

ANALISIS KEPATUHAN MASYARAKAT TERHADAP KEBIJAKAN STANDAR EMISI EURO 4 DI DKI JAKARTA

¹ Dr. Asropi, ² Iskandar

¹Dosen, ²Mahasiswa

^{1, 2}Magister Terapan Administrasi Pembangunan Negara, STIA-LAN Jakarta, Indonesia
isekon03@gmail.com

ABSTRAK

Dalam rangka mengendalikan polusi udara dari gas buang kendaraan bermotor di kota-kota besar, Pemerintah Indonesia menetapkan kebijakan baku mutu emisi gas buang kendaraan bermotor dengan standar emisi *Euro 4*. Implementasi standar emisi Euro 4 untuk kendaraan yang berbahan bakar jenis bensin telah berjalan satu tahun yaitu sejak Oktober 2018, namun implementasinya terlihat belum sesuai dengan yang diharapkan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan standar emisi Euro 4 di DKI Jakarta. Jenis penelitian ini termasuk penelitian kualitatif dengan informan kunci adalah masyarakat pengguna kendaraan bermotor euro 4. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat DKI Jakarta belum patuh terhadap kebijakan standar emisi euro 4, hal tersebut terjadi karena minimnya sosialisasi implementasi kebijakan tersebut.

Kata kunci: Kebijakan Publik, Kepatuhan Masyarakat, Standar Emisi Euro 4

A. PENDAHULUAN

Pertumbuhan ekonomi Indonesia yang cukup stabil berpengaruh terhadap tingginya mobilitas masyarakat dan barang. Tingginya mobilitas tersebut, membuat kebutuhan terhadap alat transportasi makin meningkat. Penggunaan kendaraan bermotor pribadi baik kendaraan beroda empat maupun roda dua dari tahun ketahun terus bertumbuh. Data menyebutkan bahwa total penjualan mobil baru secara nasional pada 2018 mencapai 1.152.641 unit yang terdiri dari kendaraan penumpang dan komersial. Pencapaian ini meningkat dari 2017 yang hanya mencapai 1.067.396 unit (Nangoi, 2019). Hal serupa terjadi pada penjualan sepeda bermotor yang juga meningkat dari 5.886.103 unit pada tahun 2017 menjadi 6.383.111 unit pada tahun 2018 (AISII, 2018).

Seiring dengan tingginya kebutuhan masyarakat akan transportasi, maka akan berbanding seajar dengan tingginya kebutuhan atas bahan bakar minyak (BBM) sebagai sumber energinya. Berdasarkan data outlook energi Indonesia 2018 (BPPT, 2018), bahwa pada tahun 2016 konsumsi BBM terbesar pada sektor transportasi (80,7%), diikuti sektor industri (8,1%), pembangkit listrik (5,5%), lainnya (3,9%), rumah tangga (1,0%), dan komersial (0,8%).

Penggunaan bahan bakar minyak di sektor transportasi tersebut berdampak pada meningkatnya emisi gas buang di udara. Emisi gas buang hasil pembakaran mesin

kendaraan bermotor merupakan faktor penyebab polusi yang paling dominan, terutama di kota-kota besar. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kontribusi pencemaran udara diperkotaan yang berasal dari kendaraan bermotor yaitu sekitar 86 persen (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, 2016). Menurut Hickman (1999) bahwa setiap liter bahan bakar minyak yang dibakar akan mengemisikan sekitar 100gram Karbon Monoksida, 30 gram Oksida Nitrogen, 2,5 Kg Karbon Dioksida dan berbagai senyawa lainnya termasuk senyawa sulfur.

Puput (detik.com, 2019) menjelaskan bahwa kualitas udara Jakarta berada di posisi puncak yang masuk kategori tidak sehat. Rata-rata tahunan konsentrasi PM (partikulat) 2,5 (PM pada Januari – Juli 2019 adalah 46.16 mg/m³ sedangkan standar kesehatan WHO adalah 10 mg/m³. Data kualitas udara tahun 2019 tersebut meningkat tinggi dibanding dengan data tahun 2016 yaitu sebesar 23 mg/m³ (Pertamina, 2019).

Dampak yang ditimbulkan dari senyawa tersebut dapat berupa gangguan saluran pernafasan, gangguan organ dalam seperti paru-paru hati, iritasi mata, gangguan syaraf, gangguan reproduksi, menurunkan kecerdasan pada anak serta dapat menimbulkan kematian. Menurut Manik (2007), dampak terhisapnya gas CO ke paru-paru akan menghalangi masuknya oksigen yang sangat dibutuhkan oleh tubuh. Hal ini terjadi karena CO mudah bereaksi dengan darah. Keracunan gas Karbon Monoksida dapat ditandai dari keadaan mula-mula terasa pusing, sakit kepala dan mual, kondisi lebih berat berupa menurunnya kemampuan gerak tubuh, serangan jantung sampai kematian. Sedangkan dampak Sulfurdioksida terhadap kesehatan manusia dan hewan adalah terganggunya saluran pernapasan dan iritasi mata. Pada konsentrasi yang sangat tinggi dapat menimbulkan kematian. Konsentrasi SO₂ sampai 38 ppm pernah terjadi di Belgia mengakibatkan 60 orang tewas serta ratusan sapi dan ternak lainnya mati.

Dalam rangka mengendalikan emisi gas buang dari kendaraan bermotor tersebut, Pemerintah mengeluarkan kebijakan baku mutu emisi kendaraan bermotor untuk tipe baru atau dikenal dengan sebutan Standar Emisi Euro 4 pada tanggal 9 Maret 2017. Kebijakan tersebut dikeluarkan melalui Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan nomor P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2017 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru Kategori M, Kategori N, dan Kategori O. Kebijakan ini sudah berlaku sejak Oktober 2018 bagi kendaraan bermotor berbahan bakar bensin sedangkan untuk kendaraan bermotor berbahan bakar diesel mulai berlaku pada Maret tahun 2021.

Dalam penerapan standar emisi Euro 4 tersebut, Indonesia tertinggal dibanding negara-negara lain di Asia yang sudah mengadopsi standar Euro 4 dari beberapa tahun yang lalu. Singapura sudah menggunakan Euro 4 sejak tahun 2005 dan saat ini sudah Euro 5, Thailand sudah menggunakan standar Euro 4 sejak tahun 2012, dan Philipina sejak tahun 2016 (Gaikindo, 2018).

Implementasi standar emisi Euro 4 di Indonesia telah berjalan satu tahun, namun pelaksanaannya belum optimal atau belum sesuai yang dengan yang diharapkan. Menurut Sa'adah (2019:63) bahwa pemberlakuan aturan standar emisi tersebut belum efektif diberlakukan, mengingat akan kapasitas bahan bakar berstandar Euro 4 yang masih tidak mencukupi pasokan untuk transportasi Indonesia. selain itu, ketidaktahuan masyarakat terkait penerapan aturan standar emisi akan mempengaruhi efektifitas dari pemberlakuan aturan tersebut. Yuswidjanto (2019) menyampaikan bahwa hal-hal yang mempengaruhi masyarakat tidak menggunakan BBM setara Euro 4 yaitu pengetahuan masyarakat akan bahaya polusi udara masih sangat kurang sehingga untuk mengurangi emisi gas buang kendaraan hampir tidak ada, dan kesadaran masyarakat untuk

menggunakan bahan bakar yang sesuai dengan spesifikasi mesin kendaraan masih sangat rendah.

Cakupan implementasi Euro 4 cukup luas yaitu diseluruh wilayah Indonesia, dalam penelitian ini, penulis menetapkan lokus penelitian hanya di DKI Jakarta dengan pertimbangan tingginya tingkat penggunaan kendaraan bermotor, tingginya pencemaran udara di Jakarta, dan tersedia sarana prasarana penyaluran BBM standar Euro 4. Dengan melakukan penelitian di DKI Jakarta, maka diharap dapat terlihat atau terpotret kondisi yang sama di wilayah lain. Berdasarkan permasalahan-permasalahan yang dikemukakan diatas, penulis mengemukakan rumusan masalah yaitu bagaimana kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan Standar Emisi Euro 4 di DKI Jakarta. Oleh sebab itu tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisa bagaimana kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan standar emisi Euro 4 di DKI Jakarta.

B. TINJAUAN PUSTAKA

Kepatuhan menurut Susilo (2017:94) adalah “kesediaan untuk mematuhi batasan-batasan (*boundary*) yang telah ditetapkan, baik bersifat wajib (*mandatory*) maupun yang bersifat mandiri (*self regulation*)”. Sedangkan Chaplin (1989:99) mendefinisikan kepatuhan sebagai pemenuhan, mengalah tunduk dengan kerelaan; rela memberi, menyerah, mengalah; membuat suatu keinginan konformitas sesuai dengan harapan atau kemauan orang lain. Kepatuhan terkait dengan ketaatan pada otoritas aturan-aturan (Susilo, 2017; Milgram, 1963). Herbert Kelman (dalam Tondok, Ardiansyah & Ayuni, 2012:2) mendefinisikan kepatuhan sebagai perilaku mengikuti permintaan otoritas meskipun individu secara personal individu tidak setuju dengan permintaan tersebut. Menurut Taylor (Umami, 2010: 27-28) kepatuhan atau ketaatan seseorang terhadap otoritas atau norma sosial dapat terbentuk oleh banyak faktor, di antaranya yaitu:

1. Informasi

Seseorang kadang-kadang mau melakukan sesuatu yang tidak ingin mereka lakukan hanya setelah kepada mereka diberikan sejumlah informasi, seseorang sering memengaruhi orang lain dengan memberikan mereka informasi atau argumen yang logis tentang tindakan yang seharusnya mereka lakukan. Informasi berperan penting bagi seseorang dalam menentukan sikap atau keputusan bertindak. Informasi akan sampai kemasyarakat melalui cara sosialisasi, sehingga proses memperkenalkan sebuah sistem pada seseorang dan bagaimana orang tersebut menentukan tanggapan serta reaksinya. Sosialisasi dapat dilakukan melalui buku-buku, majalah, surat kabar, TV, radio dan lain-lain. Sosialisasi ditentukan oleh lingkungan sosial, ekonomi dan kebudayaan dimana individu berada, selain itu juga ditentukan oleh interaksi pengalaman-pengalaman serta kepribadiannya.

2. Paksaan

Paksaan dapat berupa fisik sampai ancaman hukuman atau tanda ketidaksetujuan. Satrio (1992:246) menyatakan, paksaan (pasal 1323 KUHPerdara) harus berupa paksaan fisik, yang menyebabkan rasa takut dan mendorong orang yang mempunyai kehendak dari yang menyatakannya sesuai dengan kehendak yang ada dirinya, tetapi kehendaknya tidak murni/ bebas karena dipengaruhi rasa takut tersebut.

C. METODE PENELITIAN

Penelitian dilakukan di DKI Jakarta. Metode yang digunakan adalah pendekatan deskriptif kualitatif yang menggambarkan proses implementasi kebijakan dan melihat kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan standar emisi euro 4. Teknik pengumpulan data

dilakukan melalui pengumpulan data primer dan skunder. Untuk data primer diperoleh dari data lapangan melalui wawancara mendalam (*depth interview*) dan observasi (pengamatan). Sedangkan data sekunder diperoleh dari penelusuran berbagai sumber dan literature baik dari dokumen pemerintah (Kementerian/Lembaga dan daerah) maupun pemberitaan media massa cetak dan elektronik, jurnal, buku-buku dan referensi lain yang relevan dengan penelitian ini. Selanjutnya data yang terkumpul dianalisis dengan analisis kualitatif dengan menggunakan teori kepatuhan.

D. PEMBAHASAN DAN ANALISIS

1. Standar Emisi Euro

Standar emisi Euro adalah standar emisi kendaraan bermotor yang digunakan oleh Uni Eropa. Standar emisi Euro mensyaratkan mesin kendaraan memiliki standar gas buang sesuai ambang batas tertentu, dengan sefisikasi BBM tertentu yang diukur dalam batas kandungan sulfur (part per million/ppm). Tujuan standar emisi Euro adalah untuk memperkecil dampak pencemaran yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor (GAIKINDO, 2019).

Standar emisi Euro muncul ketika dunia dan khususnya Uni Eropa sudah mulai memperhatikan isu-isu terkait kerusakan lingkungan. Uni Eropa menjadi salah satu wilayah yang merespon serius urgensi dari permasalahan lingkungan dengan membentuk EEA (*European Environment Agency*), atau Badan Lingkungan Uni Eropa. EEA merupakan badan yang menyediakan sebuah informasi atau guide dalam melakukan kontrol lingkungan di wilayah Uni Eropa. Salah satu bentuk kegiatannya adalah dibentuknya kebijakan standar emisi pada tahun 1992 yang selanjutnya dikenal dengan standar emisi EURO. Kebijakan tersebut muncul atas dasar beberapa hal, diantaranya adalah pesatnya pertumbuhan alat transportasi yang kala itu berakibat pada meningkatnya konsumsi BBM sehingga berdampak pada emisi berpolutan meningkat dan mempertinggi kadar pencemaran udara. Standar EURO dibuat untuk membatasi partikel dan kadar pencemaran udara yang keluar dari gas buang kendaraan bermotor seperti karbon dioksida (CO₂), nitrogen oksida (NO_x), karbon monoksida (CO), sampai volatile hydro carbon (VHC) dan sejumlah partikel lain (Putra, 2018). Standar emisi Euro telah diterapkan oleh Uni Eropa sejak 1992 dan hingga saat ini telah ada 6 standar emisi euro yaitu Euro 1 tahun 1992, Euro 2 tahun 1996, Euro III tahun 2000, Euro IV tahun 2005, Euro V tahun 2009, dan Euro VI tahun 2014 (Automobile Association, 2019). Berikut adalah table waktu penerapan standar euro di Uni Eropa.

Tabel 1. Penerapan Standar Euro di Uni Eropa

Euro standard	Introduction date		Emission limits		
	New approvals	All new registrations	Petrol NOx	Diesel NOx	Diesel PM
Euro-1	1 July 1992	31 December 1992	0.97g/km*	0.97g/km*	0.14g/km
Euro-2	1 January 1996	1 January 1997	0.5g/km*	0.9g/km* (direct injection)	0.1g/km
Euro-3	1 January 2000	1 January 2001	0.15g/km	0.5g/km	0.05g/km
Euro-4	1 January 2005	1 January 2006	0.08g/km	0.25g/km	0.025g/km
Euro-5	1 September 2009	1 January 2011	0.06g/km	0.18g/km	0.005g/km
Euro-6	1 September 2014	1 September 2015	0.06g/km	0.08g/km	0.0045g/km

Sumber: *Automobile Association*, 2019

2. Kebijakan Standar Emisi Euro 4 Indonesia

Kebijakan standar emisi Euro 4 Indonesia tertuang dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan nomor P.20/MENLHK/SETJEN/KUM.1/3/2017 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru Kategori M, Kategori N, dan Kategori O. Kebijakan standar emisi Euro 4, merupakan kebijakan yang diambil oleh pemerintah Indonesia dengan beberapa pertimbangan, yaitu:

- a. Pertimbangan kualitas udara perkotaan bahwa sekitar 70 s.d.86 persen pencemaran udara di perkotaan disebabkan kendaraan bermotor, dengan penerapan Euro 4 maka akan signifikan mengurangi kadar SO₂ dan hasil pembakaran lebih sempurna sehingga berdampak pada penurunan hidrokarbon di udara dan efisiensi pemakaian bahan bakar.
- b. Pertimbangan teknologi, produsen mobil nasional menerapkan dua standar teknologi produksi yaitu Euro 4 untuk mobil yang akan diekspor dan Euro 2 untuk mobil yang dipasarkan di dalam negeri.
- c. Pertimbangan ekspor, dengan penerapan Euro 4, maka produsen mobil nasional lebih siap menghadapi MEA karena negara ASEAN sudah menerapkan standar Euro 4.

Kebijakan standar emisi Euro 4 berlaku bagi kendaraan tipe baru, menurut Peraturan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan No. P.20/2017 tersebut bahwa kendaraan tipe baru adalah kendaraan bermotor yang menggunakan mesin dan/atau transmisi tipe baru yang akan diproduksi atau dimasukkan ke dalam NKRI dalam keadaan utuh atau tidak utuh. Lebih lanjut dijelaskan bahwa kendaraan kategori M yaitu kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan orang, kategori N yaitu kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang, dan kategori O yaitu kendaraan bermotor penarik untuk gandengan atau tempel.

Pasal 3 ayat (2) Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan nomor P.20/2017 mewajibkan setiap usaha atau produksi kendaraan bermotor tipe baru kategori M, kategori N, dan Kategori O diatas untuk memenuhi ketentuan baku mutu emisi dengan spesifikasi bahan bakar minyak sebagai berikut:

- 1) Bahan bakar bensin dengan parameter: *research octance number* (RON) minimal 91 (sembilan puluh satu), kandungan timbal (Pb) minimum tidak terdeteksi dan kandungan sulfur maksimal 50 (lima puluh) ppm;
- 2) Bahan bakar diesel dengan parameter: *Cetane Number* minimal 51 (lima puluh satu), kandungan sulfur maksimal 50 (lima puluh) ppm dan kekentalan (*viscosity*) paling sedikit 2 (dua) mm²/s dan maksimal 4,5 (empat koma lima) mm²/s;
- 3) Bahan bakar LPG dengan parameter: RON minimal 95 (sembilan puluh lima), kandungan sulfur maksimal 50 (lima puluh) ppm; atau
- 4) Bahan bakar CNG dengan parameter: C₁+C₂ minimal 62% (enam puluh dua perseratus) vol, *relative density* pada suhu 28⁰C minimal 0,56 (nol koma lima puluh enam).

Pasal 8 ayat (1) P.20/2017 menyebutkan bahwa kebijakan standar emisi euro 4 ini mulai berlaku bagi kendaraan yang sedang diproduksi paling lambat satu tahun enam bulan atau mulai Oktober 2018 untuk kendaraan bermotor berbahan bakar bensin, SNG dan LPG; dan empat tahun untuk kendaraan bermotor berahan diesel atau April 2021. Terkait penerapan standar emisi euro 4, maka setiap produsen kendaraan bermotor wajib mengumumkan kepada masyarakat terkait kendaraan bermotor yang

mereka produksi yang telah lulus uji emisi euro 4 melalui media cetak dan/atau elektronik, pengumuman dilakukan melalui promosi merek kendaraan. Selanjutnya Menteri melakukan evaluasi paling sedikit 1 (satu) kali dalam 1 (satu) tahun, dan kaji ulang paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun terhadap kebijakan euro 4 ini.

Dengan ditetapkannya produksi kendaraan bermotor euro 4 tersebut maka pemerintah memastikan ketersediaan bahan bakar minyak yang sesuai dengan spesifikasi mesin standar emisi euro 4. Direktur Jenderal Minyak dan Gas Bumi Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral menetapkan spesifikasi bahan bakar minyak Jenis bensin melalui 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. Pada lampiran keputusan Direktur Jenderal Minyak dan Gas Bumi ini menyebutkan bahwa bilangan oktan (RON) minimal 98 dan dengan kandungan sulfur maksimal 0,005 atau setara dengan 50 ppm.

3. Analisis Kepatuhan Masyarakat DKI Jakarta

Berdasarkan Permen LHK No. P.20/2017, produsen kendaraan bermotor mulai memproduksi kendaraan bermotor yang berstandar emisi euro 4, sehingga pada Oktober 2018 kendaraan bermotor jenis bensin standar euro 4 sudah tersedia dan mulai dipasarkan. Berdasarkan data GAIKINDO, proyeksi jumlah kendaraan bermotor standar emisi euro 4 tahun 2018 secara nasional yaitu sebanyak 275.000 kendaraan dan terus meningkat rata-rata 1 juta kendaraan setiap tahun, dengan kebutuhan bahan bakar minyak jenis bensin standar euro 4 yang juga akan terus meningkat. Proyeksi kendaraan bermotor dan BBM Euro 4 data dapat dilihat dalam table dibawah ini.

Tabel 2. Proyeksi Kendaraan Bermotor dan BBM Euro 4 Nasional

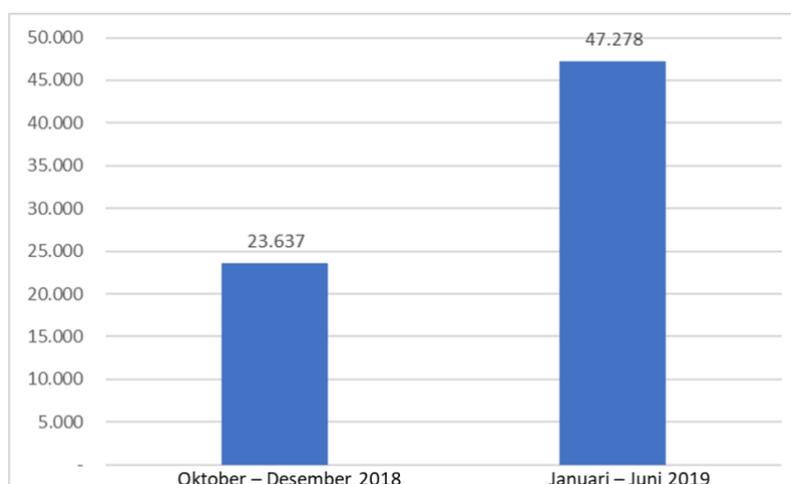
Mobil Euro 4	Tahun 2018 (Sep-Des)	Tahun 2019	Tahun 2020
Mobil	275.000	1.137.500	2.037.500
Gasoline	22.000 KL/bulan	1.113.281 KL	2.437.500 KL

Sumber: GAIKINDO, 2018

Berdasarkan proyeksi kebutuhan BBM standar euro 4 diatas, PT. Pertamina telah menyiapkan infrastruktur untuk pengisian BBM bagi kendaraan bermotor standar emisi euro 4. Data Oktober 2018, PT. Pertamina telah menyediakan outlet pengisian BBM standar euro 4 (Pertamax Turbo) sebanyak 128 unit SPBU dari 344 unit SBPU di DKI Jakarta (Pertamina, 2019). Jumlah kendaraan bermotor di Jakarta, khususnya mobil penumpang dari tahun ke tahun terus meningkat. Berdasarkan data Statistik Transportasi DKI Jakarta 2018, mobil penumpang mencatat pertumbuhan tertinggi 6,48% per tahun pada periode 2012-2016. Pada 2012 jumlah mobil penumpang di Jakarta sebanyak 2,74 juta unit sedangkan pada 2016 bertambah menjadi 3,52 juta unit. Jika diasumsikan pertumbuhan mobil penumpang masih sama, maka jumlah mobil penumpang di Jakarta pada 2018 menjadi 3,99 juta unit (BPS DKI Jakarta, 2018). Selain jumlah kendaraan diatas, Jakarta mendapat tambahan kendaraan bermotor yang masuk Jakarta dari bogor, tangerang, depok, dan bekasi setiap hari. Menurut

Direktur Eksekutif Studi Perhimpunan Pengembangan Wilayah (detikFinance, 2018) menyatakan bahwa jumlah kendaraan bermotor yang masuk Jakarta sekitar 18 juta per hari.

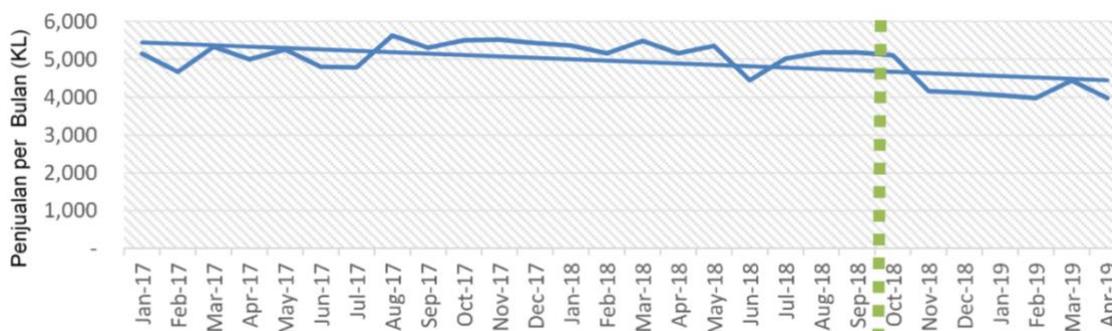
Penjualan kendaran bermotor di Jakarta tahun 2017 sebanyak 189.169 unit, tahun 2018 meningkat 18 persen sehingga penjualannya menjadi 194.232 unit. Penjualan kendaraan bermotor tahun 2018 tersebut terdiri dari KBH2 25.341 unit, non KBH2 138.432 unit dan komersil 30.459 unit (Gaikindo, 2019). Data penjualan kendaraan bermotor tahun 2019 belum keluar, namun penulis melakukan analisa, jika asumsi penjualan kendaraan tahun 2019 sama dengan data penjualan tahun 2018, maka penjualan kendaraan standar euro 4 jenis KBH2 sampai bulan Juni 2019 sebanyak 12.670 unit, dan apabila separuh dari jenis non KBH2 adalah tipe baru jenis BBM standar euro 4 maka penjualan kendaraan standar euro 4 non KBH2 sampai bulan Juni 2019 sebanyak 34.608 unit. Dari analisa penjualan tersebut, maka asumsi total penjualan kendaraan standar euro 4 di DKI Jakarta sampai dengan bulan Juni 2019 adalah sebanyak 47.278 unit.



Grafik 1. Asumsi penjualan Mobil Euro 4 Oktober 2018 s.d Juni 2019 di DKI Jakarta

Sumber: Peneliti (diolah dari data penjualan GAIKINDO 2018)

Besarnya penjualan kendaraan bermotor standar euro 4 dari asumsi penjualan diatas seharusnya diikuti sejajar dengan penjualan bahan bakar setara euro 4. Namun data dilapangan terlihat bahwa bertambahnya kendaraan standar euro 4 tidak diikuti dengan meningkatnya penjualan BBM euro 4 oleh Pertamina, badahal per Oktober 2018 penjualan kendaraan jenis bensin tersebut semuanya sudah standar euro 4. Data realisasi penjualan BBM standar euro 4 di DKI Jakarta oleh SPBU Pertamina mengalami penurunan sejak kebijakan standar euro 4 diberlakukan. Pada Oktober 2018 jumlah penjualan BBM setara euro 4 (Pertamax Turbo) sebanyak 5.000 KL dan menurun menjadi 4.000 KL pada April 2019. Berikut data penjualan BBM standar euro 4 di DKI Jakarta 2017 s.d 2019 (Pertamina, 2019).



Grafik 2. Penjualan BBM Pertamax Turbo 2017 – 2019 di Jakarta

Source: Pertamina, 2019

Keberhasilan implementasi sebuah kebijakan sangat dipengaruhi oleh kepatuhan masyarakat. Kesiapan untuk mematuhi batasan-batasan yang telah ditetapkan, baik bersifat wajib maupun yang bersifat mandiri menentukan keberhasilan sebuah kebijakan. Seperti yang tertuang dalam ringkasan kutipan wawancara berikut ini yang menjelaskan kepatuhan masyarakat DKI Jakarta dalam pelaksanaan kebijakan standar emisi euro 4, tabel ringkasan hasil wawancara sebagai berikut:

Tabel 3. Ringkasan Hasil Wawancara

Informan	Mobil Euro 4	Jenis BBM yang digunakan
1	Oktober 2018	Pertalite
2	November 2018	Shell-Super
3	Desember 2018	Pertalite
4	2019	Pertamax
5	2019	Pertamax
6	2019	Pertamax
7	2019	Pertamax
8	2019	Pertamax
9	2019	Pertamax
10	2019	Pertamax

Sumber: Penelitian lapangan oleh peneliti, 2019

Hasil wawancara menyebutkan bahwa dari 10 responden yang telah memiliki kendaraan standar emisi Euro 4, hanya satu orang yang telah mengisi kendaraan mereka dengan BBM yang stars Euro 4 (Shell-Super). Dari rangkuman wawancara tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa masyarakat yang memiliki kendaraan standar Euro 4 belum patuh terhadap kebijakan standar emisi euro 4. Adapun beberapa hasil wawancara sebagai berikut, Informan 1: “Saya mengisi BBM jenis Pertalite dengan pertimbangan harganya murah, dan selama ini aman-aman saja”, dan begitupun dengan informan 5: “Selama ini saya isi dengan Pertamax dan belum ada masalah”,.

Dari wawancara yang telah dilakukan ternyata faktor dominan yang mempengaruhi ketidak patuhan masyarakat terhadap kebijakan standar emisi Euro 4 adalah faktor informasi. Dari 10 informan tersebut, 7 orang tidak mengetahui terkait implementasi kebijakan standar emisi euro 4, selanjutnya 2 dari 3 informan

mengetahui tentang standar emisi euro 4 namun informasi yang mereka terima sedikit sekali, mereka hanya tahu tentang mobil yang digunakan adalah mobil standar euro 4 tetapi tidak mendapat informasi lebih lanjut terkait bahan bakar yang akan digunakan sehingga menganggap bahwa mengisi Pertamina sudah menggap bahwa itu BBM euro 4, sedangkan satu orang yang mengetahui tentang euro 4 namun tetap mengisi Pertamina karena mobilnya tidak mengalami masalah.

Adapun beberapa kutipan wawancara sebagai berikut: “Saya tidak mengetahui terkait implementasi standar emisi euro 4. Saya membeli mobil Desember 2018, tidak pernah ada sosialisasi baik melalui media elektronik ataupun media massa, tidak pernah dijelaskan oleh dealer, hanya pada saat pengantaran saya tanyakan mobil ini bisa diisi dengan BBM apa. Pengantar menjawab bisa dengan premium. Selama ini saya mengisi BBM dengan harga tengah-tengah, Pertamina. Sampai saat ini mobilnya baik-baik saja. Sebaiknya di POM bensin dipasang spanduk atau banner terkait penggunaan Euro 4 (wawancara dengan informan 3, PNS Kementerian/Lembaga).

Hal yang sama disampaikan oleh informan 4 seorang wiraswasta di Jakarta Timur, kutipan wawancaranya sebagai berikut: “Tidak pernah tahu tentang standar emisi euro 4, tidak tahu bahwa mobil yang saya beli pada bulan Juli 2019 itu sudah euro 4. Selama ini saya isi dengan Pertamina. Saran saya harusnya lebih sering disosialisasikan di media sosial, media elektronik, ataupun di spanduk-spanduk di jalanan jadi kita juga tahu, karena selama ini memang kita ga tahu”.

Informan 7 memberi saran: “Secara pribadi saya belum lihat sosialisasi, saya jarang baca majalah otomotif, saya jarang mengakses media sosial. Saran saya, lebih bagus sosialisasinya dengan SMS blast atau whatsapp blast yang diinisiasi oleh Pemerintah itu akan lebih efektif, karena akan mudah diakses langsung. Tipikalnya penerima informasi akan baca, tapi kalau diminta atau disuruh untuk akses belum tentu dibuka”.

Rata-rata jawaban dari 7 orang yang tidak mengetahui tentang standar emisi euro 4 itu karena tidak adanya sosialisasi atau informasi dari produsen mobil dan dealer mobil terkait standar emisi euro 4. Badalah, hal ini telah diatur dalam Permen LHK No. P.20/2017 yang mana setiap produsen wajib mengumumkan kepada masyarakat terkait kendaraan bermotor yang mereka produksi telah lulus uji emisi euro 4 melalui media cetak dan/atau elektronik, pengumuman dilakukan melalui promosi merek kendaraan.

Sedangkan informan yang mengetahui sedikit informasi terkait mobilnya standar euro 4 menyebutkan bahwa: saya mengetahui mobil yang saya beli sudah standar euro 4, saya tahu dari brosur dan sales yang menjual mobil. Selama ini saya isi Pertamina karena saya kira Pertamina sudah setara euro 4. Saya sudah pernah coba Pertamina turbo. Perbedaan mengisi Pertamina turbo dengan Pertamina biasa, perbedaannya kalau Pertamina turbo tarikannya memang lebih kencang namun karena spek mobil saya bukan turbo jadi mesinnya cepat panas, kalau pakai Pertamina mesinnya tidak sepanas yang Pertamina turbo. Saran saya sosialisasi diperbanyak, outlet-outlet Pertamina turbo perlu diperbanyak. Saat ini orang susah mencari, kalau Pertamina tidak semua SPBU ada Pertamina Turbo, kalau Shell setiap ada SPBU Shell pasti ada V-Power. Malah ada SPBU yang menjual Pertamina Turbo namun dua kali rencana mau mengisi disitu, namun Pertamina Turbonya kosong (wawancara dengan informan 8, Wiraswasta di daerah Jakarta Pusat).

Adapun hasil wawancara dengan konsumen yang telah mengetahui standar emisi euro 4, namun tetap mengisi BBM untuk kendaraannya dengan Pertamina, berikut hasil

wawancaranya: “saya beli mobil Oktober 2018, saya mengetahui bahwa mobil yang saya beli sudah euro 4. Informasi terkait euro 4 saya dapat dari acara launching euro 4 di Kominfo. Saya mengisi BBM jenis Pertalite dengan pertimbangan harganya murah, selama ini aman-aman saja karena standar emisi euro 4 Indonesia penerapannya belum euro 4 murni, seharusnya produsen mobil memasang OBD pada setiap mobil sehingga tidak bisa mengisi BBM selain euro 4 (wawancara dengan informan 1, PNS Kementerian/Lembaga).

Selain faktor informasi, faktor lain adalah faktor paksaan yaitu tidak adanya ketentuan punishment atau paksaan berupa paksaan fisik sampai ancaman hukuman. Permen hanya bersifat himbauan. Bahkan dalam pelaksanaannya, kebijakan ini tidak didukung dengan pengawasan ataupun uji petik terhadap kendaraan tipe baru agar menggunakan BBM star Euro 4. Dengan tidak adanya pengawasan atau uji petik, masyarakat menjadi bebas membeli BBM yang tidak sesuai dengan spek mesin yang mereka miliki.

E. KESIMPULAN

Pemerintah telah melaksanakan kebijakan standar emisi euro 4, kebijakan tersebut diatur melalui Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan nomor P.20/MENLHK/SETJEN/ KUM.1/3/2017 tentang Baku Mutu Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru Kategori M, Kategori N, dan Kategori O. Kebijakan ini sudah berlaku sejak Oktober 2018 bagi kendaraan bermotor berbahan bakar bensin. Implementasi standar emisi Euro 4 di Indonesia telah berjalan satu tahun, namun pelaksanaannya belum sesuai dengan yang diharapkan.

Keberhasilan implementasi sebuah kebijakan sangat dipengaruhi oleh kepatuhan masyarakat. Penelitian ini menunjukkan hasil bahwa pelaksanaan kebijakan standar emisi Euro 4 di DKI Jakarta belum optimal. Hal ini disebabkan karena belum patuhnya masyarakat dalam melaksanakan kebijakan tersebut. Adapun faktor yang mempengaruhi ketidak patuhan dimaksud adalah karena lemahnya sosialisasi kebijakan tentang standar emisi Euro 4. Selain itu juga dipengaruhi oleh tidak adanya pengawasan oleh pemerintah pada saat kebijakan itu diimplementasikan.

REFERENSI

- AISI, (2018). *Domestic Distribution and Export*, diunduh dari <https://www.aisi.or.id/statistic/>
- Automobile Association (2019). Euro Emissions Standar, Limits to improve air quality and health, diunduh dari <https://www.theaa.com/driving-advice/fuels-environment/euro-emissions-standards>
- BPPT, (2019). Outlook Energi Indonesia 2018, Energi Berkelanjutan untuk Transportasi Darat, diunduh dari <https://www.bppt.go.id/outlook-energi/bppt-outlook-energi-indonesia-2018>
- BPS DKI Jakarta (2018), Statistik Transportasi DKI Jakarta 2018, diunduh dari <https://jakarta.bps.go.id/publication/2018/10/03/cb1285d8dbe8be8754a5830d/statistik-transportasi-dki-jakarta-2018.html>
- Chaplin, C.P. 1989. *Kamus Lengkap Psikologi (diterjemahkan Kartini Kartono)*. Jakarta: Rajawali Press

- Finance.detik.com (2018). Ada 18 Juta Kendaraan Bermotor Masuk Jakarta Setiap Hari, 21 Februari 2018. diunduh dari <https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-3878286/ada-18-juta-kendaraan-bermotor - masuk-jakarta-setiap-hari>
- GAIKINDO (2019), mengenal standar emisi euro, diunduh dari <https://www.gaikindo.or.id/mengenal-standar-emisi-euro-bag-1/>
- GAIKINDO (2019), *Dukungan Industri Kendaraan Bermotor Terhadap Kebijakan Euro 4*, disampaikan pada FGD 23 Agustus 2019, Jakarta
- Hickman A J, (1999). Methodology for Calculating Transport Emissions and Energy Consumption, United Kingdom: Transport Research Laboratory, diunduh dari <https://trimis.ec.europa.eu/sites/default/files/project/documents/meet.pdf>
- Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (2016), Penurunan Emisi dan Rancangan Kebijakan Percepatan Penerapan Euro 4, *Paparan FGD tanggal 20 September 2016*, Jakarta
- Manik, KES (2007). Pengelolaan Lingkungan Hidup, Edisi Revisi, Jakarta: Djambatan.
- Milgram, S. (1963). Behavioral study of obedience. *Journal of Abnormal and Social Psychology*, 67(4), 371–378, di unduh dari <https://psycnet.apa.org/doiLanding?doi=10.1037%2Fh0040525>
- Nangoi (Kompas.com 26 Juni 2019). Gaikindo Optimistis Penjualan Mobil 2019 tembus 1 Juta, diunduh dari <https://otomotif.kompas.com/read/2019/06/26/090200915/gaikindo-optimistis-penjualan-mobil-2019-tembus-1-juta-unit>
- Sa'adah, Nor (2019). Upaya Peningkatan Standar Emisi Kendaraan Indonesia Terkait Pasar Otomotif Dalam Kerangka AEC. *Jurnal Ilmu Hubungan Internasional*, 7(1), 055 – 068, diunduh dari <https://ejournal.hi.fisip-unmul.ac.id/site/?p=2733>
- Puput (2019). Polusi Makin Parah di Jakarta, BBM Beroktan Rendah Harus Disetop, diunduh dari <https://oto.detik.com/berita/d-4668826/polusi-makin-parah-di-jakarta-bbm-beroktan-rendah-harus-disetop>
- Pertamina (2019), Peraturan Baku Mutu Emisi Belum Effektif, paparan FGD 23 Agustus 2019, Jakarta
- Putra, Andreanto Surya (2018). Motif Dibalik Penerapan Standar Emisi Euro Oleh Uni Eropa Terhadap Industri Sepeda Motor Jepang, *Jurnal Internasional*, 7(3), 1-11 diunduh dari <http://journal.unair.ac.id/download-fullpapers-jahie2b64a0f5efull.pdf>
- Susilo, Leo J, (2017), *Governance Risk management, and Compliance*, Jakarta: Grasindo
- Satrio, J, (1992), *Hukum Perjanjian*, Bandung: Citra Aditya Bakti
- Tondok, M & Ardiansyah, F & Ayuni (2012). Intensi kepatuhan menggunakan helm pada pengendara sepeda motor: aplikasi teori perilaku terencana. *Jurnal Sains Psikologi*. 2. 96-112, diunduh dari http://repository.ubaya.ac.id/3466/1/Marselius_Intensi%20kepatuhan_R2.pdf

Umami, Zakiyah. 2010. *Hubungan antara Dukungan Sosial dengan Kepatuhan terhadap Aturan pada Mahasiswa Penghuni Ma'had al- Aly di UIN Maulana Malik Ibrahim*. Skripsi. Malang. Fakultas Psikologi UIN Maulana Malik Ibrahim.

Yuswidjanto (2019). *Mesin dan bahan Bakar Ramah Lingkungan*, paparan FGD tanggal 23 Agustus 2019, Jakarta