

Implementasi Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru Terhadap Kendaraan Roda Dua yang Menimbulkan Kebisingan Knalpot di Kota Bandung dalam Upaya Penanggulangan Pencemaran Udara Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara

Hana Nabilah Neni Ruhaeni

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Bandung

Jl. Tamansari No. 1 Bandung 40116

hananabillah@gmail.com, nenihayat@gmail.com

Abstract—Technological developments have paved the way for people to freely modify their motorized vehicles, including replacing standard exhausts into racing exhausts. The noise of racing exhaust, can disturb surrounding people and can cause problems for the environment. Noise prevention efforts have been carried out actively, through the establishment of several regulations. However, the implementation of these laws and regulations did not work effectively. Hence the noise level in the city of Bandung itself has been categorized as polluted by noise. This study aims to examine the regulation of new type of motor vehicle noise threshold based on the Minister of Environment Regulation Number 7 of 2009 concerning New Type of Motorized Vehicle Noise Threshold connected with efforts to prevent air pollution based on Government Regulation Number 41 of 1999 concerning Air Pollution Control and its implementation towards two-wheeled vehicles that cause exhaust noise in the city of Bandung. This research uses juridical normative method. Data collection technique is literature review using secondary data related to problem.

Keywords—*motorized vehicles, racing exhaust, noise, noisy, air pollution.*

Abstrak—Perkembangan teknologi memudahkan masyarakat untuk secara bebas melakukan modifikasi pada kendaraannya, termasuk mengganti knalpot standar menjadi knalpot racing. Suara knalpot racing yang bising, dapat mengganggu orang sekitar dan dapat menimbulkan masalah bagi lingkungan. Upaya pencegahan kebisingan sudah mulai dilakukan secara aktif melalui peraturan perundang-undangan

yang relevan. Namun implementasi dari peraturan perundang-undangan tersebut tidak berjalan secara efektif. Tingkat kebisingan di Kota Bandung sendiri sudah dikategorikan tercemar oleh kebisingan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaturan ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru berdasarkan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru dihubungkan dengan upaya penanggulangan pencemaran udara berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara dan implementasinya terhadap kendaraan roda dua yang menimbulkan kebisingan knalpot di Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif. Teknik pengumpulan data menggunakan studi literatur menggunakan data sekunder sesuai dengan masalah yang dikaji.

Kata kunci—*kendaraan bermotor, knalpot racing, kebisingan, bising, polusi udara.*

I. PENDAHULUAN

Timbulnya masalah lingkungan erat kaitannya dengan tingkah laku manusia itu sendiri yang dapat menyebabkan pencemaran lingkungan hidup ataupun kerusakan lingkungan hidup. Bentuk kegiatan manusia yang berpotensi menimbulkan pencemaran lingkungan hidup salah satunya dapat terjadi karena kegiatan transportasi. Penggunaan kendaraan bermotor berknalpot racing di jalan

raya dapat menimbulkan kebisingan sebagai pencemar udara.

Dampak yang dapat ditimbulkan akibat kebisingan dapat mempengaruhi kesehatan manusia, keseimbangan ekologi, dan kenyamanan lingkungan. Bising adalah campuran dari berbagai suara yang tidak dikehendaki ataupun yang merusak kesehatan. Menurut Sasongko, kebisingan bisa mengganggu percakapan sehingga memengaruhi komunikasi yang sedang berlangsung, selain itu dapat menimbulkan gangguan psikologis seperti kejangkelan, kecemasan, serta ketakutan.

Pembatasan-pembatasan penggunaan knalpot racing dapat mendukung upaya pengurangan pencemaran khususnya pencemaran suara yang secara eksplisit diatur salah satunya dalam Peraturan Menteri Lingkungan Hidup (Permen LH) Nomor 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

Tingkat kebisingan yang ditimbulkan oleh knalpot kendaraan bermotor roda dua di Kota Bandung dapat diukur dari banyaknya kendaraan bermotor roda dua berknalpot bising. Berdasarkan data dari Satlantas Polrestabes Kota Bandung Nomor: B/ND- /II/2018/Sat Lantas, hasil penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dalam rangka penertiban knalpot bising (bukan standar) pertanggal 17 s/d 31 Januari 2018, menghasilkan penindakan knalpot sebanyak 556 buah, dan total kendaraan bermotor roda dua di Kota Bandung sebanyak 1.251.079 menurut data dari Badan Pusat Statistik Jawa Barat bulan Maret 2018.

Upaya pencegahan kebisingan seperti ditetapkannya peraturan perundang-undangan terkait pencemaran udara, baku tingkat dan ambang batas kebisingan, serta persyaratan mengenai kendaraan layak jalan telah dilakukan. Akan implementasi dari peraturan perundang-undangan tersebut tidak berjalan secara efektif.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru berdasarkan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru dihubungkan dengan upaya penanggulangan pencemaran udara berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara? dan Bagaimana implementasinya terhadap kendaraan roda dua yang menimbulkan kebisingan knalpot di Kota Bandung?

Selanjutnya, tujuan dalam penelitian ini diuraikan dalam pokok-pokok sbb.

1. Untuk mengetahui pengaturan ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru berdasarkan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru dihubungkan dengan upaya penanggulangan pencemaran udara berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara.
2. Untuk mengetahui implementasinya terhadap

kendaraan roda dua yang menimbulkan kebisingan knalpot di Kota Bandung.

II. LANDASAN TEORI

Lingkungan hidup menurut UUPPLH adalah kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan, dan makhluk hidup, termasuk manusia dan perilakunya, yang mempengaruhi alam itu sendiri, kelangsungan perikehidupan, dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain.

Urgensi dari perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup harus diperhatikan. Perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup merupakan upaya sistematis dan terpadu yang dilakukan untuk melestarikan fungsi lingkungan hidup dan mencegah terjadinya pencemaran dan atau kerusakan lingkungan hidup yang meliputi perencanaan, pemanfaatan, pengendalian, pemeliharaan, pengawasan, dan penegakan hukum.

Pengendalian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup perlu dilakukan lantaran penurunan kualitas lingkungan hidup dapat mengancam kelangsungan kehidupan manusia dan makhluk hidup. Tahap yang dilakukan dalam rangka pengendalian tersebut diperlukan tahap penanggulangan sebagaimana telah dinyatakan dalam Pasal 13 Ayat (2) UUPPLH.

Upaya penanggulangan menurut Pasal 53 Ayat (2) UUPPLH dapat dilakukan dengan cara:

1. pemberian informasi peringatan pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup kepada masyarakat;
2. pengisolasian pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup;
3. penghentian sumber pencemaran dan/atau kerusakan lingkungan hidup; dan/atau
4. cara lain yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Penggunaan knalpot yang tidak sesuai serta dapat menimbulkan kebisingan juga telah diatur melalui Pasal 285 UULLAJ dimana setiap orang yang mengemudikan sepeda motornya tetapi tidak sesuai dengan teknis dan laik jalan termasuk knalpot dapat dikenakan sanksi pidana 1 (satu) bulan atau denda Rp. 250.000,00.

Pemerintah Kota Bandung dalam hal ini juga telah membuat dan menetapkan peraturan mengenai upaya hukum dalam pencegahan terjadinya kebisingan. Melalui Peraturan Daerah (Perda) Kota Bandung No. 09 Tahun 2019 tentang Ketertiban Umum, Ketentraman Umum dan Perlindungan Masyarakat (Tibumtran Linmas) memuat aturan mengenai larangan berbuat gaduh di lingkungan sekitar melalui Pasal 38 Ayat (1) huruf a bahwa

“Setiap orang atau badan dilarang mengganggu Ketentraman Masyarakat dan membuat ketidaktentraman di lingkungannya, seperti; membuat gaduh sekitar tempat tinggal atau membuat sesuatu yang dapat mengganggu ketentraman orang lain.”

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pengaturan umum mengenai ambang batas kebisingan sejatinya diatur dalam UUPPLH dan Kepmen Nomor: KEP-48/MENLH/11/1996 tentang Baku Tingkat Kebisingan. Perlunya penetapan ambang batas kebisingan diperlukan agar kesehatan dan kebersihan udara ambien tetap terjaga dan tidak tercemar.

Penggunaan kendaraan bermotor tidak dapat diminimalisir karena tidak dapat dipungkiri dengan adanya teknologi tersebut, memudahkan masyarakat dalam melakukan setiap jenis kegiatan. Namun dengan kemudahan tersebut, dapat timbul dampak negatif yang juga berakibat pada keseimbangan lingkungan hidup.

Penetapan ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru melalui Permen LH No. 7 Tahun 2009, dirasa sangat membantu dalam upaya penanggulangan pencemaran udara akibat kebisingan. Kendaraan bermotor tipe baru yang dimaksud menurut Pasal 1 Angka 2 Peraturan Menteri tersebut ialah kendaraan bermotor yang menggunakan mesin dan transmisi tipe baru maupun kendaraan yang dirubah mesin dan sistem transmisinya.

Kendaraan bermotor tipe baru tersebut pun perlu melalui pengujian agar dapat dikategorikan layak untuk beroperasi di jalan raya. Dalam Lampiran II Permen LH No. 7 Tahun 2009, ditetapkan ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru kategori L (beroda dua atau beroda tiga), sebagai berikut:

TABEL 1. KENDARAAN BERMOTOR TIPE BARU KATEGORI L SECARA DINAMIS

Kategori		L Max dB(A)	
		Tahun Pemberlakuan	
		(i)	(ii)
Sepeda Motor	L ≤ 80 cc	85	77
	80 > L ≤ 175 cc	90	80
	L > 175 c	90	83
Metoda Pengujian		ECE R-41-01	

(Sumber: Lampiran II Permen LH No. 7 Tahun 2009)

Keterangan:

(1) : 147 kW (ECE) ≤ P

(2) : Direct Injection + 1 dB(A) relaxation

(3) : P < 150 kW (ECE) : + 1 dB(A) relaxation :
150 kW (ECE) ≤ P : + 2 dB(A) relaxation

(i) : tahap 1

(ii) : tahap 2

Menurut tabel tersebut, maksimal suara yang boleh dihasilkan oleh kendaraan bermotor tipe baru kategori L ialah:

- Motor kubikasi 80cc ke bawah maksimal 85 desibel (dB)
- Motor kubikasi 80-175cc maksimal 90 desibel (dB)
- Motor kubikasi 175cc ke atas maksimal 90 desibel (dB)

Metode pengujian menurut Pasal 5 Permen LH No. 7 Tahun 2009 dilakukan dengan standarisasi tertentu dibantu oleh instansi yang telah memiliki izin untuk menguji kelayakan kendaraan bermotor dari uji kebisingan. Perhitungan dengan mengukur tekanan bunyi menggunakan Sound Level Meter dan dikalkulasikan dengan perhitungan ilmu fisika seperti yang telah dijelaskan dalam Lampiran I Permen LH No. 7 Tahun 2009.

Kebisingan sebenarnya lebih berpengaruh besar terhadap kondisi psikis (jiwa) dan kenyamanan manusia. Kebisingan menurut Kepmen LH Nomor: KEP-48/MENLH/11/1996 Tentang Baku Tingkat Kebisingan merupakan bunyi yang sebenarnya tidak diinginkan dari berbagai kegiatan yang dapat menimbulkan gangguan terhadap kesehatan manusia dan kenyamanan lingkungan. Syaraf pendengaran manusia akan menerima rangsangan dari berbagai jenis bunyi. Melalui sensitifitas syaraf tersebutlah suatu kebisingan dapat dinilai apakah bunyi tersebut dianggap mengganggu dan mencemari atau tidak.

Penentuan ambang batas tersebut berkesinambungan pula dengan upaya pencegahan pencemaran udara akibat kebisingan. Pencemaran udara sendiri menurut Pasal 1 Angka 1 PP Pengendalian Pencemaran Udara ialah, adanya zat, energi, atau komponen lain yang tersebar dalam udara ambien akibat kegiatan manusia dan menyebabkan mutu udara ambien menjadi buruk dan tidak dapat berfungsi dengan sebagaimana mestinya. Dalam hal ini, kebisingan yang merupakan zat pencemar fisis apabila masuk kedalam udara ambien dengan berlebihan dan terus menerus dapat menyebabkan tercemarnya udara ambien.

Kebisingan akibat kendaraan bermotor menurut PP Pengendalian Pencemaran Udara termasuk kedalam sumber gangguan. Sumber gangguan menurut Pasal 1 angka 18 PP Pengendalian Pencemaran Udara yang intinya merupakan sumber pencemar yang menggunakan udara sebagai media penyebarannya dan berasal dari sumber bergerak, sumber bergerak spesifik, sumber tidak bergerak, atau sumber tidak bergerak spesifik. Menurut PP Pengendalian Pencemaran pada bab ketentuan umum dinyatakan bahwa kendaraan bermotor termasuk dalam sumber bergerak.

Ketentuan lain dalam PP Pengendalian Pencemaran Udara yang juga berhubungan dengan ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru ditetapkan dalam Pasal 40 dan Pasal 41 Ayat (1) PP Pengendalian Pencemaran Udara. Menurut ketentuan yang dimuat dalam

kedua pasal tersebut menetapkan bahwa kendaraan bermotor tipe baru yang mengeluarkan suara bising wajib memenuhi ambang batas kebisingan dan menjalani uji tipe kebisingan sebagaimana telah diatur dalam Permen LH No. 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

Upaya penanggulangan pencemaran udara menurut PP Pengendalian Pencemaran Udara merupakan bagian dari pengendalian pencemaran udara menurut Pasal 1 Angka 2. Proses penanggulangan pencemaran udara menurut Pasal 2 j.o Pasal 25 PP Pengendalian Pencemaran Udara juga dilakukan dengan upaya mengendalikan sumber gangguan serta upaya penanggulangan dan pemulihan wajib dilakukan oleh yang bersangkutan yang menyebabkan pencemaran udara.

Proses penanggulangan pencemaran udara akibat sumber gangguan menurut Pasal 37 PP Pengendalian Pencemaran Udara juga termasuk pengawasan dan pemantauan terhadap baku tingkat gangguan serta gangguan yang dihasilkan dari kegiatan yang dilakukan yang dalam hal ini mengacu pada ambang batas kebisingan yang telah ditetapkan dalam Permen LH No. 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

A. Implementasi Pengaturan Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru Dihubungkan Dengan Upaya Penanggulangan Pencemaran Udara Terhadap Kendaraan Roda Dua Di Kota Bandung

Pemkot Bandung dalam hal ini telah mengeluarkan regulasi mengenai masalah kebisingan akibat knalpot racing yang tentunya mengacu pada peraturan perundang-undangan di atasnya yang lebih relevan. Pencabutan Perda Kota Bandung mengenai K3 dengan Penetapan Perda Kota Bandung mengenai Tibumtran Linmas pada pertengahan tahun 2019 lalu, menghasilkan suatu regulasi yang relevan. Sebelumnya dalam Perda Kota Bandung mengenai K3, kegaduhan yang disebabkan oleh subjek hukum dapat dikenakan sanksi administrasi dan/atau denda sebesar Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah). Sedangkan dalam Perda Kota Bandung mengenai Tibumtran Linmas, subjek hukum yang menyebabkan kegaduhan dapat dikenai denda sebesar Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah). Hal tersebut cukup masuk akal, karena melihat dampak negatif yang lebih banyak dihasilkan akibat kegaduhan yang sumbernya bisa dari mana saja termasuk kendaraan bermotor. Namun pemberian sanksi dan denda tersebut diperlukan laporan atau aduan dari subjek hukum lain yang merasa hal tersebut perlu ditindak lanjuti. Sangat disayangkan, laporan atau aduan tersebut jarang dilakukan oleh masyarakat karena minimnya sosialisasi dan sikap masyarakat yang masih dianggap kurang peduli akan bahaya dari kebisingan.

Disamping hal tersebut, penegakkan hukum mengenai penggunaan knalpot racing yang sudah jelas tidak sesuai dengan standar laik jalan kendaraan bermotor, sebagaimana diatur dalam Pasal 285 UULLAJ belum berjalan dengan

baik. Pasal 285 UULLAJ menetapkan setiap kendaraan bermotor (sepeda motor) yang dikendarai di jalan raya tetapi tidak sesuai dengan persyaratan teknis dan laik jalan dapat dikenakan sanksi pidana 1 (satu) bulan atau denda sebesar Rp. 250.000,00 yang dapat dikenakan oleh Aparat Penegak Hukum dalam hal ini Kepolisian. Penegakkan regulasi UULLAJ ini, tidak memerlukan laporan atau aduan seperti ketentuan Perda Kota Bandung mengenai Tibumtran Linmas diatas. Hal ini dapat dianggap sebagai suatu kelebihan. Namun, ketentuan dalam UULLAJ ini tidak menjelaskan dan mengatur lebih lanjut tata cara penerapan sanksi tersebut, apabila standarisasi laik jalan berkenaan dengan kebisingan knalpot tidak terpenuhi.

Pada tataran praktik, aparat kepolisian masih menjatuhkan sanksi tersebut masih secara manual dan belum konkrit. Hingga saat ini, aparat kepolisian tidak mempunyai alat untuk mengukur apakah knalpot yang digunakan pengendara sepeda motor tersebut sesuai atau tidak dengan standarisasi laik jalan dan apakah melebihi ambang batas atau tidak. Hal ini dapat dibuktikan dengan lampiran tabel rekapan penindakan knalpot kendaraan bermotor (sepeda motor) sebagaimana telah dijabarkan pada Bab III. Sedikitnya jumlah pengguna kendaraan bermotor yang terkena penindakan akibat knalpot dibandingkan pelanggaran-pelanggaran lain membuktikan bahwa penindakan terhadap standarisasi laik jalan mengenai knalpot masih kurang, padahal sudah jelas ditetapkan bahwa, knalpot standar yang diganti dengan knalpot racing melanggar ketentuan laik jalan dan ambang batas kebisingan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang telah diuraikan sebelumnya.

Selain itu, meskipun uji tipe kebisingan sudah diwajibkan bagi kendaraan yang dimodifikasi, rasanya hal tersebut pun masih kurang mendapat perhatian dari masyarakat. Padahal uji tipe kebisingan sangat membantu dalam upaya penanggulangan pencemaran udara akibat kebisingan yang saat ini sudah cukup mengganggu di Kota Bandung.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian dan pembahasan pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Pengaturan ambang batas kebisingan kendaraan bermotor tipe baru berdasarkan Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 7 Tahun 2009 Tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru menetapkan bahwa setiap kendaraan bermotor yang termasuk kedalam tipe baru wajib melakukan uji tipe kebisingan agar memenuhi batas maksimal suara yang boleh dihasilkan kendaraan bermotor roda dua yang telah ditetapkan. Ketentuan yang ditetapkan dalam Permen LH ini mendukung upaya penanggulangan pencemaran udara berdasarkan PP Nomor 41 Tahun 1999 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara yang menetapkan bahwa kendaraan

bermotor tipe baru yang mengeluarkan suara bising wajib memenuhi ambang batas kebisingan dan menjalani uji tipe kebisingan sebagaimana telah diatur dalam Permen LH No. 7 Tahun 2009 tentang Ambang Batas Kebisingan Kendaraan Bermotor Tipe Baru.

2. Implementasi kedua peraturan tersebut diatas di Kota Bandung, khususnya terhadap kendaraan roda dua yang menimbulkan kebisingan knalpot belum efektif. Walaupun ketentuan-ketentuan dalam kedua peraturan tersebut telah dijabarkan dalam Perda Kota Bandung Nomor 9 Tahun 2019 Tentang Tibumtran Linmas, namun pada tataran praktik belum di implementasikan dengan baik. Hal ini disebabkan kesadaran masyarakat terhadap dampak negatif yang ditimbulkan oleh kebisingan masih kurang. Selain itu, masih kurangnya pengawasan oleh aparat kepolisian dalam rangka penegakan hukum yang dikarenakan tidak lengkapnya peralatan untuk membuktikan bahwa kendaraan roda dua tersebut melanggar ambang batas kebisingan.

V. SARAN

1. Kebisingan sebagai salah satu pencemaran udara yang dapat menimbulkan dampak serius bagi masyarakat sendiri maupun lingkungan hidup beserta regulasi yang mengaturnya perlu lebih disosialisasikan lagi oleh pemerintah, baik pemerintah pusat maupun pemerintah daerah.
2. Aparat Pemerintah perlu meningkatkan pengawasan pelaksanaan ketentuan-ketentuan yang telah ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan dan meningkatkan kelengkapan alat agar penegakkan hukum dapat berjalan dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Juli Soemirat Slamet, Kesehatan Lingkungan, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1994. Hlm.63.
- [2] Rindy Astike Dewanty dan Sudarmaji, "Analisis Dampak Intensitas Kebisingan Terhadap Gangguan Pendengaran Petugas Laundry", Jurnal Kesehatan Lingkungan, Vol.8, No.2, Juli 2015, Hlm.230.
- [3] Widi Yustiani dan Neni Ruhaeni, "Upaya Pengendalian Kerusakan Lingkungan Hidup Berdasarkan Undang-Undang No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Implementasinya di Kabupaten Garut Pasca Banjir Bandang yang di Akibatkan Alih Fungsi Hutan Lindung", Prosiding Ilmu Hukum, Vol.4, No.1, Februari 2018, Bandung, Hlm. 455.
- [4] Undang-Undang Republik Indonesia No. 32 Tahun 2009 Tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, Pasal 1 Angka 1.