



PRESS STATEMENT

PAK SONNY KERAF TIDAK BERTANGGUNG JAWAB?

Berita hari ini, 10 Januari 2001 di Media Indonesia dan kemarin, 9 Januari 2001 di The Jakarta Post menginformasikan bahwa Pemerintah (melalui DR A Sonny Keraf, Menteri Negara Lingkungan Hidup RI) akan menunda penerapan penghapusan bensin bertimbal di Jakarta (Jabotabek) dari yang seharusnya tahun 2001 menjadi tahun 2003. Alasannya karena terlalu banyak jumlah kendaraan yang ada di Jakarta (Jabotabek) sehingga sulit dikontrol. Disebutkan pula bahwa akan lebih mudah apabila diterapkan di kawasan yang tidak padat lalu lintas, misalnya P Bali.

Mencermati berita tersebut, mengindikasikan bahwa Pak DR A Sonny Keraf, -- menteri lingkungan hidup kita -- kurang arif dalam melontarkan pernyataan. Mungkin ini karena ketinggalan jauh soal informasi perkembangan penghapusan bensin bertimbal. Seperti disampaikan pada press release KPBB tertanggal 14 Desember 2000 bahwa telah ada langkah awal dalam upaya mewujudkan aksi nyata guna mendorong terwujudnya komitmen nasional dalam kebijakan penghapusan bensin bertimbal.

Langkah awal yang dimaksud adalah upaya DKPP (Dewan Komisaris Pemerintahan untuk Pertamina) mengundang KPBB pada hari Kamis, 14 Desember 2000 pukul 09.00 – 11.00 WIB bertempat di Sekretariat DKPP; bersama-sama dengan Departemen Energi dan Sumber Daya Mineral, Direktorat Migas, BAPEDAL, Pertamina, BAPPENAS, ICEL, Lemkoha, Program Segar Jakartaku, LPOM Departemen Kesehatan, GAIKINDO, Sektor Swasta Bidang Perminyakan dan Gas, PASMI dan Pers.

Pertemuan tersebut dimotori oleh DR Poernomo Yusgiyantoro (Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral RI) dengan tujuan menyusun aksi nyata sebagaimana disebutkan di atas; dalam upaya menindaklanjuti hasil audiensi dengan KPBB pada tanggal 1 Desember 2000.

Pertemuan tersebut dipimpin oleh Sekretaris DKPP, Ir Iin Arifin Takhyan. Setelah melalui proses presentasi oleh Komite Penghapusan Bensin Bertimbal dan diskusi, pertemuan ini pun menghasilkan kesepakatan sebagai berikut:

1. Perlunya penetapan spesifikasi bahan bakar (bensin):
 - a. Spesifikasi untuk jangka pendek (Juni 2001). Spesifikasi ini diperuntukkan sebagai kebijakan transisi menuju selesai dibangunnya kilang yang menghasilkan bensin tanpa timbel. Secara teknis ini dapat ditempuh dengan penggunaan oxygenate (ethanol, ETBE, MTBE) atau additive non timbel (MMT dll) untuk meningkatkan angka octane.
 - b. Spesifikasi untuk jangka panjang (1 Januari 2003). Secara teknis ini ditempuh dengan pembangunan catalytic reformer dan isomerisasi yang menghasilkan HOMC; bahan baku bensin tanpa timbel.
2. Perlunya mengintegrasikan kebijakan bensin tanpa timbel ke dalam kebijakan harga sehingga diperoleh harga yang realistis dan memberikan insentif terhadap penggunaan energi bersih termasuk bensin tanpa timbel.



Kedua point kesepakatan tersebut akan ditindaklanjuti oleh Pertamina dan Direktorat Jenderal MIGAS ke dalam perhitungan **teknis spesifikasi bensin** dan **implikasinya** terhadap harga, sehingga ke depan dapat dipertimbangkan oleh DKPP dan Pemerintah dalam menetapkan kebijakan bensin tanpa timbel dan kebijakan harga ke dalam satu kesatuan yang terintegrasi.

Hasil perhitungan **teknis spesifikasi bensin** dan **implikasinya** terhadap harga yang akan dilakukan oleh Pertamina dan Direktorat Jenderal MIGAS, seyogyanya akan didiskusikan pada pertemuan pada tanggal 20 Desember 2000 di Sekretariat DKPP. Tetapi karena kesulitan teknis –kendala waktu menjelang libur Natal/Idul Fitri/Tahun Baru – maka pertemuan ini akan diselenggarakan setelah usai libur.

Dan alasan yang disampaikan oleh Pak Sonny Keraf mengenai kesulitan mengontrol karena terlalu banyak jumlah kendaraan, adalah tidak tepat. Justru di kawasan padat kendaraan seperti Jabotabek, kebijakan bensin tanpa timbel akan efektif dalam menurunkan resiko pencemaran udara, khususnya yang diakibatkan oleh timbel (Pb). Mengapa Jabotabek perlu diprioritaskan? **Pertama**, terkait dengan populasi lalu lintas yang mencapai 4 juta unit dan tingkat konsumsi bensin mencapai 30% dari permintaan nasional – *permintaan nasional sebesar 12.338.513 KL per tahun* – yang berarti sekitar 4 juta KL per tahunnya; telah menyebabkan udara tercemar timbel hingga 0,2-1,8 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Seperti diketahui, nilai ambang batas yang ditetapkan WHO adalah 0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bahkan belakangan tidak ada nilai ambang yang aman untuk pencemaran timbel karena sebagai logam berat, timbel bersifat akumulatif ketika telah masuk ke dalam tubuh. Di sisi lain, Jabotabek adalah kawasan yang paling siap untuk penerapan teknologi dalam upaya meningkatkan kualitas udara. Dan upaya ini tidak dapat dimulai bila bensin masih mengandung timbel.

Kedua, Jabotabek adalah langkah awal guna memulai penerapan bensin tanpa timbel secara nasional. Informasi dari pakar menyebutkan bahwa apabila tidak dimulai dari Jakarta pada tahun 2001, maka secara teknis tahun 2003 secara nasional akan gagal. Telah ada indikasi kegagalan ini, antara lain belum adanya kejelasan aktivitas non teknis rencana pembangunan *catalytic reformer* dan isomerisasi seperti proses seleksi *license agreement*, pencarian dana (*financing*) dan *loan agreement*, proses tender serta *contract agreement* yang diprediksi memerlukan waktu 8 bulan. Ini berarti target 1 Januari 2003 Indonesia bebas bensin timbel akan gagal mengingat proses aktivitas teknis konstruksi pembangunan kilang yang mampu menghasilkan HOMO ini -- bahan baku bensin tanpa timbel -- memerlukan waktu 24 bulan. Proses pembangunan itu sendiri butuh biaya sekitar US\$190 juta hingga US\$ 230 juta.

Ketiga, tidak ada masalah dengan kendaraan tua yang dimitoskan akan mengalami kerusakan pada dudukan katup apabila menggunakan bensin tanpa timbel. Sebagaimana informasi dari Gaikindo, hal itu hanya terjadi pada kondisi tes di laboratorium dengan kondisi kendaraan dipacu dengan kecepatan 100 km perjam selama 1 jam terus menerus. Dan itu pun masih dapat diatasi dengan mengganti dudukan katup dari logam keras. **Keempat**, Jakarta sebagai wilayah



terbuka bagi seluruh kendaraan – yang akan keluar-masuk Jakarta – bukanlah sebuah permasalahan, mengingat kendaraan berbahan bakar bensin dapat diisi dan beroperasi dengan bensin tanpa timbel. **Kelima**, alasan investasi untuk spesifikasi jangka pendek (Juni 2001) di atas dapat diterapkan tanpa investasi – baik untuk pengadaan bensin tanpa timbel maupun teknologi kendaraan – . **Keenam**, pengertian penghapusan bensin bertimbel tidak berarti menghapusnya 100%, tetapi lebih memberikan pilihan kepada konsumen untuk menggunakan bensin (premium) tanpa timbel melalui penyediaan bensin tanpa timbel secara memadai dengan memberikan insentif harga yang lebih murah ketimbang bensin bertimbel.

Jadi, kiranya tidak tepat – cenderung mengada-ada – apabila Bapak Menteri Lingkungan Hidup RI yang terhormat melontarkan pernyataan di atas, sementara telah tumbuh **political will** dari Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral RI, Dewan Komisaris Pemerintah untuk Pertamina (DKPP) dan Direktorat Jenderal MIGAS serta Pertamina; yang sedang mempersiapkan perhitungan **teknis spesifikasi bensin tanpa timbel** untuk diterapkan pada 1 Juni 2001.

Jakarta, 9 Januari 2001

Ahmad Safrudin
Koordinator