

BAHAN BAKAR GAS (BBG) YANG RAMAH LINGKUNGAN MULAI DIABAIKAN

Pemberitaan di media masa pada bulan-bulan terakhir ini ramai membahas mengenai kontroversi polusi udara (kualitas udara) khususnya di Ibu Kota Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta. Pemberitaan dari berbagai media mengutip dari berbagai sumber misalnya dari sumber aplikasi Air Visual dengan Air Quality Index (Indeks Kualitas Udara) wilayah DKI Jakarta pada beberapa minggu terakhir berada di level rata-rata diatas 150 yang mana masuk dalam kategori “Tidak Sehat,” bahkan sempat menduduki peringkat nomor 1 kota terpolusi dunia. Sedangkan menurut sumber di KLHK (Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan) wilayah DKI Jakarta berada pada indeks 95 yang mana masih dianggap “sedang” atau tidak memberikan efek bagi kesehatan manusia atau hewan, tetapi berpengaruh pada tumbuhan yang sensitif dan nilai estetika.

Meskipun terdapat pandangan yang berbeda berdasarkan standar acuan ukur yang digunakan, dari hasil pengamatan secara kasat mata langit Jakarta memang tidak bersih terkesan berkabut, maka hal ini mengindikasikan kualitas udara Ibu Kota memang memburuk, kesehatan warga dipertaruhkan, dan pemecahannya perlu adanya kerja sama antar pemerintah pusat dan daerah serta pihak terkait diantaranya kami dari Asosiasi Perusahaan CNG Indonesia (APCNGI). Kami dari APCNGI merasa prihatin dan terpanggil untuk memberikan kontribusi dan argumentasi secara rasional dan logis. Perlu diketahui APCNGI sudah hampir 1 (satu) dekade berkiprah untuk mendorong pemerintah maupun para stakeholders lainnya dalam mengupayakan dan memasyarakatkan pemanfaatan BBG untuk kendaraan, yang merupakan bahan bakar ramah lingkungan.

Namun belakangan ini seakan BBG mulai diabaikan, misalnya bus Transjakarta (TJ) yang mayoritas telah menggunakan BBM jenis diesel solar yang diklaim telah memenuhi standar Euro-4 namun kenyataannya tidak menggunakan BBM diesel solar non-subsidi seperti Pertamina Dex High Quality yang memiliki batas ambang sulfur di 50 ppm atau setara yang dapat memenuhi standar Euro-4 tersebut. Kemudian angkutan kota atau angkot yang ikut serta dalam program OK OTrip tidak lagi diperkenankan menggunakan BBG dengan alasan tabung BBG yang tidak memenuhi syarat kendaraan operasi. Bahkan angkot yang pada awalnya sudah menggunakan BBG, harus dilepas karena mengikuti program tersebut. Lebih lanjut, dorongan pemerintah saat ini yang menggebu-gebu untuk beralih ke kendaraan listrik yang meskipun program yang baik karena merupakan bahan bakar ramah lingkungan,

namun di lain sisi keberadaan BBG yang ketersediaan suplai-nya beserta perangkat regulasinya yang sudah lama ada terkesan malah diabaikan, bahkan seakan lupa keberadaan sumber daya dan aset nasional yang Indonesia miliki ini.

Salah satu penyumbang polusi udara terbesar adalah gas buang kendaraan bermesin diesel yang masih mengacu ke standar Euro-2 di Indonesia. Hal ini akan menjadi masalah yang besar didaerah dengan kepadatan kendaraan yang tinggi dan kemacetan. Untuk daerah yang kemacetan relatif tidak terlalu parah maka polusi udara masih sedikit terkontrol walau dengan standard Euro-2. Dapat di simpulkan jika standar emisi rendah di tambah kombinasi kemacetan makan mutu udara di daerah tersebut akan menjadi sangat buruk.

Pengunaan Euro-4 yang masih belum dapat di terapkan karena keterbatasan BBM standar Euro-4 saat ini sebenarnya bisa di atasi dengan menggunakan BBG, karena BBG sudah memenuhi standar yang lebih baik dari Euro-4 sekalipun. Sudah ada contoh bis gandeng TJ Scania yang sudah beroperasi sejak 2016 menggunakan BBG dengan standar emisi Euro 6 tanpa masalah di mesin.

Berdasarkan hasil pengujian yang kami lakukan pada kendaraan bensin yang telah dilengkapi dengan perangkat Konverter *Bi-Fuel CNG system*, yaitu sistem dimana pengguna dapat dengan bebas sewaktu waktu mengganti penggunaan BBM atau BBG, menghasilkan tingkat polusi atas karbon monoksida (CO), sulfur dioksida (SOx), dan carbon dioksida (CO₂), lebih rendah terutama dibandingkan dengan kendaraan yang menggunakan BBM Premium yang beroktan rendah. Pada kendaraan truk berjenis *Dedicated CNG* atau 100% berbahan bakar gas, hasil uji menunjukkan bahwa emisi buang terutama dari kandungan karbon dioksida (CO₂), nitrogen oksida (NOx), sulfur dioksida (SOx), dan particular matter (PM) lebih rendah dibandingkan dengan jenis truk yang mengisi dengan bahan bakar biodiesel solar bersubsidi.

Bila gas buang dari CO₂ akan berdampak lebih kepada perubahan suhu udara dan mendorong terjadinya pemanasan global atau efek rumah kaca, gas buang dari CO, SOx, dan PM akan mempunyai dampak langsung kepada kesehatan manusia yang menghirupnya. Dengan jumlah kendaraan yang melintas di wilayah DKI Jakarta yang informasinya diperkirakan sudah mencapai 3 juta unit mobil penumpang, 600 ribu unit mobil beban, dan 300 ribu unit kendaraan jenis bis besar dan sedang, yang tidak semuanya menggunakan bahan bakar beremisi rendah seperti yang dimiliki oleh BBG, maka potensi pencemaran udara sebagai "*silent killer*" semakin nyata.

Sehubungan dengan hal-hal tersebut diatas, maka BBG perlu tetap dijadikan salah satu langkah yang cepat dalam mengurangi polusi udara untuk saat ini sementara mempersiapkan energi alternatif yang lain seperti kendaraan listrik dan bahkan kendaraan berbahan bakar hydrogen yang masih membutuhkan waktu lagi. BBG dan alternatif energi lainnya seharusnya berjalan beriringan.

Bila ketersediaan energi ramah lingkungan dari sumber gas metana yang merupakan bahan pokok dari BBG dimiliki oleh negara kita atau bukan bahan baku yang di impor, maka tentunya infrastruktur penunjang penggunaan BBG juga harus tersedia. Saat ini di wilayah DKI Jakarta terdapat 23 lokasi pengisian BBG yang beroperasi, 7 SPBG dalam perbaikan dan/atau belum dioperasikan, dan 8 SPBG yang masih dalam tahap perencanaan. Meskipun jumlah infrastruktur pengisian BBG baik yang dibangun oleh BUMN seperti PT. Pertamina dan PT. Perusahaan Gas Negara (Persero), Tbk, maupun BUMD PT. Jakarta Propertindo, dan swasta telah tersedia, dari informasi yang APCNGI peroleh utilisasi atau volume penjualan ke kendaraan berada di level rata-rata dibawah 30% secara keseluruhan. Selain utilisasi yang masih rendah, pemerintah pusat perlu segera menyelesaikan masalah ketetapan keekonomian dari usaha SPBG yang wajar agar dapat mendorong lebih banyak peran swasta dalam menyediakan infrastruktur SPBG ini.

Peran serta pemerintah tidak hanya sebatas keluarnya regulasi karena saat ini sudah banyak regulasi yang dikeluarkan pemerintah tapi sepertinya tidak ada efektif berjalan. Contoh regulasi di tingkat pemerintah pusat tersebut:

- Peraturan Menteri ESDM Nomor 25 Tahun 2017 tentang Percepatan Pemanfaatan Bahan Bakar Gas Untuk Transportasi Jalan;
 - Peraturan Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan Nomor 20 Tahun 2017 tentang Penerapan Bahan Bakar Standar Euro-4.
 - Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2012 tentang Penyediaan, Pendistribusian, dan Penetapan Harga Bahan Bakar Gas untuk Transportasi Jalan dan perubahannya pada Perpres Nomor 125 tahun 2015 tentang Penyediaan, Pendistribusian, dan Penetapan Harga Bahan Bakar Gas untuk Transportasi Jalan;
 - Peraturan Presiden nomor 61 Tahun 2011 tentang Rencana Aksi Nasional Penurunan Gas Rumah Kaca yang pada butir 3 menyatakan pemasangan konverter kit bagi angkutan umum di 9 kota di Indonesia;
 - Peraturan Menteri ESDM nomor 19 tahun 2010 tentang Pemanfaatan Gas Bumi untuk BBG yang digunakan untuk Transportasi;
-

- Peraturan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 15 Tahun 1996 tentang Program Langit Biru;

Dan regulasi pemerintah di tingkat daerah seperti:

- Peraturan Daerah Provinsi DKI Khusus Ibukota Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Transportasi terutama pada Pasal 53 dimana disebutkan (1) Setiap Kendaraan Bermotor Umum dan Kendaraan Dinas Operasional Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah wajib menggunakan bahan bakar ramah lingkungan (2) Bahan bakar ramah lingkungan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa bahan bakar gas, listrik, hybrid, biofuel atau bahan bakar minyak berstandar paling sedikit euro-3, (3) Terhadap penggunaan bahan bakar ramah lingkungan untuk Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat diberikan keringanan Bea Balik Nama;
- Peraturan Gubernur Provinsi DKI Khusus Ibukota Jakarta Nomor 141 Tahun 2007 Tentang Penggunaan Bahan Bakar Gas untuk Angkutan Umum dan Kendaraan Operasional Pemerintah Daerah terutama pada Pasal 6, Pasal 7, dan Pasal 12;
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Khusus Ibukota Jakarta Nomor 2 Tahun 2005 Tentang Pengendalian Pencemaran Udara terutama pada Pasal 12 dan Pasal 20 yang mempertimbangkan tingkat kualitas udara yang tinggi maka angkutan umum dan kendaraan operasional Pemerintah Daerah wajib menggunakan kendaraan berbahan bakar gas.

Pada hakekatnya, APCNGI berpendapat bahwa semua pengembangan kendaraan-kendaraan berbasis bahan bakar ramah lingkungan sangat baik bagi masyarakat ibukota dan harus didukung oleh segenap pelaku industri otomotif, masyarakat, dan pemerintah, namun demikian perlu pemikiran yang rasional dan logis agar pencapaian tujuan supaya polusi udara dapat ditangani secara cepat, optimal, dan efektif. Kendaraan ber-BBG yang merupakan salah satu solusi tersebut selayaknya dipertahankan dan di laksanakan secara simultan dengan pengembangan alternatif energi ramah lingkungan lainnya, bukan malah di abaikan atau bahkan untuk dilupakan.

----- Jakarta, 5 Agustus 2019 -----
