji yang memiliki jiwa pancasila sila ke-dua Kemanusiaan yang adil dan beradap, sebagai insan yang berbudi luhur akan menghormati hak pemohon apabila menanyakan sesuatu yang serasa belum puas dengan pelayanan pengujian. Dengan di dasari rasa jujur yang sudah dijelaskan pada pasal 7 maka akan berjalan suatu rasa saling menghagai hak-hak setiap orang yang terlibat dalam pelayanan pengujian kendaraan bermotor.

Pasal 9

Dalam melakukan pekerjaannya penguji harus memperhatikan kepentingan masyarakat dan memperhatikan semua aspek pelayanan pengujian yang menyeluruh serta berusaha menjadi pendidik dan pengabdian masyarakat yang sebenar-benarnya.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Seorang penguji kendaraan bermotor, rela dan ikhlas jiwa raganya untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, bahkan hingga mengorbankan jiwa raganya. Penguji kendaraan bermotor selain memiliki fisik yang kuat, juga memiliki mental yang kuat. Mengingat, tugas dan tanggung jawab yang dilakukan penuh dengan resiko. Seperti tujuan dilaksanakannya Pengujian Kendaraan Bermotor sebagai pelayanan masyarakat.

Pelayanan publik adalah segala bentuk kegiatan dalam rangka pengaturan, pembinaan, bimbingan, penyediaan fasilitas, jasa dan lainnya yang dilaksanakan oleh aparatur pemerintah sebagai upaya pemenuhan kebutuhan kepada masyarakat sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku (Undang-undang No. 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik). Pelayanan publik adalah pemenuhan keinginan dan kebutuhan masyarakat oleh penyelenggara negara. Pelayanan publik berupa kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan dasar sesuai dengan hak-hak sipil setiap warga negara dan penduduk atas suatu barang, jasa, dan atau pelayanan administrasi yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik. Penyediaan pelayanan publik secara langsung oleh pemerintah dilakukan melalui sektor publik, yaitu badan-badan pemerintah, sekolah milik pemerintah, kantor pos, perusahaan listrik pemerintah, pelayanan pengujian kendaraan bermotor, rumah sakit milik pemerintah, dan seterusnya. Penyelenggaraan yang dilakukan oleh pemerintah dilaksanakan demi tujuan agar tidak terjadi penyalahgunaan. Pemerintah sebagai penyedia harus bersikap secara professional dalam menjalankan fungsinya sebagai penyedia pelayanan publik.

Pasal 10

Penguji dalam bekerja sama dengan para pejabat di bidang perhubungan dan bidang lainnya serta masyarakat, harus saling menghormati.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Dengan pesatnya kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi kendaraan bermotor, maka makin disadari bahwa suatu masalah di bidang transportasi tidak dapat ditangani oleh satu disiplin ilmu saja, bahkan di bidang transportasi sendiri muncul berbagai percabangan ilmu yang memerlukan jenis kemampuan profesi tersendiri.

Oleh karena itu di bidang pelayanan pengujian kendaraan bermotor diperlukan berbagai jenis tenaga penguji yang bekerja sama dalam tim untuk dapat mewujudkan keselamatan kendaraan bermotor Indonesia.

Beberapa hal di bawah ini perlu memperoleh perhatian agar dapat diwujudkan kerjasama yang harmonis.

- a. Dalam pelaksanaan peran seorang penguji penyelia yang melaksanakan praktek akan memerlukan kerjasama dengan bagian administrasi, teknologi informasi maupun penguji dengan tingkatan dibawah penyelia.
- b. Dalam peranannya sebagai pimpinan tim/unit kerja
Sebagai pimpinan tim/unit kerja seorang pemimpin merupakan titik sentral dan koordinator yang harus bertindak secara bijaksana agar dapat menggerakkan potensi yang ada untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Sebagai pimpinan tim, tiap anggota tim harus memperoleh perhatian dan penghargaan yang sama dari dirinya. Instruksi hendaknya diberikan secara jelas dan tertulis supaya tidak menimbulkan salah pengertian. Dalam bekerja sama dengan masyarakat, pemimpin/anggota perlu melakukan pendekatan kepada masyarakat untuk melaksanakan uji berkala kendaraan bermotor.

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP PEMOHON

Pasal 11

Penguji harus senantiasa mengingat akan kewajiban uji berkala kendaraan bermotor kepada pemilik kendaraan.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Penguji kendaraan bermotor sebagai pelopor keselamatan kendaraan bermotor wajib melakukan hal-hal seperti sosialisasi, bimbingan teknis dan pelatihan transportasi. Dengan sering mengikuti kegiatan seperti itu penguji diharuskan selalu berhubungan dengan masyarakat arti pentingnya melaksanakan pengujian kendaraan guna mengurangi risiko dan mencegah terjadinya kecelakaan kendaraan di Indonesia. Berbagai cara harus dilakukan seperti sosialisasi ke perusahaan transportasi umum, memasang iklan demi keselamatan kendaraan bermotor di Indonesia. Memberikan teguran pada kendaraan yang ditemui tidak laik jalan tetapi tetap beroperasi di jalan raya.

Pasal 12

Penguji wajib bersikap tulus ikhlas dan mempergunakan segala ilmu dan ketrampilannya untuk kepentingan keselamatan kendaraan pemohon uji berkala kendaraan bermotor.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Bersikap tulus ikhlas sangat diperlukan dalam melaksanakan pengujian kendaraan bermotor karena sikap ini memberikan ketenangan dan kejernihan dalam berfikir dan teliti dalam bertindak. Sikap tulus ikhlas disertai dengan keramahmatan dalam menyambut pemohon, akan memberi kesan yang baik terhadap pemohon, sehingga ia akan secara sukarela dan spontan menyerahkan kendaraannya untuk diperiksa oleh penguji dan akan bersedia akan menjawab secara terbuka hal-hal yang perlu diketahui oleh penguji dalam menunjang pengujian kendaraan bermotor. Sikap ikhlas didasari sikap profesional, akan menegakkan wibawa penguji dalam menghadapi ataupun. Memberikan segenap jiwa raga ketrampilan dan ilmu yang dipunyai untuk memberikan jaminan keselamatan pada kendaraan bermotor wajib uji.

Pasal 13

Penguji harus memberikan kesempatan kepada pemohon agar senantiasa dapat bertanya tentang komponen kendaraan apa saja yang berpotensi membahayakan kendaraan.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Pemohon diperbolehkan menanyakan berbagai pertanyaan pada penguji tentang komponen kendaraan dan berbagai potensi bahayanya dengan memperhatikan agar tidak mengganggu berjalannya pelayanan pengujian kendaraan bermotor. Sebagai Pelayan masyarakat penguji kendaraan bermotor harus menerima hak-hak pemohon, selain hak dilakukan pemeriksaan kendaraan pemohon juga mempunyai hak bertanya dalam lingkup pengujian kendaraan bermotor.

Pasal 14

Penguji wajib melakukan pertolongan darurat sebagai suatu tugas kendaraan berkeselamatan.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Kondisi gawat darurat bisa terjadi pada siapa saja, kapan saja, dan di mana saja tanpa aba-aba. Pada umumnya, tindakan pertolongan pertama yang cepat dan tepat dapat menghindari maupun meminimalisir dampak yang tidak diinginkan. Dengan penguji yang berkompeten dan memiliki pengetahuan yang tinggi agar di manfaatkan dengan baik. Ketika terjadi keadaan darurat pada pelayanan pengujian berupa kerusakan alat atau sistem penguji diwajibkan agar tanggap untuk bahu membahu memperbaiki. Ketika terdapat kendaraan yang mengalami kondisi darurat dimanapun dan kapanpun penguji kendaraan bermotor harus berperan sebagai penolong dengan didasari keselamatan kendaraan bermotor.

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP REKAN PENGUJI

Pasal 15

Penguji memperlakukan rekan penguji sebagaimana ia sendiri ingin diperlakukan.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Rekan-rekan penguji merupakan suatu kesatuan aksi dibawah 5 citra manusia perhubungan untuk mewujudkan kendaraan bermotor indonesia yang berkeselamatan. Berhubungan dengan itu, maka kode etik penguji mengharuskan setiap penguji memelihara hubungan baik dengan rekan penguji. Hubungan antara rekan penguji dapat menjadi buruk bukan karena perbedaan pendapat tentang cara pengujiannya, perselisihan mengenai cara mewakili rekan penguji yang cuti, sakit dan sebagainya. Kejadian tersebut hendaknya diselesaikan secara musyawarah antar pihak yang bersangkutan. Kalau dengan cara demikian juga tidak terselesaikan, maka dapat diminta pertolongan Dewan Pengurus Daerah IPKBI, dan apabila Dewan Pengurus Daerah tidak dapat menyelesaikan permasalahan maka Dewan Perwakilan Pusat mengambil alih permasalahan tersebut. Harus dihindarkan campur tangan dari pihak luar. Perbuatan sangat tidak terpuji ialah berselisih dengan rekan penguji dan mempergunjingkannya dengan masyarakat atau

orang lain tentang perbuatannya yang dianggap kurang benar. Mencerminkan nama baik rekan penguji berarti mencerminkan nama baik sendiri

Penguji senior wajib membimbing penguji yang lebih muda, terutama yang berada di bawah pengawasannya. Janganlah sekalipun juga mengatakan di muka umum, bahwa ia baru lulus dan tidak mengetahui itu peraturan. Jangan sekali-kali menjatuhkan rekan penguji dari kedudukannya apalagi menggunakan pihak lain. Penguji tidak boleh memperlihatkan bahwa ia tidak sepaham dengan rekan penguji dengan menyindir, atau dengan sikap yang menjurus.

Untuk menjalin dan mempererat hubungan baik antara para penguji, maka wajib memperlihatkan hal-hal berikut :

- a. Penguji yang baru menetap di suatu tempat memperkenalkan diri kepada yang telah berada di situ. Hal ini perlu dilakukan agar penguji yang senior mengetahui dan dapat memberi bimbingan serta arahnya.
- b. Setiap penguji menjadi anggota Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia yang setia dan aktif. Dengan menghadiri pertemuan/rapat yang diselenggarakan, akan terjadi kontak pribadi sehingga timbul rasa persaudaraan dapat berkembang dan penambahan ilmu pengetahuan.

Pasal 16

Pimpinan penguji tidak boleh menegur kesalahan anggota penguji dalam pelayanan umum yang disaksikan masyarakat, melainkan dengan berdasarkan prosedur yang etis.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Pemimpin memberikan teguran kepada penguji yang tingkatannya dibawah pimpinan yang membantu pengujian hendaknya tidak dilakukan di depan pelayanan umum. Peringatan kepada penguji bila diperlukan, jangan dilakukan melalui rekan penguji lainnya tetapi harus langsung baik melalui surat, telepon ataupun pribadi. Hal sebaliknya, juga berlaku bagi pembantu penguji, kesalahan pimpinan hendaknya tidak dibicarakan dengan masyarakat umum, tetapi langsung antara pimpinan dan pembantu penguji.

Dalam melakukan teguran hendaknya ditempuh dengan cara yang benar yaitu mencakup :

- Permintaan komunikasi teguran yang jelas.
- Disertai dengan informasi tentang penguji yang jelas, termasuk riwayat kinerjanya.

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP DIRI SENDIRI

Pasal 17

Penguji harus memelihara kesehatannya, supaya dapat bekerja dengan baik.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Penguji kendaraan bermotor umumnya bekerja keras dengan motivasi untuk meningkatkan pelayanan pengujian kendaraan bermotor. Tanpa dirasa sering terjadi permasalahan

di lapangan yang tak terduga, pekerjaan yang telah mendorong penguji yang bersangkutan untuk tetap bekerja keras sampai selesai.

Keadaan ini sering menyebabkan penguji kurang memperhatikan keadaan kesehatan dirinya. Disamping itu, karena enggan mengganggu rekan penguji lainnya yang diketahui juga sibuk, maka bila ia sakit, tidak memeriksakan kesehatan dirinya.

Ditekankan agar penguji melaksanakan tindakan perlindungan diri dengan pihak kesehatan setempat. Penguji wajib menjadi teladan dalam pelaksanaan perilaku sehat. Karena akan sangat berbahaya jika tenaga penguji terdampak berbagai penyakit, kekosongan penguji dapat membuat terancamnya suatu keselamatan kendaraan bermotor.

Pasal 18

Penguji yang merasa dan atau telah ditetapkan sebagai tersangka pelanggaran kode etik penguji kendaraan bermotor wajib menyerahkan diri untuk diperiksa oleh organisasi profesi tanpa melibatkan pihak lain.

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Penguji kendaraan bermotor yang dalam melaksanakan tugas sebagai seorang penguji dan ditetapkan statusnya sebagai tersangka pelanggaran kode etik akan diperiksa oleh Tim Komite Etik Profesi. Untuk pelanggaran bersifat daerah akan diperiksa oleh Tim Komite Etik Dewan Pengurus Daerah sedangkan pelanggaran yang mencakup nasional akan diperiksa oleh Tim Komite Etik Dewan Pengurus.

1. Pelanggaran Kode Etik Penguji Tingkat Daerah

Penyelesaian pada kasus pelanggaran kode etik yang bersifat Daerah akan diperiksa oleh Tim Komite Etik IPKBI Provinsi masing-masing. Tim komite etik mengumpulkan data-data berupa barang bukti pelanggaran kode etik. Data yang sudah terkumpul akan diserahkan kepada Majelis Mahkamah Kehormatan Etika Profesi Dewan Pengurus Daerah untuk melakukan persidangan dan penjatuan hukuman. Hasil persidangan wajib diketahui Ketua Dewan Pengurus Daerah Ikatan Pengujian Kendaraan Bermotor Indonesia wilayah masing-masing dan dilaporkan prosesnya ke Dewan Pengurus Pusat Ikatan Pengujian Kendaraan Bermotor Indonesia.

2. Pelanggaran Kode Etik Penguji Tingkat Nasional

Penyelesaian pada kasus pelanggaran kode etik yang bersifat Nasional akan diperiksa oleh Tim Komite Etik Dewan Pengurus Pusat IPKBI. Tim komite etik mengumpulkan data-data berupa barang bukti pelanggaran kode etik. Data yang sudah terkumpul akan diserahkan kepada Majelis Mahkamah Kehormatan Etika Profesi Dewan Pengurus Pusat untuk melakukan persidangan dan penjatuan hukuman. Hasil persidangan wajib diketahui Ketua Dewan Pengurus Pusat Ikatan Pengujian Kendaraan Bermotor Indonesia.

Pelanggaran yang bersifat Nasional adalah:

- a. Permasalahan kode etik yang tidak dapat diselesaikan oleh komite etik di DPD IPKBI Daerah, dapat dilimpahkan atau laporan sudah 7 hari sejak dilaporkan tidak ditangani oleh Tim Komite Etik DPD dan atau DPD belum mempunyai Tim Komite Etik;
- b. Permasalahan yang berdampak Nasional.

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 19

Penguji wajib selalu menambah pengetahuan tentang perkembangan teknologi kendaraan bermotor

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Ilmu pengetahuan dan teknologi transportasi berkembang terus dengan pesat. Seorang penguji harus mengikuti perkembangan tersebut baik untuk kepentingan keselamatan kendaraan bermotor. Peningkatan pengetahuan dan penguasaan teknologi transportasi baru dapat dilakukan melalui membaca berbagai literatur dalam buku, jurnal penelitian, lembaga pendidikan pelatihan dan sebagainya. Selain itu, dapat pula dilakukan melalui keikutsertaan dalam bimbingan teknis dan sebagainya. Dalam kaitan ini IPKBI melakukan berbagai rapat untuk menyampaikan temuan, pemecahan masalah dan sosialisai peraturan perundang-undangan terbaru. Perkembangan teknologi kendaraan bermotor sebagai sebuah disiplin ilmu terapan yang banyak bergerak pada sektor transportasi mempunyai peran yang sangat penting karena sektor ini berperan sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, dan sosial yang di arahkan kepada terwujudnya sistem transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, selamat, tertib, aman, nyaman dan efisien dalam fungsinya untuk mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa. Sangat banyak manfaat menambah ilmu pengetahuan terutama pengetahuan dibidang transportasi. Dengan penguji yang selalu penambahan disiplin ilmu pemohon / pemilik kendaraan akan merasa aman dan nyaman apabila kendaraan telah selesai di uji.

Pasal 20

Penguji wajib terampil mengemudi kendaraan bermotor sesuai dengan klasifikasi jenjang kompetensi penguji yang dimiliki

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Berpedoman pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UU LLAJ”).

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya.

Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Pada UU LLAJ yang dimaksud dengan pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi (“SIM”). Salah satu pada persyaratan mendapatkan sertifikat kompetensi penguji adalah memiliki SIM yang sesuai kompetensinya, dengan kata lain penguji harus mahir dalam mengemudi kendaraan bermotor. Setiap pelayanan pengujian kendaraan bermotor akan selalu berhadapan dengan kendaraan bermotor dimana akan menemui permasalahan pemilik atau pemohon kurang menguasai kendaraannya dalam melaksanakan uji kendaraan bermotor. Sangat dibutuhkan peran penguji yang mempunyai keahlian mengemudi, maka diwajibkannya setiap penguji mahir dalam mengemudi kendaraan sesuai dengan jenjang kompetensi pengujinya.

Pasal 21

Penguji wajib tegas apabila mengetahui komponen kendaraan yang sudah tidak laik digunakan akan tetapi masih digunakan pada kendaraan bermotor

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan.

Kendaraan sebagai alat angkut yang memiliki kemampuan untuk mengangkut penumpang dengan jumlah dan kapasitas tertentu yang memiliki persyaratan teknis dan kelaikan jalan. Sebagai suatu jaminan keselamatan dan kenyamanan penumpangnya, untuk menjamin keamanan dan kenyamanan dalam pengedaran beberapa yang harus di penuhi antara lain:

- a) Ergonomy yang berhubungan dengan design dan konstruksi kendaraan.
- b) Forward visibility yang berhubungan dengan keselamatan operasi.
- c) Kemudahan dalam mengamati panel intrument.
- d) Keamanan ketika berkendara.

Dibenarkan bahwa penguji bertindak tegas apabila menemukan kendaraan bermotor wajib uji yang memakai komponen tidak laik/rusak. Bertindak tegas dengan cara menegur yang etis dan baik. Penemuan komponen yang tidak laik masih digunakan pemilik kendaraan diperbolehkan untuk segera diganti dan perbaiki dengan yang laik. Terhadap sistem komponen utama terkait keselamatan kendaraan bermotor wajib uji terdapat pada (lampiran).

KEWAJIBAN PENGUJI TERHADAP PERALATAN UJI

Pasal 22

Penguji wajib menjaga keakurasian peralatan uji kendaraan bermotor

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Menjaga keakurasian peralatan uji kendaraan dengan tidak sengaja merusak dan atau tanpa merawat. Kalibrasi alat uji kendaraan bermotor wajib dilaksanakan satu tahun sekali guna keakurasian alat uji. Apabila keakurasian sudah terlihat tidak sesuai, agar penguji segera melapor untuk perbaikan peralatan uji tersebut untuk diusulkan kalibrasi peralatan uji. Tidak dibenarkan apabila penguji dengan sengaja membiarkan peralatan uji yang tidak akurat tetapi masih digunakan beroperasi untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor.

Pasal 23

Penguji wajib menjaga kebersihan peralatan uji kendaraan bermotor sebelum atau sesudah digunakan

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Perawatan Mesin adalah sesuatu system kegiatan untuk menjaga, memelihara, mempertahankan, mengembangkan dan memaksimalkan daya guna dari segala sarana yang ada di dalam lajur pengujian kendaraan bermotor. Kegiatan dari perawatan ini mencakup dalam pemeliharaan dan perbaikan, agar peralatan dan perlengkapannya (sarana-prasarana) yang berhubungan dengan kegiatan atau penggunaan sarana prasarana tersebut selalu dalam keadaan kondisi yang baik.

Perawatan bertujuan untuk memelihara alat-alat, kelancaran pemakaian alat, perlengkapannya, keamanan instalasi, efisiensi, memperpanjang umur teknis mesin, dan peralatan uji lainnya. Untuk menciptakan kondisi kerja sebaik-baiknya, sekaligus mempertahankan kondisi sarana dalam perawatan berupa; alat-alat, mesin dan perlengkapan agar pelaksanaan kegiatan produksi dan keamanannya.

Penguji kendaraan bermotor diwajibkan selalu menjaga kebersihan peralatan uji dimasing-masing tempat kerja. Pembersihan dapat dilakukan sebelum menggunakan dan atau sesudah menggunakan. Peralatan yang berupa mesin mekanik dibersihkan dari berbagai debu, oli ataupun kotoran lainnya. Untuk peralatan yang berupa elektronik agar selalu dirawat dijaga agar terhindar dari berbagai virus yang dapat merusak database ataupun sistem manajemen pengujian kendaraan bermotor.

Pasal 24

Penguji wajib terampil terhadap peralatan uji kendaraan bermotor yang ada pada tempat kerja masing-masing

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Seseorang yang cakap untuk menyelesaikan tugas, mampu dan cekatan adalah pengertian dari terampil. Untuk menunjang pekerjaan pelayanan pengujian kendaraan bermotor penguji yang melaksanakan tugasnya sebagai seorang penguji kendaraan bermotor wajib memiliki sifat terampil terhadap peralatan uji yang ada. Sifat terampil dapat ditunjukkan dengan menguasai peralatan dalam pengoperasionalan, perawatan dan perbaikan.

Pasal 25

Penguji diharuskan selalu belajar perkembangan teknologi peralatan uji kendaraan bermotor terbaru

Penjelasan dan pedoman pelaksanaan

Teknologi tak hanya pada kendaraan bermotor melainkan pada peralatan uji kendaraan bermotor. Dalam hal tersebut penguji diwajibkan selalu menambah wawasan tentang peralatan pengujian kendaraan bermotor. Penguji wajib ahli dalam memahami perkembangan peralatan uji dengan perkembangan teknologinya. Penguji yang ahli pada peralatan pengujian kendaraan bermotor dapat membuat kelancaran pada saat terjadi permasalahan pada peralatan uji kendaraan bermotor.

PENJELASAN KODE ETIK PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR INDONESIA PASAL DEMI PASAL

Pasal 1

Kode etik penguji kendaraan bermotor telah diakui dalam PM 156 Tahun 2016 Tentang Kompetensi Penguji Berkala Kendaraan Bermotor.

Pasal 2

Setiap penguji kendaraan bermotor dalam melaksanakan pengujian harus sesuai dengan kompetensi yang dimiliki mulai dari pembantu penguji, penguji pemula, penguji tingkat 1, penguji tingkat 2, penguji tingkat 3, penguji tingkat 4, penguji tingkat 5 dan master penguji.

Pasal 3

Perbuatan berikut dipandang bertentangan dengan kode etik :

- Secara sendiri atau bersama-sama menerapkan pengetahuan dan ketrampilan pengujian dalam segala bentuk yang merugikan pemohon.
- Meminta imbalan selain dari pada biaya retribusi yang layak sesuai peraturan yang berlaku.
- Membuat ikatan atau meminta imbalan dari perusahaan karoseri, perusahaan otomotif atau badan lain yang dapat mempengaruhi pekerjaan penguji.

Pasal 4

Seorang penguji harus sadar bahwa pengetahuan dan ketrampilan profesi yang dimilikinya adalah karena karunia dan kemurahan Tuhan Yang Maha Esa semata. Dengan demikian tidak dibenarkan meminta imbalan di luar biaya retribusi.

Hal-hal berikut merupakan contoh yang dipandang bertentangan dengan Etik:

- Menggunakan gelar yang tidak menjadi haknya.
- Mengiklankan kemampuan, atau kelebihan-kelebihan yang dimilikinya baik lisan maupun dalam tulisan.

Pasal 5

Dalam mengumumkan bahwa kendaraan bermotor wajib uji tidak lolos uji maka harus disertakan item-item penyebab tidak lulus uji kendaraan bermotor.

Pasal 6

Tidak dibenarkan memberi bukti tidak lulus uji dengan meminta biaya tambahan selain biaya retribusi.

Pasal 7

Kekurangan karakter dalam bentuk mengalami gangguan atau cacat fisik yang disebabkan oleh kecelakaan dalam lingkup kerja maupun diluar lingkup kerjaan.

Pasal 8

Memberikan hak pemohon dengan memberikan arahan atau saran apabila kendaraan tidak lolos uji.

Pasal 9

Menjadi pendidik dengan memberitahukan kepada pemohon tentang bahaya apabila kendaraan tidak melaksanakan uji berkala secara rutin.

Pasal 10

Saling menghormati dengan tidak merendahkan rekan penguji dan tidak merendahkan pihak lain dalam melakukan kerjasama.

Pasal 11

Memberikan peringatan bahwa kendaran akan memasuki masa tenggang uji berkala agar segera mendaftarkan kendaraan melakukan pengujian berkala.

Pasal 12

Untuk kepentingan pemohon yaitu dengan mengorbankan kemampuan yang dimiliki dan segenap jiwa raga demi keselamatan kendaraan bermotor.

Pasal 13

Selain mendapatkan kesempatan menguji kendaraan bermotor, pemohon juga diperbolehkan menanyakan berbagai kondisi kendaraanya.

Pasal 14

Melakukan pertolongan darurat apabila terdapat kendaraan yang mengalami kerusakan dan penguji merasa punya ketrampilan atau kemampuan untuk membenarkan semata-mata demi keselamatan kendaraan bermotor.

Pasal 15

Dilarang merendahkan rekan penguji dengan alasan apapun karena sesama penguji harus memiliki ikatan yang kuat.

Pasal 16

Prosedur yang etis merupakan sesuatu hal yang berurusan atau berkaitan dengan moral atau pun prinsip-prinsip dari moralitas dan juga berkaitan dengan sesuatu yang benar ataupun salah dalam melaksanakan sesuatu.

Pasal 17

Seorang pemimpin dibidang Pengujian Kendaraan Bermotor harus memperhatikan kesehatan penguji apabila penguji tidak dalam kondisi yang sehat agar mengurangi porsi kerjanya.

Pasal 18

Pihak lain adalah instansi selain dibawah naungan Kementerian Perhubungan. Organisasi profesi penguji diantaranya adalah DPD IPKBI, DPP IPKBI, Majelis Mahkamah Kehormatan & Tim Komite Etik Profesi Penguji Kendaraan Bermotor DPP IPKBI. Majelis Mahkamah Kehormatan & Tim Komite Etik Profesi Penguji Kendaraan Bermotor DPD IPKBI. Tim Komite Etik Daerah dapat menugaskan penguji di UP Kab/Kota masing-masing sebagai agen kepanjangan tangan.

Pasal 19

Menambah wawasan kendaraan bermotor melalui jurnal penelitian, pelatihan dan bimbingan teknis.

Pasal 20

Mengemudi dengan tenang dan dapat membawa kendaraan dari awal masuk lajur pengujian sampai keluar lajur pengujian.

Pasal 21

Tegas merupakan sikap pribadi yang rasional yang memiliki alasan dan berdasarkan hukum yang ditetapkan.

Pasal 22

Akurasi menunjukkan kedekatan hasil pengukuran dengan nilai sesungguhnya, presisi menunjukkan seberapa dekat perbedaan nilai pada saat dilakukan pengulangan pengukuran.

Pasal 23

Kebersihan adalah upaya penguji untuk memelihara / merawat peralatan dari segala yang kotor dalam rangka mewujudkan dan melestarikan peralatan yang bersih dan nyaman.

Pasal 24

Terampil adalah seseorang yang cakap untuk menyelesaikan tugas.

Pasal 25

Ahli adalah seseorang yang mahir, paham sekali dalam suatu ilmu.

PEMBINAAN DAN PENGAWASAN PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR

Direktur Jenderal Perhubungan Darat

1. Sosialisasi tentang peraturan yang berlaku terkait PKB
2. Menerbitkan/mencabut Sertifikat Kompetensi, Keputusan Penetapan Kompetensi, dan Tanda Kualifikasi Teknis Penguji
3. Mengawasi langsung/tidak langsung terhadap pelaksanaan tugas PKB
4. Menjatuhkan sanksi administrasi terhadap PKB yang melakukan pelanggaran pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor

Gubernur /Kepala Daerah/Kepala Dinas Perhubungan Provinsi

1. Sosialisasi tentang peraturan yang berlaku terkait PKB
2. Pemberian nilai pelanggaran yang dilakukan oleh penguji berkala kendaraan bermotor yang diberitahukan secara resmi kepada Direktur Jenderal
3. Memberikan usulan untuk penerbitan/pencabutan Surat Keputusan Kompetensi, Sertifikat Kompetensi Penguji, dan Tanda Kualifikasi Kompetensi PKB
4. Mengawasi langsung/tidak langsung terhadap pelaksanaan tugas PKB
5. Mengusulkan penjatuhan sanksi administrasi terhadap penguji berkala yang melakukan pelanggaran pelaksanaan PKB kepada Dirjen Perhubungan Darat
6. Melakukan koordinasi dengan Dirjen Perhubungan Darat

Bupati/Walikota/Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota

1. Sosialisasi tentang peraturan yang berlaku terkait PKB
2. Pemberian nilai pelanggaran yang dilakukan oleh penguji berkala kendaraan bermotor yang diberitahukan secara resmi kepada Direktur Jenderal
3. Memberikan usulan untuk penerbitan/pencabutan Surat Keputusan Kompetensi, Sertifikat Kompetensi Penguji, dan Tanda Kualifikasi Kompetensi PKB
4. Mengawasi langsung/tidak langsung terhadap pelaksanaan tugas PKB;
5. Mengusulkan penjatuhan sanksi terhadap penguji berkala yang melakukan pelanggaran pelaksanaan PKB kepada Dirjen Hubdat
6. Mencabut Surat Keputusan sebagai pejabat fungsional PKB
7. Melakukan koordinasi dengan Dirjen Hubdat dan Gubernur /Kepala Daerah/ Kepala Dinas Perhubungan Provinsi

PENEGAKAN KODE ETIK PENGUJI KENDARAAN BERMOTOR

Nama dan kedudukan pengelola penegakan Kode Etik Profesi Penguji Kendaraan Bermotor. **Majelis Kehormatan Etik Profesi Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (MKEPPKB).**

Kedudukan:

- a) Majelis Kehormatan Etik Profesi Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (MKEPPKB) berkedudukan di bawah DPP IPKBI sebagai alat kelengkapan kerja DPP IPKBI.
- b) Di Tingkat Pusat : MKEPPKB – Pusat
- c) Di Tingkat Daerah : MKEPPKB – Daerah.
- d) MKEPPKB Pusat bertanggung jawab kepada Ketum IPKBI.
- e) MKEPPKB Daerah bertanggung jawab kepada MKEPPKB Pusat.
- f) MKEPPKB berkerja secara *independen*.

MEKANISME KERJA MKEPPKB:

Dalam menangani kasus pelanggaran kode etik profesi:

- a) Kasus yang terjadi di daerah, ditangani MKEPPKB Daerah;
- b) Jika diperlukan pendamping, dibantu dari MKEPPKB Pusat
- c) Kasus yang terjadi di pusat ditangani MKEPPKB Pusat;
- d) Daerah yang belum memiliki MKEPPKB Daerah, bila terjadi kasus pelanggaran kode etik, ditangani MKEPPKB Pusat;
- e) Dalam melaksanakan tugas, harus independen, tidak ada intervensi dari DPD IPKBI, DPP IPKBI, dan pihak tertentu lain;
- f) Bekerja berdasarkan data dan fakta hasil investigasi;
- g) Dalam koridor kode etik profesi dan pedoman pelaksanaan kode etik profesi penguji kendaraan bermotor;
- h) Membuat pemberkasan secara lengkap dan benar;
- i) Sidang Majelis Kehormatan Etik diselenggarakan di MKEPPKB Daerah. Namun, dengan pertimbangan logis tertentu dapat diselenggarakan di MKEPPKB Pusat.

Sanksi

Sanksi pelanggaran kode etik profesi penguji:

- 1. Sanksi organisasi
- 2. Sanksi administrasi oleh Dirjen Perhubungan Darat, bagi yang memiliki unsur pelanggaran administrasi sesuai ketentuan yang berlaku;

3. Sanksi pidana, bagi pelanggaran yang memiliki unsur pidana, berdasarkan ketentuan yang berlaku
4. Titik berat penyelesaian masalah pelanggaran kode etik profesi penguji terletak di DPD-DPD IPKBI;
5. Permasalahan pelanggaran kode etik profesi penguji yang tidak dapat diselesaikan di daerah atau banding, diselesaikan oleh Majelis Kode Etik Profesi Penguji di Pusat.
6. Pengaduan dari masyarakat atau pihak manapun yang dalam 7 hari tidak ditangani DPD, diambil alih DPP-IPKBI.

PELANGGARAN DAN SANKSI ADMINISTRASI

Pelanggaran Ringan

Melakukan kesalahan administrasi uji berkala pertama maupun uji berkala perpanjangan masa berlaku

Pelanggaran Sedang

Tidak mengenakan tanda kualifikasi teknis penguji pada saat melakukan tugas pengujian

Pelanggaran Berat

1. Melakukan pengujian tidak sesuai dengan kompetensi yang dimiliki
2. Melakukan hal-hal yang tidak terpuji, yang dapat mencemarkan wibawa instansi, aparat dan/atau merugikan instansi dan/atau masyarakat dalam pelaksanaan tugasnya;
3. Dengan sengaja dan bukan karena alasan kedinasan menghindari kegiatan-kegiatan yang menurut tugas dan sifatnya harus diikuti oleh tenaga penguji;
4. Melaksanakan tugas pengujian menyimpang dari ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
5. Merusak dengan sengaja peralatan pengujian dan fasilitas lainnya;
6. Tidak ditugaskan lagi pada bidang pekerjaan yang terkait dengan pengujian kendaraan bermotor;
7. Dihukum penjara berdasarkan keputusan pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap.

Sanksi Administrasi

1. Peringatan tertulis

Diberikan sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan jangka waktu masing-masing 30 hari kalender

2. Denda administrasi

Denda administrasi paling banyak 10 juta (pnbp)

3. Pembekuan/skorsing dan

Skorsing paling sedikit :

- Pelanggaran ringan: 1 bulan
- Pelanggaran sedang: 2 bulan
- Pelanggaran berat: 6 bulan

4. Pencabutan sertifikat kompetensi

5. Pencabutan tanda kualifikasi pkb.

Dikenai sanksi administrasi berupa pencabutan sertifikat kompetensi dan tanda kualifikasi PKB tanpa didahului peringatan tertulis, denda administrasi dan pembekuan/skorsing sertifikat kompetensi

PELANGGARAN DIKONVERSIKAN DALAM BENTUK POINT SANKSI

Ringan (point sanksi sebesar –10)

Sedang (point sanksi sebesar – 20)

Berat (point sanksi sebesar – 50)

Tingkatan nilai point pelanggaran

1. Nilai point sanksi (*demerit point system*) sebesar -30, sanksi administratif berupa peringatan tertulis
 2. Nilai point sanksi (*demerit point system*) sebesar -50, sanksi administratif berupa denda administratif sebesar rp 5.000.000,00 (lima juta rupiah)
 3. Nilai point sanksi (*demerit point system*) sebesar -50, sanksi administratif berupa pembekuan sertifikat kompetensi
 4. Nilai point sanksi (*demerit point system*) lebih besar dari 100, sanksi administratif berupa pencabutan sertifikat kompetensi
-
- **Sanksi dengan nilai point dihitung berdasarkan akumulasi pelanggaran selama 2 (dua) tahun masa berlaku sertifikat kompetensi**
 - **Dalam hal akumulasi pelanggaran telah mencapai batas yang ditentukan dan belum mencapai 2 (dua) tahun masa berlaku sertifikat kompetensi dapat dikenakan sanksi administratif sesuai klasifikasi**

TATA CARA PENYELESAIAN KASUS PELANGGARAN KODE ETIK PENGUJI

A. Pelaporan

1. Pengaduan dari masyarakat
2. Operasi tangkap tangan pelanggaran kode etik penguji kendaraan bermotor
3. Operasi tangkap tangan terhadap kasus suap kepada penguji
4. Monitoring dan pengawasan yang dilakukan oleh DPP IPKBI, DPD IPKBI dan Tim Komite Etik, Instansi lain (KEMENHUB, Inspektorat, Penegak Hukum)

B. Pemanggilan

Sebelum pemanggilan, kumpulkan alat bukti awal :

1. Dokumen-dokumen yang ada hubungannya dengan tuduhan pelanggaran kode etik;
2. Keterangan atau pernyataan dari orang tertentu yang mengetahui atau melihat terjadinya pelanggaran kode etik;

Panggilan tertulis pelanggaran Kode Etik Daerah oleh Tim Komite Etik Penguji DPD IPKBI (wilayah) untuk diperiksa

1. Pemanggilan dilakukan paling lambat 7 (tujuh) hari kerja sebelum tanggal pemeriksaan
2. Apabila tidak hadir pada pemanggilan pertama, maka dilakukan pemanggilan kedua paling lambat 7 (tujuh) hari kerja sejak tanggal seharusnya yang bersangkutan diperiksa pada pemanggilan pertama
3. Penentuan tanggal pemeriksaan dalam surat panggilan pertama dan/atau kedua, harus memperhatikan waktu yang diperlukan untuk menyampaikan dan diterimanya surat panggilan

Terperiksa tidak hadir walau telah dipanggil 2 (dua) kali :

1. Majelis Mahkamah Kehormatan Etika Profesi Penguji Dewan Pengurus Daerah Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (wilayah) dapat langsung segera menjatuhkan sanksi pelanggaran kode etik tersebut berdasarkan alat bukti dan keterangan yang ada tanpa dilakukan pemeriksaan, apabila penjatuhan sanksi tersebut merupakan kewenangannya.
2. Tim Komite Etik Dewan Pengurus Daerah Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (wilayah) melaporkan kepada ketua Dewan Pengurus Daerah:
 - a) Surat keterangan bahwa Penguji yang dipanggil tidak datang memenuhi panggilan untuk diperiksa.
 - b) Surat panggilan pertama dan kedua (asli)

- c) Alat bukti dan keterangan yang ada (asli atau disahkan)
- d) Hasil analisa dan pertimbangan hukum
- e) Dokumen pendukung lainnya yang bukan merupakan alat bukti

Panggilan tertulis pelanggran Kode Etik Nasional oleh Tim Komite Etik Penguji DPP IPKBI untuk diperiksa

1. Pemanggilan dilakukan paling lambat 7 (tujuh) hari kerja sebelum tanggal pemeriksaan
2. Apabila tidak hadir pada pemanggilan pertama, maka dilakukan pemanggilan kedua paling lambat 7 (tujuh) hari kerja sejak tanggal seharusnya yang bersangkutan diperiksa pada pemanggilan pertama
3. Penentuan tanggal pemeriksaan dalam surat panggilan pertama dan/atau kedua, harus memperhatikan waktu yang diperlukan untuk menyampaikan dan diterimanya surat panggilan

Terperiksa tidak hadir walau telah dipanggil 2 (dua) kali :

1. Majelis Mahkamah Kehormatan Etika Profesi Penguji Dewan Pengurus Pusat Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia dapat langsung segera menjatuhkan sanksi pelanggaran kode etik tersebut berdasarkan alat bukti dan keterangan yang ada tanpa dilakukan pemeriksaan, apabila penjatuhan sanksi tersebut merupakan kewenangannya.
2. Tim Komite Etik Dewan Pengurus Pusat Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia melaporkan kepada ketua Dewan Pengurus Pusat:
 - a) Surat keterangan bahwa Penguji yang dipanggil tidak datang memenuhi panggilan untuk diperiksa.
 - b) Surat panggilan pertama dan kedua (asli)
 - c) Alat bukti dan keterangan yang ada (asli atau disahkan)
 - d) Hasil analisa dan pertimbangan hukum
 - e) Dokumen pendukung lainnya yang bukan merupakan alat bukti

C. Pemeriksaan

Untuk pelanggaran bersifat daerah akan diperiksa oleh Tim Komite Etik Dewan Pengurus Daerah sedangkan pelanggaran yang mencangkup nasional akan diperiksa oleh Tim Komite Etik Dewan Pengurus Pusat tanpa melibatkan pihak lain.

Pelanggaran Kode Etik Penguji Tingka Daerah

Penyelesaian pada kasus pelanggaran kode etik yang bersifat Daerah akan diperiksa oleh Tim Komite Etik IPKBI Provinsi masing-masing. Tim komite etik mengumpulkan data-data berupa barang bukti pelanggaran kode etik. Data yang sudah terkumpul akan diserahkan kepada Majelis Mahkamah Kehormatan Etika Profesi

Dewan Pengurus Daerah untuk melakukan persidangan dan penjatuhan hukuman. Berita acara hasil persidangan wajib diketahui Ketua Dewan Pengurus Daerah Ikatan Pengujian Kendaraan Bermotor Indonesia wilayah masing-masing.

Pelanggaran Kode Etik Penguji Tingkat Nasional

Penyelesaian pada kasus pelanggaran kode etik yang bersifat Nasional akan diperiksa oleh Tim Komite Etik Dewan Pengurus Pusat IPKBI. Tim komite etik mengumpulkan data-data berupa barang bukti pelanggaran kode etik. Data yang sudah terkumpul akan diserahkan kepada Majelis Mahkamah Kehormatan Etika Profesi Dewan Pengurus Pusat untuk melakukan persidangan dan penjatuhan hukuman. Berita acara hasil persidangan wajib diketahui Ketua Dewan Pengurus Pusat Ikatan Pengujian Kendaraan Bermotor Indonesia.

Sebelum melakukan pemeriksaan Tim Komite Etik penguji mempelajari alat-alat bukti dan keterangan yang ada serta data pendukung lainnya. Pemeriksaan dilakukan di ruangan tertutup dengan dihadiri oleh tim pemeriksa dan Penguji yang diperiksa (pemeriksa dan terduga)

Pelaksanaan pemeriksaan :

1. Pemeriksa wajib menuliskan
 - a. Hari, tanggal, dan tempat pemeriksaan
 - b. Nomor dan tanggal surat
2. Pemeriksa wajib menanyakan identitas lengkap dari Penguji yang diperiksa:
 - a. Nama lengkap
 - b. Nomor Sertifikat Penguji
 - c. Tempat, tanggal lahir
 - d. Pangkat/golongan ruang
 - e. Jabatan
 - f. Unit kerja
3. pemeriksa wajib mengajukan pertanyaan pembuka dan pertanyaan penutup:
 - a. pertanyaan pembuka :
 - 1) apakah Penguji yang diperiksa sudah mengerti tujuan dan alasan dipanggil
 - 2) apakah Penguji yang bersangkutan dalam keadaan sehat
 - 3) apakah Penguji yang bersangkutan bersedia untuk diperiksa
 - 4) apakah yang bersangkutan bersedia menjawab pertanyaan dengan jujur dan benar
 - 5) riwayat penugasan atau riwayat kerja
 - b. Pertanyaan penutup :
 - 1) apakah Penguji yang diperiksa merasa diintimidasi, ditekan, dipaksa, diarahkan atau tidak dalam memberikan jawaban
 - 2) apakah Penguji yang diperiksa bersedia diperiksa kembali

- 3) apakah Penguji yang diperiksa memberikan jawaban/keterangan secara jujur dan benar.
3. pemeriksa harus mengajukan pertanyaan pokok/ isi yang mengarah kepada Penguji yang bersangkutan dan relevan dengan pelanggaran kode etik yang dituduhkan. Pemeriksa tidak diperkenankan mengajukan pertanyaan yang sifatnya menjebak.
 4. Pemeriksa harus mengungkapkan secara utuh dan lengkap mengenai :
 - a. Waktu dan tempat terjadinya pelanggaran
 - b. Latar belakang terjadinya pelanggaran
 - c. Motif pendorong terjadinya pelanggaran
 - d. Pihak-pihak terkait/terlibat dalam pelanggaran
 - e. Akibat/dampak yang ditimbulkan
 - f. Rumusan/pasal peraturan yang dilanggar
 5. Apabila terperiksa tidak mau menjawab pertanyaan, maka hal itu dianggap mengakui perbuatan yang dituduhkan
 6. Apabila terperiksa mempersulit pemeriksaan, maka hal ini wajib dilaporkan/dibuatkan surat keterangan mempersulit pemeriksaan oleh pemeriksa kepada pejabat yang berwenang menghukum
 7. Apabila menurut terperiksa isi hasil persidangan tidak sesuai dengan apa yang ia ucapkan, maka hal itu diberitahukan kepada pemeriksa dan pemeriksa wajib memperbaikinya sepanjang sesuai dengan data/catatan/rekaman ketika dilaksanakan pemeriksaan
 8. Sebelum hasil persidangan ditandatangani, isi hasil persidangan harus terlebih dahulu dibacakan dihadapan tim pemeriksa
 9. Hasil persidangan harus ditandatangani oleh terperiksa dan ketua tim pemeriksa
 10. Apabila terperiksa menolak menandatangani hasil persidangan, maka hasil persidangan cukup ditandatangani oleh pemeriksa dan penolakan tersebut dicatat dalam hasil persidangan
 11. Penolakan terperiksa menandatangani hasil persidangan tidak mengurangi nilai hasil persidangan sebagai bahan untuk menjatuhkan hukuman kode etik
 12. Penguji yang diperiksa berhak mendapat fotocopy hasil persidangan
 13. Apabila diperlukan untuk mendapatkan keterangan yang lebih lengkap dan dalam upaya menjamin objektivitas dalam pemeriksaan, pemeriksa dapat meminta keterangan dari orang lain :
 - a. Secara tertulis dalam bentuk surat pernyataan/surat keterangan dari orang yang diminta keterangan, atau;
 - b. Dalam hasil persidangan untuk meminta keterangan
 15. Untuk memperlancar pemeriksaan, Penguji yang diduga melakukan pelanggaran kode etik dan kemungkinan akan dijatuhi hukuman tingkat berat, dapat dibebaskan

sementara dari tugas jabatannya oleh pimpinan langsungnya sejak yang bersangkutan diperiksa sampai dengan ditetapkannya keputusan hukuman kode etik.

16. Penguji yang dibebaskan sementara dari tugas jabatannya, tetap masuk kerja dan diberikan hak-hak kepegawaiannya (gaji dan tunjangan jabatan) sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
17. Untuk menghindari kekosongan jabatan, pimpinan langsung dapat menunjuk pelaksana harian untuk melaksanakan tugas-tugas dari pejabat yang dibebaskan sementara dari tugas-tugas jabatan tersebut

D. Penjatuhan Hukuman Pelanggaran Kode Etik

Tujuan penjatuhan hukuman Kode Etik pada prinsipnya bersifat pembinaan yaitu untuk memperbaiki dan mendidik Penguji yang melakukan pelanggaran kode etik agar yang bersangkutan mempunyai sikap menyesal dan berusaha tidak mengulangi serta memperbaiki diri pada masa yang akan datang, dan juga untuk menimbulkan efek jera bagi Penguji yang lain.

Pembuatan analisis dan pertimbangan hukum

Pemberian hukuman akan diberikan oleh Majelis Mahkamah Kehormatan Etika Profesi kepada tersangka pelanggar dengan hasil pemeriksaan yang telah diolah dan dianalisa oleh Majelis Mahkamah Kehormatan Etika Profesi langsung untuk bahan pertimbangan hukum dalam menentukan :

- a. jenis dan pelanggaran yang dilakukan
- b. Ketentuan peraturan yang dilanggar
- c. Motif yang mendorong pelanggaran
- d. Dampak yang ditimbulkan
- e. Tingkat dan jenis hukuman yang akan dijatuhkan
- f. Pejabat yang berwenang menghukum
- g. Tindak lanjut yang akan dilakukan
- h. Rekomendasi organisasi profesi

LAMPIRAN

UNDANG-UNDANG No. 22/2009 TENTANG LLAJ

Pasal 54 UU 22/2009

- (1) Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Pengujian terhadap persyaratan teknis meliputi:
 - a. Susunan;
 - b. Perlengkapan;
 - c. Ukuran;
 - d. Karoseri;
 - e. Rancangan teknis kendaraan sesuai peruntukannya
- (3) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sekurang-kurangnya meliputi:
 - a. Emisi gas buang kendaraan bermotor;
 - b. Tingkat kebisingan;
 - c. Kemampuan rem utama;
 - d. Kemampuan rem parkir
 - e. Kincup roda depan;
 - f. Kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;
 - g. Akurasi alat penunjuk kecepatan;
 - h. Kedalaman alur ban;
 - i. Daya tembus cahaya pada kaca.
- (4) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan:
 - a. Uji kemampuan rem (rem utama dan rem parkir);
 - b. Kedalaman alur ban;
 - c. Sistem lampu.
- (5) Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik berupa pemberian kartu uji dan tanda uji.
- (6) Kartu uji berkala memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji.
- (7) Tanda uji berkala memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan masa berlaku hasil uji.

PENJELASAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

1. Pengujian terhadap persyaratan teknis meliputi:

a. Pengujian persyaratan teknis susunan, terdiri atas:

1) Rangka landasan:

- a) Menyatu;
- b) Terpisah;
- c) Sebagian menyatu dan sebagian terpisah.

2) Motor penggerak:

- a) Motor bakar:
 - Bahan bakar bensin
 - Bahan bakar diesel
 - Bahan bakar cair bertekanan (lpg, lng)
 - Bahan bakar gas berkanan (cng).
- b) Motor listrik:
 - Baterai (bev);
 - Fuel cell (fcev)
- c) Kombinasi motor bakar & motor listrik (hibrida)
- d) Nomor motor penggerak

3) Sistem pembuangan:

- a) Tidak berlaku untuk mobil listrik bev dan fcev;
- b) Manifold;
- c) Peredam suara;
- d) Pipa pembuangan.

4) Sistem penerus daya:

- a) Kopling;
- b) Persnelling:
 - Manual;
 - Automatic;
 - Semi automatic;
- c) Propeller shaft
- d) Differential gear

5) Sistem roda-roda:

- a) Ban:
 - jenis ban (bias, radial, ban lebar)
 - Ukuran ban;
 - Kekuatan ban
 - Kedalaman tapak ban;
 - Kondisi tapak ban;
 - Dinding samping ban;
 - Tekanan inflasi ban;
- b) Hubungan roda;
- c) Bantalan roda (wheel bearing);
- d) Pelek (wheel rim);
- e) Pengencang roda (mur, baut, dan kancing);
- f) Sumbu roda;
 - Sumbu roda penggerak
 - Sumbu roda pengarah aktif
 - Sumbu roda pengarah pasif
 - Sumbu roda beban
- g) Konfigurasi sumbu roda

6) Sistem suspensi:

- a) Suspensi dan frame pendukungnya
- b) Perlengkapan sumbu roda dan komponen tracking
- c) Pegas dan perlengkapan pegas
 - Pegas daun
 - Pegas komposit
 - Shackle, pin, bushing
 - U-bolt dan perangkat keras (baut tengah, pengencang, pelana atau shackle)
 - Area kontak pegas gantungan (slipper)
 - Pegas kumparan
 - Batang torsi
 - Bantal beban karet
- d) Suspensi udara
 - Tinggi kendaraan
 - Air spring (kantong udara)
 - Landasan pegas udara, pelat pemasangan
 - Sistem udara
 - Saluran udara, koneksi, dan fitting
 - Katup kontrol ketinggian

- e) Penyangga (strut)/peredam kejut;

7) Sistem kemudi:

- a) Kontrol kemudi dan keterkaitan (linkage);
 - Kotak kemudi atau unit rack-dan-pinion;
 - Tie rod;
 - Penyetelan lengan (adjusting sleeve);
 - Ball joint dan socket joint (tie rod, lengan idler, drag link, dll.)
 - Pitman arm;
 - Ball joint di lengan kontrol atas atau bawah;
 - Pin cotter atau perangkat pengikut serupa;
 - Bantalan strut
 - Peredam kemudi;
 - Steering column;
 - Steering-shaft universal joint dan yoke;
 - Steering-shaft slip joint;
 - Mekanisme kemudi.
- b) Sistem kemudi daya atau power steering (hidrolik/listrik)
 - Cairan;
 - Sabuk (belt);
 - Selang, saluran fleksibel, saluran logam, dan alat kelengkapan (fitting);
 - Pompa;
 - Silinder;
 - Dudukan pemasangan.
- c) Pengoperasian sistem kemudi (steering operation)
 - Kondisi roda kemudi;
 - Rotasi dan pergerakan roda kemudi;
 - Pukulan kemudi (steering lash) atau gerak bebas (free play);

Diameter Roda Kemudi	Free Play Tidak Melebihi
Kurang dari 350 mm	45 mm
350 mm atau lebih, tapi kurang dari 400 mm	55 mm
400 mm atau lebih, tapi kurang dari 450 mm	50 mm
450 mm atau lebih, tapi kurang dari 500 mm	60 mm
500 mm atau lebih	70 mm

- d) kingpin
 - Gerakan lateral;
 - Gerakan vertikal;
 - Kondisi;

8) Sistem rem hidrolik

Memeriksa komponen rem internal:

- a) Pembongkaran roda dan drum untuk inspeksi
- b) Pengukuran komponen rem yang disyaratkan:
 - Sistem rem drum
 - Sistem rem cakram

Komponen sistem hidrolik

- a) Saluran logam dan fitting
- b) Saluran fleksibel/selang
- c) Silinder master
- d) Sakelar tekanan diferensial
- e) Sistem variabel atau proporsional
- f) Auxiliary atau rem kerja (perangkat line-lock)

Brake pedal / actuator

- a) Pedal
- b) Pemasangan
- c) Fitur anti-slip, gesekan tinggi pada permukaan aplikasi pedal (misalnya, penutup karet)

Sistem rem hidrolik vacuum assist (boost)

- a) Saluran, selang dan penjepit;
- b) Katup periksa;
- c) Tangki
- d) Operasi
- e) Pompa vakum

Sistem rem hidrolik hydraulic assist (boost)

- a) Pompa, reservoir dan sabuk yg digerakkan mesin
- b) Saluran dan selang
- c) Operasi

Sistem rem air over hydraulic

Kondisi berbahaya jika hasil pemeriksaan ditemukan:

- a) Selang rem atau saluran membengkak di bawah tekanan;
- b) Kebocoran tingkat 2 pada bagian sistem rem;
- c) Perjalanan pedal rem melebihi 80% dari total perjalanan pedal;
- d) Unit power assist tidak berfungsi;
- e) Katup pemeriksaan tidak berfungsi atau hilang;

Pedal rem tidak bergerak ke bawah saat engine distart dengan rem yang diterapkan

Pengontrol rem sentakan pada trailer

- a) Pengontrol operasi;
- b) Reservoir cairan rem.

Sistem vakum pada trailer

- a) Kondisi dan operasi.

Sistem rem trailer yg didorong udara

- a) Kondisi dan operasi

Sistem rem listrik pada trailer

- a) Roda magnet dan aktuator/alat utk menjalankan;
- b) Kabel (wiring)
- c) Baterai dan pengontrol

Lampu indikator sistem rem

Kondisi dan operasi

Jika dari inspeksi ditemukan bukti cacat atau kondisi abnormal, pembongkaran drum adalah wajib.

- a) Operasi rem:

Memeriksa fungsi rem

- b) Kondisi lapisan sepatu rem (rem servis)

- c) Ketebalan lapisan sepatu rem

- d) Kondisi drum rem

- Pemeriksaan panas dan beberapa kemungkinan retak pada permukaan gesekan normal

- e) Diameter drum rem (keausan)

- f) Mekanisme self-adjuster

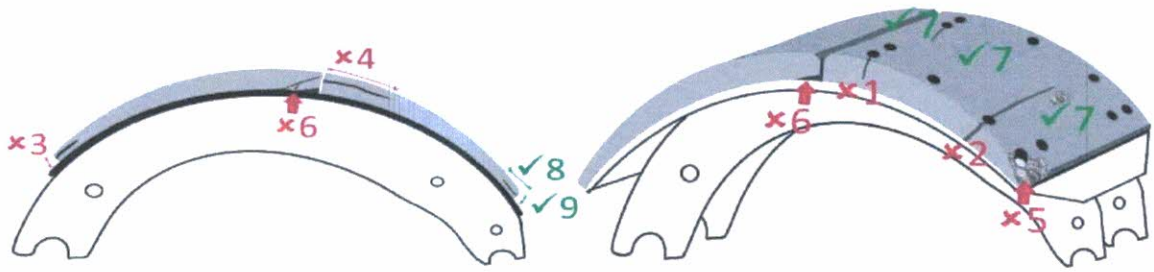
- g) Jangkar pin dan pegas balik

- h) Backing plate

- i) Axle dan spindle

- j) Silinder roda

- k) Seal roda



Contoh kondisi kampas rem yang diterima/lulus dan ditolak:

1. Retak parsial, memanjang dari lubang paku keling ke tepi → tolak
2. Retak sepenuhnya, memanjang dari lubang keling ke tepi → tolak
3. Celah di tepi lapisan lebih lebar dari 1 mm → tolak
4. Retak di tepi lapisan lebih panjang dari 38 mm → tolak
5. Sepotong lapisan patah/pecah mengekspos rivet → tolak
6. Lapisan terdistorsi atau memisahkan dari sepatu → tolak
7. Retak minor atau spalling dari lapisan bahan → lulus
8. Retak di tepi lapisan lebih pendek dari 38 mm → lulus
9. Retak di tepi lapisan kurang dari 1 mm lebar → lulus

Kondisi berbahaya pada sistem rem drum

- a) Bagian yang mengikat, rusak, hilang, dilepas, atau dipasang dengan tidak benar;
- b) Kondisi drum rem diperkirakan akan segera muncul kegagalan
- c) Kebocoran tingkat 2 cairan rem pada silinder roda
- d) Rem tidak berfungsi
- e) Ketebalan lapisan rem kurang dari 2 mm
- f) Sepotong lapisan patah mengekspos keling atau baut
- g) Retak di tepi lapisan yang lebih lebar dari 1 mm
- h) Retak di tepi lapisan lebih panjang dari 38 mm
- i) Pegas balik, jangkar pin, atau spider hilang/patah
- j) Lapisan rem atau permukaan gesekan drum rem terkontaminasi oleh cairan rem, gemuk atau minyak

Komponen sistem rem cakram

Jika dari inspeksi ditemukan bukti cacat atau kondisi abnormal, pembongkaran roda adalah wajib.

- a) Operasi rem: memeriksa fungsi rem
- b) Kondisi disc (rotor) Pemeriksaan panas dan kemungkinan retak permukaan pada ksi permukaan gesekan normal
- c) Ketebalan disc (rotor)
- d) Caliper
- e) Pelat jangkar
- f) Kondisi pad

- g) Ketebalan pad (bahan gesekan)
- h) Jarak antara pad dan rotor (pengaturan kaliper)

Kondisi berbahaya pada sistem rem cakram

- a) Ada bagian mengikat, rusak, hilang, disita atau dipasang tidak benar
- b) Permukaan gesekan rotor (disc) menunjukkan kontak logam dengan logam dengan pad rem atau karat berat
- c) Rotor (disc) memiliki bagian retak yang meluas ke hub atau melalui bagian vented
- d) Gerakan kaliper dalam pelat jangkar melebihi 3 mm
- e) Komponen rem dalam kondisi kemungkinan kegagalan akan segera muncul
- f) Rem tidak berfungsi
- g) Material gesekan pad aus hingga kurang dari 2 mm
- h) Material gesekan pada permukaan pad atau gesekan pada rotor terkontaminasi cairan rem, gemuk atau minyak

Rem parkir mekanis

- a) Operasi: memeriksa fungsi dan kerja rem parkir secara manual.
- b) Lampu indikator
- c) Kontrol
- d) Kabel dan/atau linkage
- e) Penyetelan
- f) Material gesek

Ketebalan tidak boleh kurang dari yang ditentukan oleh oem, atau bila tidak ditentukan adalah tidak boleh kurang dari:

- 3 mm on riveted lining
- 2 mm on bonded lining

Rem parkir spring-applied air-released (saar)

- a) Operasi: memeriksa fungsi dan kerja rem parkir secara manual.
- b) Lampu indikator
- c) Saluran udara, koneksi dan fitting
- d) Tangki udara
- e) Kebocoran
- f) Material gesekan

Ketebalan tidak boleh kurang dari yang ditentukan oleh oem, atau bila tidak ditentukan adalah tidak boleh kurang dari:

- 3 mm on riveted lining
- 2 mm on bonded lining

Rem parkir spring-applied hydraulic-released (sahr)

Sistem rem parkir yg dirilis pegas secara hidrolik (sahr) menggunakan pegas mekanis untuk menerapkan rem parkir. Fluida hidrolik bertekanan digunakan utk memampatkan pegas dan melepaskan rem parkir.

- a) Operasi: memeriksa fungsi dan kerja rem parkir.
- Transmisi manual – terapkan rem parkir dan tempatkan transmisi di gigi terendah kedua atau ketiga. Libatkan kopling secara perlahan tanpa menggunakan throttle. Kendaraan mungkin batu (rock) dan goyang (shake), tapi seharusnya tidak menggulung, dan mesin mungkin mati (stall).
- Transmisi otomatis – terapkan rem parkir dan tempatkan transmisi di forward gear. Meningkatkan putaran mesin tidak lebih dari 800 rpm. Kendaraan mungkin bergeser karena torqueing dari suspensi, tetapi seharusnya tidak menggulung ke depan atau ke belakang.

Beberapa kendaraan dengan transmisi otomatis menggunakan interlock yang mencegah kendaraan dari ditempatkan ke dalam gigi ketika rem parkir diterapkan. Periksa kendaraan sesuai metode tes yang disediakan produsen.

- b) Lampu indikator
- c) Saluran dan selang
- d) Release canister
- e) Kebocoran
- f) Material gesekan

Ketebalan tidak boleh kurang dari yang ditentukan oleh oem, atau bila tidak ditentukan adalah tidak boleh kurang dari:

- 3 mm on riveted lining
- 2 mm on bonded lining

Anti-lock brake system (abs) → jika dilengkapi

- a) Lampu indicator: harus berfungsi
- b) Unit kontrol elektronik (ecu)
- c) Wiring (kabel)
- d) Katup modulasi abs
- e) Sensor kecepatan roda

Sistem rem udara (air brake system)

Kompresor udara

- a) Operasi
- b) Sabuk (belt)
- c) Dudukan pemasangan
- d) Filter udara
- e) Pulley (puli)

Sistem suplai udara

- a) Waktu build-up tekanan udara
- b) Membangun tekanan udara/kehilangan rata-rata
- c) Governor
- d) Peringatan tekanan rendah
- e) Pengukur tekanan udara
- f) Penurunan tekanan/cadangan
- g) Kebocoran udara

Kompresor udara

- a) Operasi
- b) Sabuk (belt)
- c) Dudukan pemasangan
- d) Filter udara
- e) Pulley (puli)

Sistem suplai udara

- a) Waktu build-up tekanan udara
- b) Membangun tekanan udara/kehilangan rata-rata
- c) Governor
- d) Peringatan tekanan rendah
- e) Pengukur tekanan udara
- f) Penurunan tekanan/cadangan

Penurunan tekanan harus $< 138 \text{ kpa}$ (20 psi) ketika aplikasi rem servis penuh

- a) Kebocoran udara

Penurunan tekanan maksimum 7 kpa (1 psi) per menit

Kondisi berbahaya

- a) Tekanan udara sistem rem tidak dapat dipertahankan antara $560 \sim 620 \text{ kpa}$ ($80 \sim 90 \text{ psi}$), dengan menerapkan rem servis atau dilepaskan dan engine idle, selama uji laju pengisian/kehilangan tekanan udara
- b) Tekanan udara turun lebih dari 20 kpa (3 psi) per menit selama uji kebocoran udara
- c) Pengukur tekanan udara tidak berfungsi atau tidak akurat
- d) Peringatan tekanan udara rendah tidak berfungsi atau gagal beroperasi terus menerus saat pengapian aktif dan tekanan udara di bawah 380 kpa (55 psi)

Kebocoran sistem udara pada trailer

- a) Kebocoran udara
- b) Laju kehilangan udara

Tangki udara

- a) Kontaminasi;
- b) Kondisi tangki udara

- c) Braket tangki udara dan/atau tali (strap)
- d) Katup pengurasan tangki udara
- e) Ejektor kelembaban

Kondisi berbahaya

- a) Tangki udara longgar, memungkinkan gerakan lebih dari 25 mm ke segala arah

Katup periksa tangki udara

- a) Katup pengecekan satu arah (antara pasokan (basah) tangki dan tangki servis)
- b) Check valve dua arah (antara tangki servis dan katup kontrol sistem rem)
- c) Two-way check valve (antara tangki servis dan katup kontrol sistem rem)

Pedal rem/aktuator

- a) Pedal
- b) Dudukan pemasangan
- c) Fitur anti-slip

Katup pedal dan katup tangan trailer

- a) Operasi
- b) Kondisi

Katup rem & kontrol

- a) Operasi
- b) Kondisi
- c) Katup pelepasan cepat, katup relay
- d) Sistem udara atau perangkat aksesori, (misalnya: suspensi, sistem inflasi ban, injektor hook damper, tail gate, landing gear, tarp system, dll)

Proporsional, inversi atau katup modulasi

- a) Jenis katup pembatas atau proporsional
- b) Operasi
- c) Dudukan pemasangan

Sistem proteksi kendaraan penarik (traktor)

- a) Katup perlindungan operasi kendaraan penarik (traktor)
- b) Operasi katup suplai trailer

Rem parkir dan aplikasi darurat

- a) Aplikasi rem parkir
- b) Pelepasan rem parkir
- c) Aplikasi manual

Rem parkir dan aplikasi darurat pada trailer

- a) Aplikasi rem parkir
- b) Pelepasan rem parkir
- c) Aplikasi darurat

Komponen sistem udara

- a) Gladhand
- b) Layar gladhand
- c) Saluran udara, koneksi dan fitting
- d) Sistem udara atau perangkat aksesori (misalnya suspensi, sistem inflasi ban, tail gate, dls.)
- e) Kebocoran

Kondisi berbahaya (hazardous condition)

- a) Saluran udara menggelembung di bawah tekanan
- b) Modifikasi atau perbaikan saluran udara tidak memenuhi standar industri atau standar oem;
- c) Saluran udara rusak meluas melalui penguatan luar ply
- d) Lapisan dalam saluran udara terpapar akibat abrasi atau gesekan
- e) Kebocoran udara di selain koneksi yang tepat;
- f) Saluran udara rusak oleh panas, patah, atau berkerut, sehingga membatasi aliran udara

Brake chamber (ruang rem)

- a) Ruang rem
- b) Pegas brake chamber
- c) Braket pemasangan chamber

Komponen sistem rem drum

- a) Operasi rem
- b) Kondisi lapisan sepatu rem (rem servis)
- c) Ketebalan lapisan sepatu rem
- d) Kondisi drum rem
- e) Diameter drum rem (aus)
- f) Seal roda
- g) Pegas balik
- h) Spider

Kondisi berbahaya

- a) Ada bagian yang mengikat, rusak, *hilang*, dilepas, atau dipasang tidak benar
- b) Drum rem dalam kondisi kemungkinan segera muncul kegagalan
- c) Rem tidak berfungsi
- d) Tebal lapisan sepatu rem yang terikat atau dirivet kontinu adalah kurang dari 5 mm di pusat sepatu
- e) Tebal lapisan sepatu rem yang dibaut atau dirivet kurang dari 7 mm, di tengah sepatu
- f) Lapisan sepatu rem kurang dari 1 mm pada setiap titik
- g) Sepotong lapisan rusak mengekspos keling atau baut
- h) Retak di tepi lapisan lebih lebar dari 1 mm

- i) Retak di tepi lapisan lebih panjang dari 38 mm
- j) Rusak atau hilang pegas balik, jangkar pin, atau spider
- k) Lapisan rem atau permukaan gesekan drum terkontaminasi oleh grease atau minyak

Sistem s-cam rem drum

- a) Kondisi camshaft
- b) Pemasangan cam-shaft
- c) Pushrod, clevis yoke, clevis pin dan perangkat mengunci
- d) Penyetel rem
- e) Panjang efektif slack adjuster
- f) Sepatu rem roller
- g) Pin jangkar sepatu rem
- h) Stroke rem

Kondisi berbahaya

- a) Camshaft salah diinstal, jenis salah, atau pemasangan tidak aman
- b) Digunakan jenis dan ukuran camshaft roller tidak tepat
- c) Menggunakan tipe atau ukuran penyetel rem yang tidak tepat pada poros steer
- d) Patah atau hilang cam roller, camshaft, pushrod, yoke, clevis pin, clevis pin eetainer, (misalnya, cotter pin),
- e) Stroke dari setiap rem di luar batas ruang rem standar.

Perjalanan sepatu rem (rem wedge)

- a) Gerakan sepatu rem

Komponen sistem rem cakram

- a) Operasi rem
- b) Kondisi disc (rotor)
- c) Ketebalan disc (rotor)
- d) Caliper
- e) Pelat jangkar
- f) Kondisi pad
- g) Ketebalan pad (material friksi)
- h) Jarak antara bantalan dan rotor (pengaturan kaliper)

Kondisi berbahaya

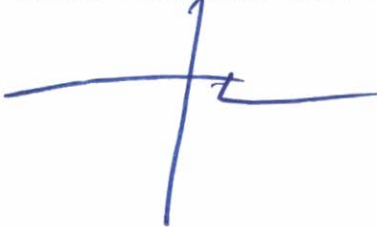
- a) Ada bagian mengikat, rusak, hilang, dilepas, atau dipasang tidak benar
- b) Permukaan gesek rotor (disc) menunjukkan kontak logam dgn logam dgn bantalan rem atau karat berat.
- c) Rotor (disc) retak meluas ke hub
- d) Gerakan kaliper dalam pelat jangkar melebihi 3 mm
- e) Komponen rem diperkirakan segera terjadi kegagalan.
- f) Rem tidak berfungsi

- g) Bahan gesekan pad rem aus kurang dari 2 mm atau sebagian material gesek hilang
- h) Bautudukan brake chamber atau kaliper longgar atau hilang
- i) Material gesek pad atau permukaan gesek pada rotor terkontaminasi oleh grease atau oli

Pedoman Kode Etik Penguji Kendaraan bermotor mulai berlaku pada saat diundangkan.

Agar setiap penguji kendaraan bermotor seluruh Indonesia mengetahui, melaksanakan dan menjalankan pedoman ini sebagai acuan pelaksanaan sistem Kode Etik Penguji Kendaraan Bermotor.

Ditetapkan di Jakarta
Pada tanggal 10 APRIL 2021
Ketua Umum DPP IPKBI



MUSLIM AKBAR

Diundangkan di Jakarta
Pada tanggal

Dewan Pakar & Kode Etik
IPKBI



DWI WAHYONO SYAMHUDI

Sekretariat Jenderal
DPP IPKBI



FATCHURI