

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### 2. 1 Transportasi

#### 2. 1. 1 Pengertian Transportasi

Konsep transportasi didasarkan pada adanya perjalanan (*trip*) antara asal (*origin*) dan tujuan (*destination*). Perjalanan adalah pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu, sehingga perjalanan adalah proses perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain.

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi. Transportasi sendiri dibagi 3 (tiga), yaitu, transportasi darat, laut, dan udara. Transportasi udara merupakan transportasi yang membutuhkan banyak uang untuk memakainya. Selain karena memiliki teknologi yang lebih canggih, transportasi udara merupakan alat transportasi tercepat dibandingkan dengan alat transportasi lainnya.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat berperan dalam pembangunan ekonomi yang menyeluruh. Perkembangan sektor transportasi akan secara langsung mencerminkan pertumbuhan pembangunan ekonomi yang berjalan, namun demikian sektor ini dikenal pula sebagai salah satu sektor yang dapat memberikan dampak terhadap lingkungan

dalam cakupan spasial dan temporal yang besar. Transportasi sebagai salah satu sektor kegiatan perkotaan, merupakan kegiatan yang potensial mengubah kualitas udara perkotaan.

Perkembangan transportasi sekarang membawa dampak kehidupan yang lebih baik. Tenaga manusia berpindah menjadi tenaga mesain sehingga mempermudah masyarakat untuk melakukan aktifitas walaupun tempat tersebut jauh. Namun Kemacetan yang semakin banyak di jalan karena jumlah kendaraan pribadi tidak sebanding dengan peningkatan kapasitas jalan. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan umum, semakin efektif pula penggunaan jalan raya. Dengan kata lain, kendaraan umum merupakan salah satu pemecahan masalah yang dihadapi hampir semua kota besar di dunia: kemacetan.

### **2. 1. 2 Peranan Transportasi Dalam Tata Ruang Kota dan Wilayah**

Perencanaan transportasi merupakan bagian yang tak terpisahkan dari perencanaan kota dan wilayah. Rencana kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi yang akan terjadi sebagai akibat dari rencana itu sendiri, akan menghasilkan kesemrawutan lalu lintas di kemudian hari. Akibat lebih lanjut adalah meningkatnya jumlah kecelakaan, pelanggaran, dan menurunnya sopan-santun berlalu-lintas, serta meningkatnya pencemaran udara.

Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat berperan dalam pembangunan ekonomi yang menyeluruh. Perkembangan sektor transportasi akan secara langsung mencerminkan pertumbuhan pembangunan ekonomi yang berjalan, namun demikian sektor ini dikenal pula sebagai salah satu sektor yang dapat memberikan dampak terhadap lingkungan dalam cakupan spasial dan temporal yang besar. Transportasi sebagai salah satu sektor kegiatan perkotaan, merupakan kegiatan yang potensial mengubah kualitas udara perkotaan.

Perkembangan perkotaan berjalan secara dinamik, mengikuti perkembangan sosial-ekonomi perkotaan itu sendiri.

Semakin berkembangnya perkotaan dalam hal wilayah spasial (ruang) dan aktivitas ekonominya, akan semakin besar pula beban pencemaran udara yang dikeluarkan ke atmosfer perkotaan. Dampak ini akan semakin terasa di daerah-daerah pusat kegiatan kota. Transportasi yang berwawasan lingkungan perlu memikirkan implikasi atau dampak terhadap lingkungan yang mungkin timbul, terutama pencemaran udara dan kebisingan. Ada tiga aspek utama yang menentukan intensitas dampak terhadap lingkungan, khususnya pencemaran udara dan kebisingan, dan penggunaan energi di daerah perkotaan (Moestikahadi, 2000: 42), yaitu:

- a. Aspek perencanaan transportasi (barang dan manusia);
- b. Aspek rekayasa transportasi, meliputi pola aliran moda transportasi, sarana jalan, sistem lalu lintas, dan faktor transportasi lainnya; dan
- c. Aspek teknik mesin dan sumber energi (bahan bakar) alat transportasi.

Sistem transportasi di perkotaan adalah faktor utama yang menentukan pola ruang (*spatial pattern*), derajat kesemrawutan, dan tingkat pertumbuhan ekonomi dari suatu daerah perkotaan.

Ada tiga jenis utama transportasi yang digunakan orang di perkotaan (Miller, 1985), yaitu:

- a. Angkutan pribadi (*individual transit*), seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda, atau berjalan kaki;
- b. Angkutan masal (*mass transit*), seperti kereta api, bis, opelet, dan sebagainya;
- c. Angkutan sewaan (*para transit*), seperti mobil sewaan, taksi yang menjalani rute tetap atau yang disewa untuk sekali jalan, dan sebagainya.

Setiap jenis angkutan mempunyai keuntungan dan kerugian tersendiri. Sistem transportasi perkotaan yang berhasil, memerlukan gabungan dari cara angkutan pribadi, massal, dan sewaan, yang dirancang memenuhi kebutuhan daerah perkotaan tertentu.

Kebanyakan orang memerlukan perjalanan untuk mencapai tempat-tempat tujuan bekerja, bersekolah atau ke tempat-tempat pendidikan yang lain, berbelanja, ke tempat-tempat pelayanan, mengambil bagian dalam berbagai kegiatan sosial dan bersantai di luar rumah, serta banyak tujuan yang lain. Hal yang utama dalam masalah perjalanan adalah adanya hubungan antara tempat asal dan tujuan, yang memperlihatkan adanya lintasan, alat angkut (kendaraan) dan kecepatan. Pola perjalanan di daerah perkotaan dipengaruhi oleh tata letak pusat-pusat kegiatan di perkotaan (permukiman, perbelanjaan, perkantoran, sekolah, rumah sakit, dan lain-lain).

### **2. 1. 3 Kebijakan Transportasi**

Pola jaringan jalan dapat mempengaruhi perkembangan tata guna lahan. Jaringan jalan yang direncanakan secara tepat akan merupakan pengatur lalu lintas yang baik. Ada kaitan antara perencanaan kota dengan perencanaan transportasi. Perencanaan kota mempersiapkan kota untuk menghadapi perkembangan dan mencegah timbulnya berbagai persoalan agar kota menjadi suatu tempat kehidupan yang layak. Sedangkan perencanaan transportasi mempunyai sasaran mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan orang atau barang bergerak dengan aman, murah, cepat, dan nyaman, dan mencegah terjadinya kemacetan lalu lintas di jalan-jalan dalam kota. Penyusunan kebijakan transportasi dilakukan oleh Kementerian Perhubungan, setelah berkoordinasi dengan beberapa departemen lain yang terkait, misalnya Kementerian Dalam Negeri, Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Pertahanan, dan Kementerian Keuangan. Selanjutnya pelaksanaan dari kebijakan transportasi tersebut dilakukan secara terpadu

oleh unsur-unsur pelaksana di daerah, seperti Dinas Perhubungan, Dinas Bina Marga, Kepolisian, dan instansi lain yang terkait, serta pihak swasta (perusahaan pengangkutan).

Transportasi merupakan salah satu hal yang sangat berperan dalam pembangunan secara menyeluruh. Transportasi juga sangat berkaitan dengan penggunaan lahan, baik di desa maupun di kota.

#### **2. 1. 4 Transportasi Publik dan Pribadi**

Munculnya kendaraan umum karena hubungan sosial, terbentuknya sistem masyarakat yang mempunyai tujuan demi keberlangsungan dan kebersamaan, serta kesejahteraan bersama memicu menciptakan kendaraan bersama (umum). Pada titik ini, apabila penggunaan kendaraan pribadi diminimalkan dengan pengalihan kendaraan umum (publik) yang merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif, maka kedekatan dengan masyarakat tercipta, terlebih jika para pejabat membaaur dengan warganya menggunakan kendaraan umum, maka hal-hal atau permasalahan yang terjadi pada rakyatnya akan ia ketahui, terutama dalam hal transportasi.

Kini kenyataannya kendaraan pribadi memiliki tingkat kenyamanan dan privasi yang lebih, namun dibalik kebaikannya ini, kepemilikan kendaraan pribadi terlalu banyak juga menimbulkan banyak masalah. Kemacetan yang semakin banyak di jalan karena jumlah kendaraan pribadi tidak sebanding dengan peningkatan kapasitas jalan. Semakin banyak masyarakat yang menggunakan kendaraan umum, semakin efektif pula penggunaan jalan raya. Dengan kata lain, kendaraan umum merupakan salah satu pemecahan masalah yang dihadapi hampir semua kota besar di dunia yaitu masalah kemacetan.

## **2. 2 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan**

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan yang selanjutnya disebut Standar Pelayanan Minimal adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan massal berbasis jalan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan massal berbasis jalan secara minimal (Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan). Angkutan Massal Berbasis Jalan adalah suatu sistem angkutan umum yang menggunakan mobil bus dengan lajur khusus yang terproteksi sehingga memungkinkan peningkatan kapasitas angkut yang bersifat massal yang dioperasikan di kawasan perkotaan (Pasal 1 angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan).

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah mengatur mengenai Standar Pelayanan Angkutan Orang (Pasal 141 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009) yang mewajibkan perusahaan angkutan umum untuk memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Untuk melaksanakan ketentuan tersebut, Menteri Perhubungan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan massal berbasis jalan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan massal berbasis jalan secara minimal (Pasal 1

angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan). Angkutan massal berbasis jalan adalah suatu sistem angkutan umum yang menggunakan mobil bus dengan lajur khusus yang terproteksi sehingga memungkinkan peningkatan kapasitas angkut yang bersifat massal yang dioperasikan di kawasan perkotaan (Pasal 1 angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan).

Penyelenggaraan angkutan massal berbasis jalan dilakukan di kawasan perkotaan meliputi kawasan megapolitan, kawasan metropolitan, dan kawasan perkotaan besar sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Yang dimaksud dengan kawasan perkotaan berupa:

- a. kota sebagai daerah otonom;
- b. bagian daerah kabupaten yang memiliki ciri perkotaan;
- c. kawasan yang berada dalam bagian dari dua atau lebih daerah yang berbatasan langsung dan memiliki ciri perkotaan; atau
- d. kawasan aglomerasi perkotaan.

Kawasan perkotaan adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial, dan kegiatan ekonomi. Kawasan megapolitan adalah kawasan yang terbentuk dari 2 (dua) atau lebih kawasan metropolitan yang memiliki hubungan fungsional dan membentuk sebuah sistem. Kawasan metropolitan adalah kawasan perkotaan yang terdiri atas sebuah kawasan perkotaan yang berdiri sendiri atau kawasan perkotaan inti dengan kawasan perkotaan di sekitarnya yang saling memiliki keterkaitan

fungsiional yang dihubungkan dengan sistem jaringan prasarana wilayah yang terintegrasi dengan jumlah penduduk secara keseluruhan sekurang-kurangnya 1.000.000 (satu juta) jiwa.

Kawasan perkotaan besar adalah kawasan perkotaan yang terdiri atas sebuah kawasan perkotaan yang berdiri sendiri atau kawasan perkotaan inti dengan kawasan perkotaan di sekitarnya yang saling memiliki keterkaitan fungsiional yang dihubungkan dengan sistem jaringan prasarana wilayah yang terintegrasi dengan jumlah penduduk antara 500.000 (lima ratus ribu) sampai dengan 1.000.000 (satu juta) jiwa. Kawasan aglomerasi perkotaan adalah kawasan perkotaan yang terdiri atas sebuah kawasan perkotaan yang berdiri sendiri atau kawasan perkotaan inti dengan kawasan perkotaan di sekitarnya yang saling memiliki keterkaitan fungsiional yang dihubungkan dengan sistem jaringan prasarana wilayah yang terintegrasi dan membentuk sebuah sistem.

Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan harus didukung dengan:

- a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
- b. lajur khusus;
- c. trayek angkutan umum lain yang tidak berhimpitan dengan trayek angkutan massal; dan
- d. angkutan pengumpan.

Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan harus memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Standar ini merupakan acuan bagi penyelenggara angkutan massal berbasis jalan dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang meliputi:

- a. jenis pelayanan, yang meliputi:
  1. keamanan;
  2. keselamatan;



3. kenyamanan;
4. keterjangkauan;
5. kesetaraan; dan
6. keteraturan.

b. mutu pelayanan, yang meliputi:

1. indikator; dan
2. nilai, ukuran atau jumlah.

Lebih detail mengenai Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan yang sudah ada wajib menyesuaikan Standar Pelayanan Minimal sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan paling lama 3 (tiga) tahun sejak Peraturan Menteri ini berlaku.

### **2.3 Uji Kelaikan Angkutan**

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menegaskan bahwa negara bertanggung jawab atas lalu-lintas dan angkutan jalan, sedangkan pemerintah melaksanakan pembinaannya (perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan) (Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009). Kementerian Perhubungan bertanggung jawab dalam pembinaan sarana dan prasarana lalu-lintas dan angkutan jalan (Pasal 5 ayat (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009). Salah satu indikator kemajuan pelayanan angkutan umum dalam bentuk ketersediaan angkutan massal yang berkualitas dijelaskan oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, yaitu pemerintah

menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan (Pasal 158 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009).

Salah satu yang harus diperhatikan dalam penyediaan angkutan massal yang berkualitas adalah masalah penyediaan angkutan lalu lintas yang memenuhi persyaratan laik jalan. Pasal 48 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pasal 48 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menyatakan persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

- a. susunan;
- b. perlengkapan;
- c. ukuran;
- d. karoseri;
- e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
- f. pemuatan;
- g. penggunaan;
- h. penggandengan kendaraan bermotor; dan/atau
- i. penempelan kendaraan bermotor.

Pasal 48 ayat (3) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 menjelaskan persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a. emisi gas buang;
- b. kebisingan suara;
- c. efisiensi sistem rem utama;
- d. efisiensi sistem rem parkir;
- e. kincup roda depan;
- f. suara klakson;
- g. daya pancar dan arah sinar lampu utama;
- h. radius putar;
- i. akurasi alat penunjuk kecepatan;
- j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan

k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Selain mengatur mengenai persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan kendaraan bermotor, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 mengatur pula mengenai pengujian kendaraan bermotor. Hal ini diatur dalam Pasal 49 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 yang menyatakan bahwa kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian. Pasal 49 ayat (2) mengatur pengujian sebagaimana dimaksud pada Pasal 49 ayat (1) meliputi:

- a. uji tipe; dan
- b. uji berkala.

Uji tipe sebagaimana dimaksud oleh Pasal 49 ayat (2) dijelaskan dalam Pasal 50 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, yaitu uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe. Uji tipe sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:

- a. Pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan
- b. Penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya (Pasal 50 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009).

Uji berkala sebagaimana dimaksud oleh Pasal 49 ayat (2) dijelaskan dalam Pasal 53 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, yaitu sebagai berikut:

(1) Uji berkala sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf b diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.

(2) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:

- a. pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor; dan
- b. pengesahan hasil uji.

Pasal 53 ayat (3) mengatur kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh:

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

Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan (Pasal 54 ayat (1) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009). Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada Pasal 54 ayat (1) meliputi:

- a. susunan;
- b. perlengkapan;
- c. ukuran;
- d. karoseri; dan
- e. rancangan teknis kendaraan bermotor sesuai dengan peruntukannya (Pasal 54 ayat (2) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009).

Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 54 ayat (1) 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; dan
- h. kedalaman alur ban.

Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu. Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik sebagaimana dimaksud pada Pasal 54 ayat (1) berupa pemberian kartu uji dan tanda uji (Pasal 54 ayat (5) Undang-Undang No. 22 Tahun 2009). Kartu uji berkala sebagaimana dimaksud pada Pasal 54 ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji. Tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada Pasal 54 ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan masa berlaku hasil uji.

Mengenai pengesahan hasil uji dijelaskan dalam Pasal 55 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, yaitu sebagai berikut:

- (1) Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 ayat (2) huruf b diberikan oleh:
  - a. petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan atas usul gubernur untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota; dan
  - b. petugas swasta yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian agen tunggal pemegang merek dan unit pelaksana pengujian swasta.