

# MEMASTIKAN PEMENUHAN KEWAJIBAN PENGENDALIAN PENCEMARAN UDARA DARI SUMBER BERGERAK: TRANSPORTASI

Oleh: Margaretha Quina



Seri Lembar Informasi | Pencemaran Udara | November 2018 #3

# MEMASTIKAN PEMENUHAN KEWAJIBAN PENGENDALIAN PENCEMARAN UDARA DARI SUMBER BERGERAK: TRANSPORTASI

Oleh: Margaretha Quina



WALHI

GREENPEACE





*Peningkatan laju pertumbuhan armada transportasi ini tidak jarang membutuhkan intervensi pada skala yang lebih tinggi dibandingkan pengendalian sumber pencemar*



**M**obilitas kita sehari-hari merupakan salah satu sumber emisi yang tidak kita sadari. Berbagai data yang ada menunjukkan bahwa kontributor utama buruknya kualitas udara kota-kota besar di Indonesia adalah sektor transportasi. Di Jakarta, sektor ini berkontribusi 47% (rata-rata) untuk keseluruhan parameter.<sup>1</sup> Dalam pengendalian pencemaran, kendaraan bermotor yang menghasilkan emisi yang tidak tetap lokasinya ini termasuk sebagai sumber bergerak, dan dengan demikian pengendaliannya termasuk dalam pengendalian sumber bergerak.

Mengendalikan sumber bergerak, khususnya pada sektor transportasi, membutuhkan strategi yang multi-sektoral. Di satu sisi, pembebanan kewajiban kepada pencemar individual (seperti kendaraan pribadi) perlu dilakukan dan diawasi kepatuhannya untuk armada yang telah ada sekarang. Di sisi lain, pertumbuhan penduduk dan meningkatnya daya beli masyarakat akan menyebabkan meningkatnya mobilitas dan penggunaan transportasi, pribadi maupun publik, yang secara kumulatif meningkatkan beban emisi. Peningkatan laju pertumbuhan armada transportasi ini tidak jarang membutuhkan intervensi pada skala yang lebih tinggi dibandingkan pengendalian sumber pencemar.<sup>2</sup> Bukan tidak mungkin jika sekalipun seluruh kewajiban yang dibebankan pada sumber pencemar individual telah ditaati dengan baik, beban emisi secara kumulatif masih meningkat. Penaatan pada sumber pencemar individual, dengan demikian, adalah hal terkecil yang dapat dilakukan segera oleh pemerintah.

Untuk memudahkan fokus, lembar informasi ini hanya akan membahas mengenai kewajiban yang telah

<sup>1</sup> KPBB (2017) Breathe Easy Jakarta Stakeholder Workshop, dipresentasikan di Jakarta, 24-25 Januari 2017.

<sup>2</sup> Dengan intervensi yang tepat sasaran, pengurangan beban emisi dari berbagai sumber bergerak dapat dikurangi hingga 90%. Contohnya, di Amerika Serikat, di bawah *Clean Air Act*, strategi pengurangan emisi dari sumber bergerak telah mencapai keberhasilan menurunkan emisi dari berbagai sumber bergerak hingga lebih dari 90% di berbagai kasus. Instrumen yang digunakan merupakan kombinasi antara: (a) penetapan standard emisi pada sumber bergerak yang memaksa inovasi pada industri otomotif untuk menemukan teknologi pengendali pencemaran udara yang disyaratkan peraturan; (b) penetapan standard bahan bakar; (c) kebijakan yang menetapkan sasaran peralihan bahan bakar, seperti kendaraan rendah atau nir-emisi, standard *corporate average fuel economy* (CAFE standard); dan (d) pengurangan laju penggunaan sumber bergerak, misal dengan perbaikan sistem transportasi publik. *Lih: Domike & Zacaroli, Ed. (2016) The Clean Air Act Handbook, 4<sup>th</sup> Edition (ABA: Chicago), hlm. 372.*

dibebankan peraturan perundang-undangan terhadap sumber bergerak, melalui subjek produsen/importir dan pengendara. Selain membahas mengenai kewajibannya, lembar informasi ini juga akan menjelaskan mengenai bagaimana pengawasan dan penegakan hukum diatur dalam peraturan perundang-undangan. Diharapkan, dengan memahami kewajiban ini serta logika hukum dibalikinya, kita semua sebagai sumber pencemar dapat membuat keputusan yang lebih bijak dalam menaati regulasi yang dibuat dalam pengendalian sumber bergerak.

## Pengaturan Sumber Bergerak di Indonesia

Dalam kerangka pengendalian pencemaran udara Indonesia, sumber bergerak didefinisikan sebagai “sumber emisi yang bergerak atau tidak tetap pada suatu tempat yang berasal dari kendaraan bermotor.”<sup>3</sup> Dalam praktek, sumber bergerak terbagi dalam dua kategori besar. Kategori pertama adalah kendaraan di jalan raya, baik pribadi (misal mobil dan motor) maupun transportasi publik (misal bus). Regulasi kita mengenai kategori ini sebagai “sumber bergerak.” Kategori kedua mencakup kendaraan non-jalan raya, baik transportasi (misal pesawat, kereta api, kapal laut), maupun non-transport (misal peralatan pertanian dan konstruksi).<sup>4</sup> Regulasi kita mengenal kategori ini sebagai “sumber bergerak spesifik.”<sup>5</sup>

**Sumber bergerak :**  
“sumber emisi yang bergerak atau tidak tetap pada suatu tempat yang berasal dari kendaraan bermotor.”

**2 Kategori Sumber bergerak:**

**Kendaraan di Jalan Raya**  
Regulasi kita mengenai kategori ini sebagai “sumber bergerak”  
baik pribadi (misal mobil dan motor) maupun transportasi publik (misal bus).

**Kendaraan Non Jalan Raya**  
Regulasi kita mengenai kategori ini sebagai “sumber bergerak spesifik”  
baik transportasi (misal pesawat, kereta api, kapal laut), maupun non-transport (misal peralatan pertanian dan konstruksi).

<sup>3</sup> Pasal 1 angka 12 PP No. 41 Tahun 1999.

<sup>4</sup> M. Zakaria, Kementerian Lingkungan Hidup, “Dampak Emisi Kendaraan terhadap Lingkungan,” disampaikan pada AAI Summit dan Seminar Internasional Mobil Listrik, Ditjen DIKTI, Kemendikbud, Bali, 25 November 2013.

<sup>5</sup> Dalam definisi di PP No. 41 Tahun 1999, sumber bergerak spesifik adalah “sumber emisi yang bergerak atau tidak tetap pada suatu tempat yang berasal dari kereta api, pesawat terbang, kapal laut dan kendaraan berat lainnya.” *Lih:* Pasal 1 angka 13 PP No. 41 Tahun 1999.

Terdapat beberapa instrumen kebijakan yang perlu dilakukan pemerintah dalam pengendalian sumber bergerak, sebagai berikut:

1. Ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor<sup>6</sup>
2. Pengawasan terhadap penataan ambang batas emisi gas buang<sup>7</sup> dan pemeriksaan emisi gas buang untuk kendaraan bermotor tipe baru dan kendaraan bermotor lama, pemeriksaan emisi gas buang kendaraan bermotor di jalan
3. Pengadaan bahan bakar minyak bebas timah hitam serta solar berkadar belerang rendah sesuai standar internasional

Berikut penjabaran instrumen-instrumen ini secara detail:

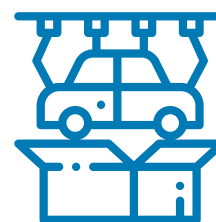
### **Instrumen 1: Ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor (sekarang "baku mutu emisi gas buang")**



Dalam regulasi Indonesia, standard emisi untuk sumber bergerak dinamakan "ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor." Ambang batas ini ditentukan berbeda untuk kendaraan tipe baru (yang akan dan sedang diproduksi) dan tipe lama (yang telah beredar di pasaran). Ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor ditentukan oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan dengan mempertimbangkan parameter dominan dan kritis, kualitas bahan bakar dan bahan baku, serta teknologi yang ada.<sup>8</sup> Di Indonesia, ambang batas emisi gas buang kendaraan yang kini berlaku diatur dalam peraturan sebagai berikut:

#### **1. Kendaraan roda empat atau lebih tipe baru dan sedang diproduksi.**

Untuk kendaraan bermotor tipe baru serta kendaraan bermotor yang sedang diproduksi kategori M, N dan O (roda 4 atau lebih), peraturan terkini yang berlaku adalah PermenLH No. 20 Tahun 2017.<sup>9</sup> Baku mutu emisi gas buang dalam peraturan ini mulai berlaku bagi produsen dan/ atau importir kendaraan untuk produksi tipe baru (akan diproduksi atau diimpor) sejak diundangkan tanggal 7 April 2017. Sementara, untuk kendaraan bermotor yang sedang diproduksi pada saat peraturan ini diundangkan, diberikan masa peralihan selama 18 (delapan belas) bulan untuk kendaraan bermotor berbahan bakar bensin, CNG dan LPG; atau 4 (empat) tahun untuk kendaraan bermotor berbahan bakar diesel. Peraturan ini mengacu pada standar Euro 4, menggantikan pengaturan untuk kendaraan bermotor kategori M, N



<sup>6</sup> Pasal 8 ayat (1) PP No. 41 Tahun 1999.

<sup>7</sup> Pasal 31 PP No. 41 Tahun 1999.

<sup>8</sup> Pasal 8 ayat (2) PP No. 41 Tahun 1999.

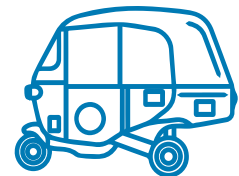
<sup>9</sup> PermenLH No. 20 Tahun 2017 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru Kategori M, Kategori N dan Kategori O.

dan O yang diatur dalam PermenLH No. 4 Tahun 2009, yang mengacu pada standar Euro 2.

**2. Kendaraan roda dua tipe baru dan sedang diproduksi.** Untuk kendaraan bermotor tipe baru serta kendaraan bermotor yang sedang diproduksi kategori L3 (roda dua dengan kapasitas silinder > 50 cm<sup>3</sup> atau kecepatan maksimum > 50 km/jam), peraturan terkini yang berlaku adalah PermenLH No. 23 Tahun 2012<sup>10</sup> dan PermenLH No. 10 Tahun 2012.<sup>11</sup> Baku mutu emisi gas buang dalam peraturan ini mulai berlaku bagi produsen dan/atau importir kendaraan bermotor tipe baru kategori L3 sejak diundangkan tanggal 1 Agustus 2013. Sedangkan, untuk kendaraan bermotor yang sedang diproduksi kategori L3, diberikan waktu peralihan selama 2 (dua) tahun.<sup>12</sup> PermenLH No. 10 Tahun 2012 menggantikan PermenLH No. 4 Tahun 2009 selama terkait dengan pengaturan baku mutu emisi kategori L3 (Lampiran I huruf A nomor 1 huruf c dan d).<sup>13</sup>

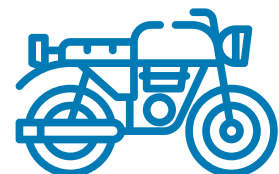


**3. Kendaraan roda dua kecil (moped) dan roda tiga tipe baru dan sedang diproduksi.** Untuk kendaraan bermotor tipe baru serta kendaraan bermotor yang sedang diproduksi kategori L1 (roda dua dengan kapasitas silinder < 50 cm<sup>3</sup> atau kecepatan maksimum < 50 km/jam) serta kategori L2, L4 dan L5 (roda 3), peraturan terkini yang berlaku



adalah PermenLH No. 4 Tahun 2009.<sup>14</sup> Baku mutu emisi gas buang dalam peraturan ini mulai berlaku bagi produsen dan/atau importir kendaraan bermotor tipe baru kategori L1, L2, L4 dan L5 sejak ditetapkan tanggal 25 Maret 2009, tanpa masa peralihan.<sup>15</sup> PermenLH No. 4 Tahun 2009 mengacu pada standar Euro 2, menggantikan dan mencabut PermenLH No. 141 Tahun 2003.<sup>16</sup>

**4. Kendaraan bermotor tipe lama.** Untuk kendaraan bermotor tipe lama, baik roda dua maupun roda empat atau lebih, peraturan yang berlaku sudah cukup usang, yaitu KepmenLH No. 5 Tahun 2006.<sup>17</sup>



<sup>10</sup> PermenLH No. 23 Tahun 2012 tentang Perubahan atas PermenLH No. 10 Tahun 2012 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru Kategori L3. Perubahan yang ada dalam PermenLH ini hanya bersifat korektif, tampaknya karena ada kesalahan pengetikan metode uji pada Lampiran 1 PermenLH No. 10 Tahun 2012.

<sup>11</sup> PermenLH No. 10 Tahun 2012 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru Kategori L3.

<sup>12</sup> Pasal 9 PermenLH No. 10 Tahun 2012 menyatakan bahwa "untuk kendaraan bermotor yang sedang diproduksi kategori L3, Permen ini mulai berlaku pada tanggal 1 Agustus 2015."

<sup>13</sup> Pasal 10 PermenLH No. 10 Tahun 2012 menyatakan bahwa "Pada saat Permen ini mulai berlaku, PermenLH No. 4 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru dinyatakan tetap berlaku, kecuali Lampiran I huruf A nomor 1 huruf c dan huruf d."

<sup>14</sup> PermenLH No. 4 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

<sup>15</sup> PermenLH No. 4 Tahun 2009 hanya memberikan masa peralihan bagi kendaraan bermotor tipe baru kategori M, N dan O, namun tidak memberikan masa peralihan bagi semua kategori L. *Lih:* Pasal 4 PermenLH No. 4 Tahun 2009.

<sup>16</sup> PermenLH No. 141 Tahun 2003 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru dan Kendaraan Bermotor yang Sedang Diproduksi (*Current Production*).

<sup>17</sup> KepmenLH No. Kep05/MENLH/2006 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Lama.

Kewajiban untuk memenuhi baku mutu emisi gas buang ini dikenakan bagi “kendaraan bermotor lama” tanpa spesifikasi subjek hukum yang harus memastikan pemenuhan kewajiban ini (misal: pemilik kendaraan).<sup>18</sup> Baku mutu emisi gas buang dalam peraturan ini mulai berlaku bagi kendaraan bermotor lama sejak ditetapkan tanggal 1 Agustus 2006, tanpa masa peralihan.<sup>19</sup> Akan tetapi, dalam penormaan BME gas buang, peraturan ini membedakan nilai BME gas buang berdasarkan tahun pembuatan kendaraan menjadi 4 (empat) kategori, yaitu untuk kendaraan yang dibuat sebelum 2007, pada 2007 atau setelahnya, sebelum 2010, dan pada 2010 atau setelahnya.<sup>20</sup> Peraturan ini menggantikan dan mencabut KepmenLH No. Kep-35/MENLH/10/1993.<sup>21</sup>

Penjabaran lebih lengkap mengenai peraturan-peraturan di atas dapat dilihat pada [Lampiran 1](#). Keterangan mengenai masing-masing kategori kendaraan dapat dilihat pada [Lampiran 2](#).

Peninjauan kembali ambang batas dapat dilakukan setelah 5 (lima) tahun, yang memungkinkan ambang batas diketatkan dari waktu ke waktu seiring perkembangan teknologi<sup>22</sup> melalui kajian yang mempertimbangkan faktor-faktor di atas.<sup>23</sup> Akan tetapi, semua peraturan yang dijabarkan di atas menerjemahkan kebolehan ini dalam bentuk suruhan, di mana semuanya memuat ketentuan agar peraturan tersebut “ditinjau kembali” atau “dievaluasi” *paling lama* setiap 5 (lima) tahun.<sup>24</sup> Dengan melihat ketentuan ini, baku mutu emisi gas buang pada 3 (tiga) dari 4 (empat) kategori di atas seharusnya telah ditinjau kembali, yaitu baku mutu emisi untuk kendaraan roda dua (kategori L3), kendaraan roda dua kecil (kategori L1) dan roda tiga (kategori L2, L4 dan L5) tipe baru dan sedang diproduksi; serta untuk kendaraan bermotor tipe lama (semua kategori).

---

<sup>18</sup> Pasal 4 ayat (1) dan (2) KepmenLH No. 5 Tahun 2006 menyatakan “setiap kendaraan bermotor lama” wajib memenuhi ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor lama *dan* melakukan uji emisi sesuai dengan peraturna perundang-undangan.

<sup>19</sup> Pasal 13 KepmenLH No. 5 Tahun 2006.

<sup>20</sup> *Lih:* Lampiran 1 KepmenLH No. 5 Tahun 2006. *Lih. juga* Lampiran 1.

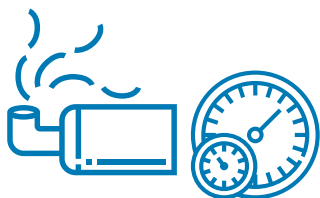
<sup>21</sup> Pasal 12 PermenLH No. 5 Tahun 2006 menyatakan bahwa “dengan berlakunya Permen ini maka Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. KEP-35/MENLH/10/1993 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor dinyatakan tidak berlaku.”

<sup>22</sup> Pasal 8 ayat (3) PP No. 41 Tahun 1999.

<sup>23</sup> Pasal 9 ayat (1) PP No. 41 Tahun 1999

<sup>24</sup> Ketentuan ini dirumuskan dengan kalimat yang berbeda-beda, namun intinya sama. PermenLH No. 10 Tahun 2012 dalam Pasal 8 menyatakan, “Peraturan Menteri ini ditinjau kembali paling lama 5 (lima) tahun,” dan bahasa yang sama ditemukan dalam Pasal 10 PermenLH No. 4 Tahun 2009. KepmenLH No. 5 Tahun 2006 dalam Pasal 11 menyatakan “Ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor lama dievaluasi sekurang-kurangnya sekali dalam 5 (lima) tahun.” Ketentuan yang paling detail ditemukan dalam produk hukum terbaru, yaitu PermenLH No. 20 Tahun 2017, yang selain memuat suruhan untuk melakukan “kaji ulang baku mutu emisi gas buang kendaraan bermotor tipe baru” juga mengatur lebih rinci mengenai evaluasi penataan ketentuan BME gas buang kendaraan bermotor tipe baru dan memandatkan hasil evaluasi tersebut sebagai dasar kaji ulang BME gas buang kendaraan bermotor tipe baru dalam Pasal 6.

## Instrumen 2: Uji Tipe Emisi dan Uji Emisi Berkala



Kendaraan bermotor tipe baru dan kendaraan bermotor lama yang mengeluarkan emisi gas buang wajib memenuhi ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor.<sup>25</sup> Akan tetapi, dengan membebaskan kewajiban pada “kendaraan bermotor,” PP No. 41 Tahun 1999 tidak menjelaskan siapakah yang bertanggungjawab untuk memastikan kendaraan memenuhi ambang batas ini: apakah produsen, pedagang (baik impor ataupun penyalur domestik), atau pengendara. Hal ini diperjelas dalam PermenLH yang mengatur ambang batas emisi yang diterbitkan kemudian, dengan membebaskan kewajiban melakukan uji emisi pada produsen,<sup>26</sup> begitu juga dengan kewajiban mengumumkan hasil uji emisinya.<sup>27</sup>

**Bagi kendaraan tipe baru,** penataan terhadap kewajiban pemenuhan ambang batas emisi dilakukan dengan uji tipe emisi. Kendaraan tipe baru wajib menjalani uji tipe emisi,<sup>28</sup> dan hanya jika telah lolos uji emisi maka kendaraan tipe baru mendapatkan tanda lulus uji tipe emisi.<sup>29</sup> Tanda lulus uji tipe emisi ini merupakan persyaratan untuk persyaratan jalan kendaraan.<sup>30</sup>

PP No. 41 Tahun 1999 mengatur pelaksana uji tipe emisi ini adalah instansi yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>31</sup> Hasil uji tipe emisi ini lebih lanjut disampaikan kepada Menteri LHK dan produsen/importir.<sup>32</sup> Lebih lanjut, produsen/importir wajib mengumumkan nilai dari setiap parameter hasil uji tersebut.<sup>33</sup>

Akan tetapi, pada prakteknya, tidak semua norma ini diterjemahkan secara rigid mengikuti PP No. 41 Tahun 1999 dalam peraturan turunannya. Sebagaimana ditentukan dalam beberapa peraturan turunan yang mengatur uji emisi pada kendaraan tipe baru, subjek hukum yang melakukan uji tipe emisi pada

<sup>25</sup> Pasal 33 PP No. 41 Tahun 1999.

<sup>26</sup> Pasal 2 PermenLHK No. P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2017.

<sup>27</sup> Pasal 4 PermenLHK No. P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2017.

<sup>28</sup> Pasal 34 ayat (1) PP No. 41 Tahun 1999.

<sup>29</sup> Pasal 34 ayat (2) PP No. 41 Tahun 1999.

<sup>30</sup> Pengaturan mengenai hal ini tidak seragam. Untuk tipe baru kategori M, N dan O, persyaratan dimaksud merujuk pada “sertifikat uji tipe kendaraan bermotor. Untuk tipe baru kategori L3, tidak diatur sama sekali. Sementara untuk tipe baru kategori L1, L2, L4 dan L5, disebut “persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor.” *Lih:* Lampiran 1, PermenLHK No. 20 Tahun 2017, PermenLH No. 10 Tahun 2012, dan PermenLH No. 4 Tahun 2009, kolom “ketentuan lain.”

<sup>31</sup> Pasal 34 ayat (4) PP No. 41 Tahun 1999. Akan tetapi, dalam peraturan turunannya, tidak selalu jelas siapa instansi yang berwenang melakukan uji emisi. Untuk tipe baru kategori M, N dan O instansi pelaksana uji emisi tidak disebutkan sama sekali. Untuk tipe baru kategori L3, hanya merujuk pada peraturan mengenai pelaksanaan uji emisi. Untuk tipe baru kategori L1, L2, L4 dan L5, merujuk pada “instansi yang bertanggungjawab di bidang lalu lintas dan angkutan darat. *Lih:* Lampiran 1, PermenLHK No. 20 Tahun 2017, PermenLH No. 10 Tahun 2012, dan PermenLH No. 4 Tahun 2009, kolom “ketentuan lain.”

<sup>32</sup> Pasal 35 ayat (1) PP No. 41 Tahun 1999. Dalam peraturan turunannya, penyampaian langsung menunjuk “Menteri,” dalam hal ini MenteriLHK. Penyampaian kepada penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan hanya ada dalam PermenLH No. 4 Tahun 2009.

<sup>33</sup> Pasal 35 ayat (2) PP No. 41 Tahun 1999. Kewajiban ini hanya ada untuk tipe baru kategori M, N dan O. Untuk L3, tidak diatur sama sekali siapa yang harus mengumumkan. Namun, untuk L1, L2, L4 dan L5, pengumuman justru dibebankan kepada Menteri.



kendaraan tipe baru diperjelas yaitu produsen dan/atau importir.<sup>34</sup> Mereka juga harus menanggung biaya yang ditimbulkan dari pelaksanaan uji emisi ini. Hal-hal lain yang berbeda dapat dilihat di catatan kaki dari setiap norma yang dijelaskan di atas serta pada Lampiran 1, kolom “ketentuan lain.”

**Bagi kendaraan tipe lama**, penataan terhadap kewajiban pemenuhan ambang batas emisi dilakukan dengan uji emisi berkala.<sup>35</sup> Berbeda dengan uji tipe emisi bagi kendaraan baru, pelaksana uji emisi berkala untuk kendaraan tipe lama ini adalah Bupati/Walikota, dengan koordinasi oleh Gubernur dan pembinaan oleh Menteri.

Ketentuan ini pada prakteknya tidak terlepas dari pengaturan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, yang membebankan kewajiban untuk “mencegah terjadinya pencemaran udara” kepada pemilik dan/atau pengemudi,<sup>36</sup> serta mewajibkan “setiap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan” untuk memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang.<sup>37</sup> Lolos atau tidak lolosnya kendaraan terhadap uji emisi berkala menentukan kepatuhan pengendara terhadap peraturan lalu lintas. Pada PP No. 41 Tahun 1999, ketidakpatuhan ini juga membawa konsekuensi pidana spesifik,<sup>38</sup> akan tetapi dalam peraturan lalu lintas terbaru konsekuensi pidana ini dihapuskan dan menjadi bagian dari ancaman pidana atas tindakan mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan.<sup>39</sup> Apabila kendaraan tipe lama tidak memenuhi ambang batas emisi karena kerusakan tertentu, maka pemilik dan/atau pengemudi kendaraan bermotor dan perusahaan angkutan umum wajib melakukan perbaikan terhadap kerusakan yang mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan tersebut.<sup>40</sup>

**Evaluasi penataan BME.** Selain kewajiban yang dibebankan kepada produsen dan/atau importir, terdapat juga kewajiban yang dibebankan kepada Menteri LHK untuk melakukan evaluasi terhadap penataan ketentuan BME gas buang kendaraan bermotor tipe baru.<sup>41</sup> Selain tipe baru, Menteri juga mendapatkan rekapitulasi hasil uji emisi berkala dari Gubernur, yang seharusnya juga digunakan untuk

---

<sup>34</sup> *Lih:* Bagian “subjek hukum” pada Lampiran 1.

<sup>35</sup> Pasal 36 ayat (1) PP No. 41 Tahun 1999.

<sup>36</sup> Pasal 211 UU No. 22 Tahun 2009 membebankan kewajiban bagi “setiap pemilik dan/atau pengemudi kendaraan bermotor” dan “perusahaan angkutan umum” untuk mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.

<sup>37</sup> Pasal 210 UU No. 22 Tahun 2009 mewajibkan “setiap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan” untuk memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan. Namun, hal ini diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

<sup>38</sup> Pasal 56 ayat (2) PP No. 41 Tahun 1999 menyatakan “Barangsiapa melanggar ketentuan dalam Pasal 33 yang berkaitan dengan kendaraan bermotor lama, Pasal 36 ayat (1), Pasal 40 yang berkaitan dengan kendaraan bermotor lama, dan Pasal 43 ayat (1) PP ini yang tidak memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang, atau ambang batas kebisingan, diancam dengan pidana sebagaimana diatur dalam Pasal 67 UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>39</sup> Pasal 286 UU No. 22 Tahun 2009 mengatur bahwa “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) jo. Pasal 48 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00.

<sup>40</sup> Pasal 67 UU No. 14 Tahun 1992 memberikan pengemudi ancaman hukuman pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda senilai Rp 2 juta. Ketentuan pidana ini diperberat dalam UU No. 22 Tahun 2009.

<sup>41</sup> Pasal 6 PermenLH No. 20 Tahun 2017, Pasal 6 PermenLH No. 10 Tahun 2012.

evaluasi penataan ambang batas emisi gas buang kendaraan bermotor lama.<sup>42</sup> Hasil evaluasi ini terkait dengan kaji ulang BME gas buang, sebagaimana dijelaskan dalam “Instrumen 1” di atas. Pada beberapa peraturan, hasil evaluasi ini harus diumumkan kepada masyarakat.<sup>43</sup>

### **Instrumen 3: Pengadaan BBM bebas timah hitam serta solar berkadar belerang rendah sesuai standar internasional**



Sekalipun disebutkan sebagai salah satu bentuk penanggulangan pencemaran udara dari sumber bergerak, pengadaan BBM bebas timah hitam serta solar berkadar belerang rendah sesuai standar internasional tidak dijelaskan lebih lanjut dalam PP No. 41 Tahun 1999. Peraturan mengenai bahan bakar minyak ini merupakan ranah dari Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (Kementerian ESDM). Hingga saat ini telah ada beberapa peraturan relevan yang ditujukan untuk mengadakan BBM yang lebih bersih, yang terus diperbarui seiring perkembangan teknologi, misal standar dan mutu (spesifikasi) BBM yang dipasarkan di dalam negeri untuk jenis bensin (gasoline) RON 98,<sup>44</sup> bensin 90,<sup>45</sup> bensin 88,<sup>46</sup> minyak solar 48,<sup>47</sup> minyak bakar,<sup>48</sup> minyak diesel.<sup>49</sup>

Semua peraturan tersebut mengatur kadar sulfur maksimum dan melarang injeksi timbal pada bahan bakar. Kadar sulfur maksimum untuk solar 48 adalah 2.500 ppm, dan solar 51 telah dibatasi pada 500 ppm sejak 2006.<sup>50</sup> Untuk bensin, kadar sulfur ditentukan pada 500 ppm. Agar dapat beredar di pasaran, semua bahan bakar tersebut harus lolos pengujian, dan tunduk pada pengawasan yang dilakukan Kementerian ESDM.<sup>51</sup>

<sup>42</sup> Pasal 9 ayat (1) PermenLH No. 5 Tahun 2006.

<sup>43</sup> Pasal 6 ayat (3) PermenLH No. 10 Tahun 2012.

<sup>44</sup> Surat Keputusan Direktur Jenderal Minyak dan Gas Bumi Nomor 0177.K/10/DJM.T/2018 tentang Standar dan Mutu (Spesifikasi) Bahan Bakar Minyak Jenis Bensin (Gasoline) RON 98 Yang Dipasarkan Di Dalam Negeri.

<sup>45</sup> Keputusan Direktur Jenderal Minyak dan Gas Bumi nomor 313.K/10/DJM.T/2013 tentang Standar dan Mutu (spesifikasi) BBM jenis Bensin 90 yang Dipasarkan di Dalam Negeri.

<sup>46</sup> Keputusan Dirjen Migas No: 933.K/10/DJM.S/2013 Tentang Standar dan Mutu (Spesifikasi) Bahan Bakar Minyak Jenis Bensin 88 Yang di Pasarkan di Dalam Negeri.

<sup>47</sup> Keputusan Dirjen Migas No: 978.K/10/DJM.S/2013 tentang Standar dan Mutu (Spesifikasi) Bahan Bakar Minyak Jenis Minyak Solar 48 Yang dipasarkan di Dalam Negeri.

<sup>48</sup> Keputusan Dirjen Migas No. 14496 K/14/DJM/2008 Tentang Standar dan Mutu (Spesifikasi) Bahan Bakar Minyak Jenis Minyak Bakar Yang Dipasarkan Di Dalam Negeri.

<sup>49</sup> Keputusan Dirjen Migas No. 14499 K/14/DJM/2008 Tentang Standar dan Mutu (Spesifikasi) Bahan Bakar Minyak Jenis Minyak Diesel Yang Dipasarkan Di Dalam Negeri.

<sup>50</sup> Indonesia juga telah merencanakan pengetatan solar secara menyeluruh ke 500 ppm pada 2021 dan 50 ppm pada 2025. *Lih:* <https://www.transportpolicy.net/standard/indonesia-fuels-diesel-and-gasoline/>

<sup>51</sup> Keputusan Dirjen Migas No. 8757. K/24/DJM/2006 Tentang Tata Cara Pengawasan Bahan Bakar Minyak, Bahan Bakar Gas, LPG, Hasil Olahahan, dan Bahan Bakar Lain.

## Instrumen Lain

Selain instrumen-instrumen di atas, secara global telah terdapat beberapa alternatif alat kebijakan lain dalam pengendalian pencemaran dari sumber bergerak, antara lain:

1. Standar bahan bakar bersih untuk mengakomodir penurunan emisi/km dari kendaraan;
2. Pergantian bahan bakar (misal: persyaratan campuran bahan bakar nabati, penggunaan bahan bakar gas atau non-fosil, insentif bagi kendaraan rendah emisi, standard CAFÉ)
3. Pengurangan laju penggunaan sumber bergerak (misal: penataan ruang, desain mobilitas rendah emisi, angkutan massal).

*Lihat juga kewajiban penanggungjawab usaha dan/atau kegiatan untuk sumber bergerak dalam Lembar Informasi 2 (Lampiran 4 dan Lampiran 3) dan kerangka umum pengendalian pencemaran udara di Indonesia dalam Lembar Informasi 1.*

# LAMPIRAN



Memastikan Pemenuhan  
Kewajiban Pengendalian  
Pencemaran Udara dari Sumber  
Bergerak: Transportasi