

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sesuai dengan amanat Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 menunjukkan bahwa Negara Indonesia merupakan negara kesatuan yang berbentuk republik, kedaulatan berada di tangan rakyat dan berdasarkan hukum (*rechstaat*) bukan berdasarkan atas kekuasaan belaka (*machtstaat*). Sebagai negara hukum, baik pemerintah, masyarakat bahkan negara itu sendiri semuanya harus tunduk kepada hukum. Menurut Plato, penyelenggaraan negara yang baik adalah pemerintahan yang didasarkan pada pengaturan hukum yang baik, dan penyelenggaraan pemerintahan yang didasarkan pada hukum merupakan salah satu alternatif yang baik dalam penyelenggaraan negara.¹ Oleh sebab itu, Indonesia harus mengatur seluruh aspek yang berkenaan dengan nuansa kerakyatan, atau bersifat aspiratif dan responsif, salah satunya adalah mengenai kegiatan bisnis yang berpotensi dan berdampak kepada lingkungan.

Seminar Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Pembangunan Nasional oleh Universitas Padjajaran di Bandung tanggal 15-18 Mei 1972, merupakan tonggak sejarah yang menandai kepedulian kita terhadap masalah lingkungan. Di antara peserta seminar tersebut ada yang kemudian menjadi anggota delegasi Indonesia ke Konferensi Stockholm. Oleh karena itu, seminar

¹ Teguh Prasetyo dan Arie Purnomosidi, *Membangun Hukum Berdasarkan Pancasila*, Bandung: Nusa Media, 2014, hlm.1

Bandung dapat dianggap sebagai persiapan Indonesia dalam rangka mengikuti Konferensi Stockholm 1972. Sebagai tindak lanjut Konferensi Stockholm 1972, kegiatan pengelolaan lingkungan di Indonesia mulai ditangani secara langsung oleh Pemerintah berdasarkan Keputusan Presiden No.16 Tahun 1972 tentang Pembentukan Panitia Perumus dan Rencana Kerja bagi Pemerintah di Bidang Pengembangan Lingkungan Hidup.²

Masyarakat yang bersifat dinamis akan selalu berkembang mengikuti eskalasi perubahan karena kemajuan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) dan modernisasi di hampir semua aspek kehidupan. Tentunya perkembangan sedemikian pesat itu memunculkan berbagai persoalan baru terutama berkenaan dengan kehidupan dan kesehatan masyarakat itu sendiri. Kualitas kehidupan masyarakat sangat berkaitan erat dengan isu perubahan iklim yang dibicarakan berbagai kalangan. Persoalan lingkungan hidup atau isu perubahan iklim ini tidak terbatas pada tingkat nasional saja, melainkan di tingkat global. Isu ini telah memberikan pengaruh yang signifikan terhadap seluruh elemen masyarakat sekaligus membawa kekhawatiran yang nantinya akan membawa kerugian. Salah satu faktor menurunnya kualitas lingkungan hidup adalah kurangnya kontribusi terhadap pengelolaan gas buang atau emisi yang dihasilkan dari banyak sentra produk emisi baik itu asap kendaraan bermotor, dari pabrikasi hingga kepada pembakaran lahan. Semua faktor berkontribusi dalam penurunan kualitas udara yang merupakan pasokan bagi kelangsungan hidup masyarakat.

² Muhammad Akib, *Hukum Lingkungan Perspektif Global dan Nasional*, Jakarta:Rajawali Pers, 2014, hlm 49.

Perubahan iklim memberikan resiko tinggi pada kesehatan manusia seperti; *climate stress, heat disorders*, perubahan imunitas tubuh dan katarak. Lebih jauh lagi, dampak tidak langsung berupa meningkatnya penyakit yang ditularkan melalui nyamuk dan siput sebagai akibat dari perubahan dalam kegiatan pertanian, meningkatnya kepadatan penduduk dan kekurangan gizi berdampak pada peningkatan kasus tuberkulosis, campak dan meluasnya wabah penyakit akibat buruknya sistem sanitasi; dan juga merebaknya wabah penyakit yang menular melalui air karena seringnya terjadinya banjir besar dan kekeringan.³

Mobilitas 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.⁴ Di Jakarta, sektor ini berkontribusi 47% (rata-rata untuk keseluruhan parameter).⁵ Berdasarkan catatan Dinas Lingkungan Hidup DKI, sumber polusi di antaranya transportasi darat (75%), pembangkit listrik dan pemanas (9%), pembakaran industri (8%), serta pembakaran domestik (8%). Dengan demikian, mengatasi secara menyeluruh persoalan terkait dengan transportasi darat diharapkan mampu mengatasi polusi udara.

³ PEACE, "Indonesia dan Perubahan Iklim: Status Terkini dan Kebijakannya", (siteresources.worldbank.org), diakses pada Senin, 9 September 2019, pk. 19.25 WIB

⁴ Margaretha Quina, "Memastikan Pemenuhan Kewajiban Pengendalian Pencemaran Udara Dari Sumber Bergerak : Transportasi" , Seri Lembar Informasi Pencemaran Udara, November 2018 diakses pada Senin, 9 September 2019, pk. 19.34 WIB, hlm. 1

⁵ KPBB (2017) Breathe Easy Jakarta Stakeholder Workshop, dipresentasikan di Jakarta, 24-25 Januari 2017.

Dalam pengendalian pencemaran, kendaraan bermotor yang menghasilkan emisi tidak tetap lokasinya ini termasuk sumber bergerak, dan dengan demikian pengendaliannya termasuk dalam pengendalian sumber bergerak.⁶ Sebagai contoh, di Jakarta, sumber pencemaran udara yang utama adalah kendaraan bermotor dan industri. Dalam hal ini, terhadap beban emisi total, kendaraan bermotor menyumbang sekitar 71% pencemar oksida nitrogen (NO_x), 15% pencemar oksida sulfur (SO_x), dan 70% pencemar partikulat (PM₁₀). Tampaknya, emisi gas dan kandungannya menjadi beban moral bagi pengguna transportasi dan industri transportasi.⁷ Oleh sebab itu, dibutuhkan partisipasi menyeluruh seluruh masyarakat internasional untuk selalu memperhatikan aspek lingkungan di setiap perancangan dan proses pembangunan.

Statistik terakhir yang ditunjukkan *World Health Organization (WHO)* pada tahun 2018 menggambarkan betapa polusi udara memiliki dampak buruk pada anak-anak. Penyakit asma menghampiri sekitar 14 persen anak usia 5-18 tahun di dunia akibat polusi. Sebanyak 543 ribu anak dengan usia yang lebih muda, yakni di bawah lima tahun, harus kehilangan nyawa karena penyakit pernapasan terkait polusi udara.⁸

Polusi juga menurunkan fungsi kognitif pada manusia, baik anak, maupun dewasa. Ringkasnya, membikin penurunan kecerdasan, dan meningkatkan

⁶ Margaretha, *Op.Cit*

⁷ Ismiyati dan Devi Marlita, Pencemaran Udara Akibat Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor, *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, Vol. 01 Nomor 3, 2014

⁸ Aditya Widya Putri, "Hidup Bersama Polusi Udara di Jakarta", 2019, (<https://tirto.id/hidup-bersama-polusi-udara-di-jakarta-ef9y>), diakses pada tanggal 12 September 2019, pk.13.17 WIB

penyakit degeneratif seperti demensia. Dewasa ini, polusi udara menjadi salah satu persoalan yang serius. Fenomena ini kerap kali dikaitkan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 39 tahun 1999 tentang Hak Asasi manusia, bahwa setiap orang berhak atas lingkungan hidup yang baik dan sehat. Ditegaskan pula dalam Pasal 28 H ayat (1) UUD 1945 pun menyebutkan setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat, serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan.⁹ Solusi yang tepat adalah seluruh pihak baik pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan masyarakat harus memiliki paradigma yang sama yaitu fenomena polusi udara ini menjadi isu penting yang harus lebih diperhatikan.

Perkembangan teknologi kendaraan bermotor menunjukkan adanya kepedulian kepada penurunan emisi gas buang kendaraan bermotor. Hal itu terlihat dari hadirnya bus dengan standar euro 4 dan 5 yang diyakini *eco-friendly*. Namun di satu sisi, perilaku masyarakat sendiri masih belum memenuhi ekspektasi bagi pemenuhan lingkungan hidup yang sehat dan bersih. Hal mencolok baru-baru ini terlihat ketika media cetak dan media sosial merilis data buruknya kualitas udara di kota Jakarta, bahkan disebutkan nomor 1 terburuk di dunia.¹⁰

Gambaran konkrit tersebut perlu ditindaklanjuti oleh pemerintah setempat dan dalam skala nasional. Pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian

⁹ Media Indonesia, “*Petaka Polusi Udara*”, 2019, (<https://mediaindonesia.com/editorials/detail/editorial/1760-petaka-polusi-udara>), diakses pada tanggal 12 September 2019, pk.13.45 WIB

¹⁰ Air Visual, “*Air Quality and Pollution City Ranking*”, (<https://www.airvisual.com/world-air-quality-ranking>), 2019, diakses pada tanggal 12 September 2019, pk.13.31 WIB

Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) bersama kementerian terkait terkesan masih lambat mengantisipasi buruknya kualitas udara di hampir semua kota besar di Indonesia. Bentuk tanggungjawab pemerintah pusat dan daerah dalam menekan emisi sangat diharapkan masyarakat karena kewenangan ada pada pemerintah. Berbagai kebijakan yang tepat tentunya mampu menekan kualitas udara agar benar-benar memberikan manfaat nyata kepada kehidupan masyarakat termasuk kesehatannya secara utuh.

Pertanggungjawaban negara berhubungan erat dengan suatu keadaan bahwa terhadap prinsip fundamental hukum internasional, negara atau para pihak yang dirugikan berhak mendapat ganti rugi atas kerugian yang dideritanya. Pertanggungjawaban negara harus dapat dibedakan dengan “*liability*” sebagai kewajiban untuk mengganti kerugian atau perbaikan atas kerusakan yang terjadi, karena pertanggungjawaban tidak selalu harus jatuh bersamaan dengan memberikan ganti rugi dan memperbaiki kerusakan.¹¹

Terkait dengan isu emisi gas buang kendaraan bermotor ini maka tanggung jawab negara terhadap lingkungan dituntut lebih. Menurut hukum internasional setiap negara wajib mengambil tindakan yang layak untuk mengawasi dan mengatur sumber polusi lingkungan secara global yang serius dan membahayakan perbatasan dalam wilayahnya atau yang ada di bawah yurisdiksinya. Hal ini juga dikenal sebagai prinsip *The Principle of Harm*

¹¹ Yudha Bhakti Ardhiwisastra, *Hukum Internasional Bunga Rampai*, Bandung: Alumni, 2013, hlm.4-5

Prevention. Kelalaian terhadap kewajiban tersebut dapat menimbulkan tanggungjawab dan negara yang bersangkutan wajib mengganti kerugian.

Faktanya, populasi kendaraan bermotor di Indonesia dari tahun ke tahun terus bertambah, sebuah bom waktu bagi lingkungan. Polusi udara menjadi persoalan serius, sedangkan penjualan kendaraan bermotor menjadi tak terbendung. Hal ini sangat terkait dengan salah satu indikator untuk mengetahui seberapa ketat aturan lingkungan di sektor kendaraan bermotor adalah penggunaan standar Euro pada penerapan emisi gas buang kendaraan bermotor. Indonesia termasuk negara yang tertinggal dalam penerapan standar Euro karena masih mengacu Euro 2 berdasarkan keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No 141/2003 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru sejak 2007. Negara-negara seperti India, Malaysia, Filipina, Singapura dan Thailand sudah menggunakan standar Euro 4. Sedangkan Korea Selatan Euro 5 dan bahkan Eropa sudah masuk standar Euro 7.¹² Tentu dampak ini tidak hanya dirasa oleh warga Indonesia saja, tetapi juga lingkungan dan masyarakat internasional. Semua ketentuan pengaturan standar itu membatasi emisi kendaraan bermotor yang mengandung banyak zat berbahaya untuk manusia dan lingkungan. Misalnya karbon dioksida (CO₂), nitrogen oksida (NO_x), karbon monoksida (CO), sampai volatile hydro carbon (VHC) dan sejumlah partikel lain. Sebagai contoh Euro I, mengharuskan mesin menggunakan bensin tanpa timbal. Euro II untuk mobil

¹² Arief Hermawan, "Indonesia Masih Terbelakang Soal Standar Emisi Kendaraan", (<https://tirto.id/indonesia-masih-terbelakang-soal-standar-emisi-kendaraan-cjxJ>), diakses 12 September 2019, pk.13.54 WIB

diesel harus menggunakan solar dengan kadar sulfur di bawah 500 ppm. Sedangkan untuk Euro 4 ini mensyaratkan batas emisi Karbon Monoksida (CO) 1 g/km, Hidrokarbon (HC) 0,1 g/km, Nitrogen Oksida 0,08 g/km untuk mesin bensin, oleh sebab itu semakin tinggi standarnya semakin perlunya bensin berkualitas. Untuk itu perlu sekali jawaban mengenai sejauh mana negara bertanggungjawab menyelesaikan isu emisi yang masih tinggi ini.

Adapun mengenai penulisan topik ini, sebelumnya sudah ada beberapa jurnal dan skripsi yang menuliskan mengenai standar emisi, sebagai contoh adalah Analisis Dampak Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor di UIN Raden Intan Lampung, Model Emisi Gas Buangan Kendaraan Bermotor Akibat Aktivitas Transportasi (Studi Kasus: Terminal Pasar Bawah Ramayana Kota Bandar Lampung) ; Devianti Muziansyah, Rahayu Sulistyorini, Syukur Sebayang, Pencemaran Udara Akibat Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor ; Ismiyati dari Universitas Muhammadiyah Jakarta, Devi Marlita dari STMT Trisaksi, Deslida Saidah dari STMT Trisakti yang hanya membahas dampak emisi kendaraan bermotor dari masing-masing tempat tinggal mereka. Sehingga yang menjadi pembeda dari penulisan skripsi ini adalah bahwa penulis mencoba untuk menganalisis mengenai tanggungjawab negara dalam menangani isu peningkatan emisi kendaraan bermotor yang ada di Indonesia. Hal ini penting untuk dibahas karena mengingat jika peningkatan emisi kendaraan bermotor tidak dilanjutkan maka kedepannya kelestarian fungsi lingkungan hidup akan terganggu dan mengakibatkan pembangunan menjadi tidak terlanjutkan.

Dengan adanya latar belakang tersebut dalam penelitian ini membahas mengenai urgensi peningkatan standar emisi kendaraan bermotor. Oleh sebab itu dalam hal ini penulis tertarik membahas mengenai: **“URGENSI PENINGKATAN STANDARDISASI GAS BUANG KENDARAAN BERMOTOR DEMI MELINDUNGI KEHIDUPAN DAN KESEHATAN MASYARAKAT DIKAITKAN DENGAN TANGGUNG JAWAB NEGARA (*STATE RESPONSIBILITY*)”**.

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka dapat diidentifikasi masalah-masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tanggungjawab negara dalam melindungi kehidupan dan kesehatan makhluk hidup dikaitkan dengan standar gas buang kendaraan bermotor ?
2. Bagaimana urgensi peningkatan standar gas buang kendaraan bermotor dikaitkan dengan pengadopsian Euro 5 dan Euro 6 di Indonesia ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah diatas, maka tujuan yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan mengkaji tanggung jawab negara dalam melindungi kehidupan dan kesehatan makhluk hidup dikaitkan dengan standardisasi gas buang kendaraan bermotor.

2. Untuk mengetahui dan mengkaji urgensi peningkatan standardisasi gas buang kendaraan bermotor dikaitkan dengan peningkatan kualitas hidup dan kesehatan masyarakat di Indonesia.

D. Kegunaan Penelitian

Penulis mengharapkan dengan penelitian yang dilakukan akan memberikan manfaat dan kegunaan yang dapat diambil, baik secara teoritis maupun praktis sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

- a. Untuk memberikan sumbangan pemikiran dan pengembangan ilmu hukum pada umumnya dan khususnya hukum lingkungan hidup, terkait standar peningkatan emisi kendaraan bermotor.
- b. Sebagai bahan referensi dalam hal pendalaman ilmu hukum tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup.

2. Secara Praktis

- a. Bagi penulis sendiri, penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang luas dan dapat mengembangkan ilmu pengetahuan khususnya pada bidang hukum.
- b. Bagi pemerintah, penelitian ini diharapkan dapat memberikan jawaban untuk penegakan mengenai fenomena pencemaran udara khususnya yang disebabkan oleh emisi gas buang kendaraan bermotor.

- c. Bagi masyarakat, penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran konsumen untuk mengkonsumsi bahan bakar minyak dengan kualitas lebih baik.

E. Kerangka Pemikiran

1. Kerangka Teoritis

Indonesia merupakan negara yang berlandaskan pada hukum. Penegasan Negara Indonesia adalah negara hukum tertuang dalam Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 perubahan ke-4 berbunyi sebagai berikut: “Negara Indonesia adalah Negara hukum”. Ketentuan pasal tersebut merupakan landasan konstitusional bahwa Indonesia adalah negara yang berdasarkan hukum saja sebagai satu-satunya sumber (*supremacy of law*). Unsur *supremacy of law* mengandung arti bahwa tidak ada kekuasaan yang sewenang-wenang (*arbitrary power*), baik rakyat (yang diperintah) maupun raja (yang memerintah). Kedua-duanya tunduk pada hukum (*regular law*). Prinsip ini menempatkan hukum dalam kedudukan sebagai panglima. Hukum dijadikan sebagai alat untuk membenarkan kekuasaan, termasuk membatasi kekuasaan itu. Jadi yang berkuasa dan berdaulat adalah hukum, bukan kekuasaan.¹³

Roscoe Pound lebih lanjut, mengemukakan bahwa tujuan hukum adalah sebagai alat untuk membangun masyarakat (*Law as a tool of social*

¹³ Totenk Mahdasi Tatang, “Memahami Rule of Law dari Sang Penggagasnya, 2016, (<https://www.kompasiana.com/totenkmt/57602f68527a614318b6df99/memahami-rule-of-law-dari-sang-penggagasnya-albert-v-dicey?page=all>) , diakses pada tanggal 11 September 2019, pk.14.59 WIB.

engineering)¹⁴. Pendapat Pound menyatakan bahwa, hukum tidak hanya sekedar dapat digunakan untuk melanggengkan kekuasaan, namun hukum dapat berfungsi sebagai alat rekayasa sosial.¹⁵ Dalam praktek pemerintahan di Indonesia, konsep *law as a tool of social engineering* diperkenalkan oleh Mochtar Kusumaatmadja yang menyatakan bahwa, hukum di Indonesia tidak cukup berperan sebagai alat, melainkan juga sebagai sarana pembaharuan masyarakat. Bila dikaitkan dengan pengalaman Mochtar Kusumaatmadja sebagai pejabat negara yang bergumul pada praktek hukum, yaitu sebagai Menteri Luar Negeri, maka ide tersebut dapat dipahami sebagai sebuah ide yang bertujuan praktis, yaitu dalam upaya menghadapi berbagai permasalahan hukum dalam menunjang pembangunan sosial-ekonomi.¹⁶ Mochtar Kusumaatmadja lebih lanjut menyatakan bahwa: “Pendayagunaan hukum sebagai sarana untuk merekayasa masyarakat menuju skenario kebijakan pemerintah (eksekutif) amatlah terasa diperlukan oleh negara-negara berkembang, jauh melebihi kebutuhan negara-negara industri maju yang telah mapan, karena negara-negara maju telah memiliki mekanisme hukum yang telah “jalan” untuk mengakomodasi perubahan-perubahan di dalam masyarakat, sedangkan negara-negara berkembang tidaklah demikian”¹⁷

Berdasarkan pendapat diatas memperjelas pendirian Mochtar yang hendak

¹⁴ Achmad Roestandi, *Responsi Filsafat Hukum*, Bandung: Armico, 1992, hlm 18.

¹⁵ Lily Rasjidi, *Dasar-Dasar Filsafat Hukum*, Bandung: Citra Aditya, 1990, hlm 47.

¹⁶ H.Yacob Djasmani, Hukum Sebagai Alat Rekayasa Sosial Dalam Praktek Berhukum di Indonesia, *MMH*, Jilid 40 No.3 Juli 2011, hlm.366

¹⁷ Mochtar Kusumaatmadja, dalam Soetandyo Wignjosoebroto, “*Dari Hukum Kolonial Ke Hukum Nasional: Dinamika Sosial Politik dan Perkembangan Hukum di Indonesia*”, Jakarta: Rajawali Press, 1994, hlm 231.

menyatakan bahwa, mekanisme hukum di negara-negara berkembang belum semapan di negara-negara maju. Oleh karena itu hukum diperlukan untuk merekayasa perilaku/sikap tindak masyarakat agar dapat mendukung pembangunan ekonomi dan sosial yang akan terus membawa masyarakat Indonesia untuk ikut ambil bagian. Selain itu, penggunaan hukum sebagai alat rekayasa sosial oleh Mochtar juga dimaksudkan agar perubahan-perubahan yang terjadi dalam masyarakat dapat dikontrol agar dapat berjalan dengan tertib dan teratur.¹⁸

Dengan demikian, hukumlah yang seharusnya menjadi instrument/alat untuk mengarahkan masyarakat menuju pada sasaran yang hendak dicapai, bahkan jika diperlukan hukum dapat digunakan untuk menghilangkan berbagai kebiasaan yang negatif.¹⁹ Menurut Sudikno Mertokusumo, kepastian hukum merupakan jaminan bahwa hukum tersebut dapat dijalankan dengan baik.²⁰ Sudah tentu kepastian hukum sudah menjadi bagian yang tidak terpisahkan hal ini lebih diutamakan untuk norma hukum tertulis. Karena kepastian sendiri hakikatnya merupakan tujuan utama dari hukum. Kepastian hukum ini menjadi keteraturan masyarakat berkaitan erat dengan kepastian itu sendiri karena esensi dari keteraturan akan menyebabkan seorang hidup secara berkepastian dalam melakukan kegiatan yang diperlukan dalam melakukan aktivitas kehidupan masyarakat itu sendiri. Dalam hal kepastian hukum ini menurut Teubner,

¹⁸ H.Yacob Djasmani, *Loc.Cit*

¹⁹ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT Citra Adiya Abadi 2006, hlm 110-111.

²⁰ Sudikno Mertokusumo, *Penemuan Hukum*, Yogyakarta:Liberty, 2009, hlm.21

hukum yang dapat memuaskan semua pihak adalah hukum yang responsif dan hukum yang responsif hanya lahir dari jika ada demokratisasi legislasi. Tanpa demokrasi (partisipasi masyarakat) dalam proses legislasi hasilnya tidak akan pernah melahirkan hukum yang mandiri. Hukum hanya sebagai legitimasi keinginan pemerintah, dalam kondisi seperti itu ada tindakan pemerintah dianggap bertentangan dengan hukum. Kepentingan-kepentingan masyarakat menjadi terabaikan karena hukum bersifat mandiri karena makna-maknanya mengacu pada dirinya sendiri (keadilan, kepastian, kemanfaatan).²¹

Teori Kemanfaatan pertama kali dikemukakan oleh Jeremy Bentham. Bentham memaknai kegunaan atau kemanfaatan (*utility*) sebagai suatu yang dimiliki yang dapat mendatangkan manfaat, keuntungan, kesenangan, dan kebahagiaan. Nilai kemanfaatan ini ada pada tingkat individu yang menghasilkan kebahagiaan individual (*happiness of individual*) maupun masyarakat (*happiness of community*).²² Bagi Bentham, moralitas suatu perbuatan ditentukan dengan mempertimbangkan kegunaannya untuk mencapai kebahagiaan segenap manusia, bukan kebahagiaan individu yang egois sebagaimana dianut oleh hedonisme klasik. Inilah yang kemudian melahirkan dalil klasik Bentham mengenai kebahagiaan; *the greatest happiness of the greatest number*

²¹ Gunther Teubner, Substantive and Refleksivve Elements in Modern Law, *Law and Social Review*, Volume 17 Nomor 2. Dikutip oleh Teguh Prasetyo dan Abdul Halim Barkatullah. *Filsafat, Teori dan Ilmu Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo, 2012, hlm. 317-318.

²² Jeremy Bentham, *An Introduction to the Principles of Morals and Legislation*, Kitchener, Batoche Books, 2000, hlm. 14

(kebahagiaan terbesar untuk mayoritas). Dalam hal ini seharusnya peraturan perundang-undangan yang merupakan sumber dari hukum lingkungan harus menjadi sarana dan instrumen untuk mencegah dan mengantisipasi perubahan iklim yang kian memburuk karena pengeluaran emisi kendaraan bermotor yang bertujuan agar berubah ke arah yang lebih baik lagi di masa depan.

Satjipto Rahadjo mengemukakan teori bahwa hukum perlu kembali pada filosofis dasarnya, yaitu hukum untuk manusia. Teori ini sering dikenal dengan sebutan teori hukum progresif. Hukum progresif memandang bahwa hukum itu untuk manusia. Jadi hukum untuk membahagiakan manusia, hukum untuk mengabdikan untuk kepentingan manusia. Bukan manusia untuk hukum. Ini menyebabkan hukum progresif menganut pemahaman “Hukum yang Pro-keadilan dan Hukum yang Pro-rakyat”.²³

Menurut teori progresif ini, Satjipto Rahadjo menuturkan bahwa penegakan hukum progresif adalah menjalankan hukum tidak hanya sekedar kata-kata hitam-putih dari peraturan (*according to the letter*), melainkan menurut semangat dan makna lebih dalam (*to very meaning*) dari undang-undang atau hukum. Penegakan hukum tidak hanya kecerdasan intelektual, melainkan dengan kecerdasan spiritual. Dengan kata lain, penegakan hukum yang dilakukan dengan enuh

²³ Silvia Handriyanti, *Tinjauan Yuridis Terhadap Asuransi Untuk Anggota Tubuh Dihubungkan dengan Undang-Undang Asuransi di Indonesia*, Skripsi, Bandung: Universitas Kristen Maranatha, 2016, hlm. 21

determinasi, empati, dedikasi, komitmen terhadap penderitaan bangsa dan disertai keberanian untuk mencari jalan lain daripada yang biasa dilakukan.²⁴ Dengan demikian berdasarkan teori ini, hukum atau aturan yang sudah ada perlu diperbaharui lagi atau membuat suatu hukum yang baru yang belum ada guna mengakomodir kebutuhan-kebutuhan masyarakat terkait dengan lingkungan hidup yang lebih baik lagi.

2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual adalah penggambaran antara konsep-konsep khusus yang merupakan kumpulan dalam arti yang berkaitan dengan istilah yang akan diteliti atau diuraikan dalam penulisan. Tujuan adanya kerangka konseptual ini ialah untuk memberikan persamaan persepsi mengenai definisi operasional.²⁵ Berikut adalah beberapa definisi yang akan penulis jelaskan :

- a. Lingkungan Hidup adalah kesatuan ruang dengan semua benda, daya, keadaan dan makhluk hidup, termasuk manusia, dan perilakunya, yang mempengaruhi kelangsungan kehidupan dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lain dan dapat mempengaruhi hidupnya.
- b. Emisi atau Gas Buang adalah zat, energi atau komponen lain yang dihasilkan dari suatu kegiatan yang masuk atau dimasukkannya ke

²⁴Satjipto Rahardjo, *Penegakan Hukum Suatu Tinjauan Sosiologi*, Yogyakarta: Genta Publishing, 2009, hlm. xiii

²⁵ Koentjaraningrat, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta: Gramedia, 1990, hlm. 67.

dalam udara yang mempunyai atau tidak mempunyai potensi sebagai unsur pencemar.

- c. Kendaraan bermotor adalah kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.
- d. Tanggungjawab negara adalah segala sesuatu yang akan dan telah dilakukan dan dijalankan oleh pemerintah beserta aparaturnya terkait masalah-masalah dalam berbagai bidang.
- e. Standardisasi adalah penyesuaian bentuk (ukuran, kualitas dan sebagainya) dengan pedoman (standar) yang ditetapkan; pembakuan.

F. Metode Penelitian

Untuk sampai pada rumusan yang tepat mengenai penelitian ini, maka metode yang digunakan oleh penulis adalah:

1. Jenis Penelitian

Penulis skripsi ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif. Penulis menggunakan metode yuridis normatif karena sasaran penelitian ini adalah hukum. Pendekatan yuridis normatif adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum, serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian ini.²⁶

²⁶ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajagrafindo Persada, 1997, hlm 184.

2. Sifat Penelitian

Dalam penelitian hukum ini, penulis menggunakan penelitian yang bersifat deskriptif analitis. Menurut Sugiono adalah suatu metode yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data atau sampel yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa melakukan analisis dan membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.²⁷ Deskriptif analitis juga menggambarkan peristiwa yang sedang diteliti, kemudian dianalisis berdasarkan fakta-fakta berupa data sekunder yang didapat dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.²⁸ Dalam penelitian ini, penulis akan mencoba menggambarkan situasi dan kondisi dari fenomena standar emisi kendaraan bermotor di Indonesia menggunakan bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier.

3. Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian hukum ini adalah pendekatan Undang-Undang (*statute approach*), pendekatan komparatif (*comparative approach*), dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan peraturan perundang-undangan adalah pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi²⁹, pendekatan perundang-undangan beranjak dari peraturan hukum yang mengatur mengenai

²⁷ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif*, Jakarta:Alfabeta, 2012, hlm.29

²⁸ Soerjono Soekantor dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu tinjauan singkat)*, Jakarta: Rajawali Pers, 2001, hlm 10.

²⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta:Kharisma Putra Utama, 2005, hlm.137

ketentuan hukum yang berkenaan dengan hukum lingkungan khususnya emisi kendaraan bermotor di Indonesia. Pendekatan komparatif atau studi perbandingan merupakan kegiatan untuk membandingkan hukum suatu negara dengan hukum negara lain atau hukum dari suatu waktu tertentu dengan hukum dari waktu lain³⁰, dalam hal ini membandingkan standar emisi kendaraan bermotor di Indonesia dan di negara-negara ASEAN dan Eropa lainnya, guna memperoleh persamaan dan perbedaan di antara peraturan hukum tersebut. Pendekatan konseptual dilakukan manakala peneliti tidak beranjak dari aturan hukum yang ada. Pendekatan konseptual muncul dari pandangan-pandangan sarjana ataupun doktrin-doktrin hukum³¹ serta pengertian-pengertian hukum, konsep hukum, asas hukum mengenai penerapan standar kelayakan emisi kendaraan bermotor di Indonesia.

4. Jenis Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah berasal dari bahan hukum sebagai berikut:

- a. Bahan-bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.³² Bahan hukum primer meliputi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Menteri, Undang-Undang No. 33 tahun 2009 tentang Pengelolaan dan

³⁰ *Ibid*, hlm.173

³¹ *Ibid*, hlm.178

³² *Ibid*, hlm.181

Perlindungan Lingkungan Hidup dan peraturan lain yang berkaitan dengan lingkungan hidup serta standar emisi kendaraan bermotor.

- b. Bahan hukum sekunder yang meliputi penjelasan mengenai bahan hukum primer berupa artikel, buku-buku referensi serta media informasi lainnya.³³
- c. Bahan hukum tersier yang meliputi hukum penunjang yang memberikan petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum sekunder berupa kamus hukum, kamus umum dan jurnal.

5. Teknik Pengumpulan

Berdasarkan tahapan penelitian data, maka data diperoleh berdasarkan studi kepustakaan. Studi kepustakaan berkaitan dengan kajian teoritis dan referensi lain yang berkaitan dengan nilai, budaya dan norma yang berkembang pada situasi sosial yang diteliti³⁴. Merupakan teknik pengumpulan data dengan mengadakan studi penelitian terhadap buku, literatur, catatan yang ada hubungannya dengan masalah yang akan dipecahkan.

6. Teknik Analisis Data

Data yang telah didapatkan akan diolah dan dianalisa menggunakan metode analisa kualitatif yaitu suatu cara analisis yang menghasilkan data deskriptif analitis, yaitu apa yang dinyatakan oleh responden secara tertulis atau lisan dan juga perilaku yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai

³³ *Ibid*, hlm.195

³⁴ Sugiyono, *Op.Cit*, hlm.291

sesuatu yang utuh³⁵, kemudian ditarik kesimpulan dengan menggunakan metode deduktif, yakni berfikir dari suatu hal yang umum menuju kepada hal yang khusus atau spesifik.

G. Sistematika Penulisan

Penulisan ini disusun dengan cara membagi dalam lima bab, yang mana di dalam tiap bab terdapat beberapa sub bab dengan pokok-pokok pembahasan utama yang terkandung dalam bab. Berikut akan diuraikan secara rinci dan keseluruhan skripsi ini yaitu:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini diawali dengan menguraikan latar belakang masalah, identifikasi masalah, tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II :TANGGUNG JAWAB NEGARA TERHADAP LINGKUNGAN

Dalam bab ini penulis akan menjelaskan bahwa penegakan hukum lingkungan di Indonesia menjadi suatu tanggungjawab negara agar mencapai ketaatan terhadap peraturan dan persyaratan dalam ketentuan yang berlaku.

³⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press, 2008, hlm.154

BAB III :ASPEK HUKUM PENGATURAN KENDARAAN BERMOTOR

Dalam bab ini penulis akan menjelaskan pengaturan kendaraan bermotor yang berupaya untuk mencegah dan menanggulangi pencemaran, serta pemulihan fenomena yang terjadi di Indonesia.

BAB IV :TANGGUNG JAWAB NEGARA DALAM MENGATUR DAN MENINGKATKAN STANDAR GAS BUANG KENDARAAN

Dalam bab ini penulis akan menganalisa mengenai peningkatan standar emisi gas buang kendaraan bermotor, sejauh mana ketentuan ini sudah dilaksanakan dan ditegakkan.

BAB V :PENUTUP

Pada bab ini, penulis akan memberikan beberapa kesimpulan yang merupakan jawaban dan identifikasi masalah. Penulis pun akan memberikan beberapa saran yang dapat berguna bagi akademis, praktisi, dan pemerintah.