

## Polusi Udara Kendaraan Bermotor sebagai Bentuk Kejahatan Tanpa Korban

Chazizah Gusnita, S.I.Kom., M.Krim

[Chazizah.gusnita@gmail.com](mailto:Chazizah.gusnita@gmail.com)

### Abstract

*Air pollution from motor vehicles is very dangerous for human survival, especially for health. Air polluters are the people themselves. Communities become the main actors in the spread of pollution through the use of motor vehicles. Substances released from motor vehicles damage public health. Without realizing the people who become the actors at the same time become victims of air pollution. This is called a crime without a victim, the perpetrator and the victim are the same person. But on the other hand, despite the existing laws that regulate the law in environmental crimes, this crime is actually very difficult to prove. In addition to the perpetrators of pollution is also a victim, the victim of pollution is not aware of himself as the only victim who will lose health. The offender will feel his actions are legal to do. So it is necessary step integration of all parties to solve the crime without this victim.*

**Keyword : Air Pollution, Air Pollution, Environmental Crime, Victimless Crime.**

### PENDAHULUAN

Padatnya kendaraan bermotor di sejumlah ruas jalan kota-kota besar sudah menjadi pemandangan sehari-hari. Hiruk pikuk kendaraan bermotor menyebabkan kemacetan yang cukup parah di sejumlah ruas jalan kota besar di Indonesia. Tidak heran jika kota-kota besar tersebut menjadi asupan utama penyebaran polusi udara. Gas-gas dari knalpot kendaraan bermotor merupakan salah satu pencemaran lingkungan. Polutan udara utama adalah akibat gas-gas buang kendaraan bermotor yang tiap tahun bertambah dengan cepat. Kontribusi pencemaran udara yang berasal dari sektor transportasi mencapai 60 persen. Tingginya kontribusi pencemaran udara dari sektor transportasi menimbulkan masalah kualitas udara.<sup>1</sup>

Polutan yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor antara lain karbon

monoksida (O), nitrogen oksida (NO<sub>x</sub>), hidrokarbon (HC), Sulfur dioksida (SO<sub>2</sub>), timah hitam (Pb) dan karbon dioksida (CO<sub>2</sub>). Dari beberapa jenis polutan ini, karbon monoksida (CO) merupakan salah satu polutan yang paling banyak yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor. Polutan CO yang dikeluarkan oleh kendaraan bermotor memberi dampak negatif bagi kesehatan manusia. Karbon monoksida merupakan bahan pencemar berbentuk gas yang sangat beracun. Senyawa ini mengikat haemoglobin (Hb) yang berfungsi mengantarkan oksigen segar ke seluruh tubuh, menyebabkan fungsi Hb untuk membawa oksigen ke seluruh tubuh menjadi terganggu. Berkurangnya persediaan oksigen ke seluruh tubuh akan membuat sesak napas dan dapat menyebabkan kematian, apabila tidak segera mendapat udara segar kembali.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Saepudi, Aep, Tri admono, Kajian Pencemaran Udara Akibat Emisi Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta, LIPI, 2005, hal 29-30

<sup>2</sup> Sengkey Linna, Sandri, Freddy Jansen, Steeni Wallah, Tingkat Pencemaran Udara Co Akibat Lalu Lintas dengan Model Prediksi Polusi Udara

Pencemaran udara di Indonesia sudah sangat mengkhawatirkan. Pencemaran asap kendaraan bermotor menjadi sumber yang paling utama pencemaran udara di Indonesia. Jumlah kendaraan bermotor yang tidak seimbang dengan jumlah pepohonan yang ada di Indonesia menjadi salah satu penghambat terjadinya pertukaran udara di Indonesia. Sifat konsumtif masyarakat Indonesia menjadikan jumlah kendaraan bermotor di Indonesia menjadi banyak dan dapat dipastikan mejadikan hal tersebut sangat berpengaruh terhadap tingginya pencemaran udara di Indonesia.<sup>3</sup>

Jumlah kendaraan bermotor di Indonesia bertambah rata-rata 12% per tahun dalam kurun waktu 2000-2003. Sementara itu, pertumbuhan kendaraan penumpang dan komersial diproyeksikan mencapai berturut -turut 10% dan 15% per tahun antara tahun 2004-2006. Pada tahun 2004, total penjualan kendaraan penumpang adalah 312.865 unit, sedangkan kendaraan komersial (bus dan truk) mencapai 170.283 unit. Pada akhir tahun 2005 dan selama tahun 2006 jumlah penjualan kendaraan penumpang dan komersial diperkirakan mencapai 550.000 dan 600.000 unit. Jika di tahun itu kendaraan bermotor sudah mencapai angka yang lumayan tinggi, maka bisa dibayangkan jumlah kendaraan bermotor di tahun 2017 kemungkinan akan berlipat-lipat ganda kenaikannya.<sup>4</sup>

Salah satu kota besar di Indonesia adalah Ibukota Jakarta. Jakarta dengan jumlah penduduk yang cukup banyak tentu tidak lepas dari persoalan kemacetan. Kemacetan dari banyaknya volume kendaraan bermotor ini pun semakin hari masih belum terselesaikan. Hal ini merembet pada persoalan lingkungan yang cukup serius terutama polusi udara yang disebabkan dari polusi kendaraan bermotor. Kemacetan rutin yang dialami masyarakat ibukota tidak hanya membuang jutaan bensin di jalanan, akan tetapi juga mempertebal pencemaran udara, akibat gas buang kendaraan bermotor. Gencarnya pengkonsumsian bahan bakar kendaraan di Indonesia terlihat dari catatan di tahun 1996. Diperkirakan tidak kurang dari 9 juta kiloliter bahan bakar habis di jalanan per tahun, dengan tingkat pertumbuhan tahunan mencapai 7 persen. Dengan kata lain, setiap menit di Indonesia, tidak kurang dari 17.000 liter bahan bakar musnah habis terbakar menjadi asap knalpot<sup>5</sup>

Kemajuan ini juga seiring dengan meningkatnya populasi penduduk perkotaan, meningkatnya ekonomi masyarakat serta aktivitas kerja yang tinggi. Meningkatnya ekonomi masyarakat perkotaan juga menjadi salah satu alasan semakin cepatnya peningkatan jumlah kendaraan bermotor ditambah lagi dengan berbagai kemudahan yang diberikan *dealer* untuk dapat memperoleh

---

Skala Mikro, Jurnal Ilmiah Media Engineering Vol. 1, No. 2, Juli 2011, hal 120

<sup>3</sup> <http://dishub.lampungprov.go.id/>

<sup>4</sup> <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/21275/3/Chapter%20II>

<sup>5</sup> Nuraini Santi, Devi, Pencemaran Oleh Timbal Serta Penanggulangannya, FK USU, 2001, hal 1

kendaraan. Aktivitas kerja masyarakat kota yang tinggi, sangat bergantung pada sarana transportasi dalam hal ini kendaraan bermotor. Jarak tempat tinggal dan tempat kerja yang jauh, tidak akan sulit ditempuh jika ada sarana transportasi.<sup>6</sup>

Di daerah perkotaan dan industri, parameter bahan pencemar yang perlu diperhatikan dalam hubungannya dengan penyakit saluran pernapasan adalah parameter gas SO<sub>2</sub>, gas CO, gas NO<sub>2</sub> dan partikel debu. Sumber bahan pencemar udara menentukan jenis bahan pencemarnya.<sup>7</sup>

**Tabel 2.1. Sumber Bahan Pencemar yang Menghasilkan Bahan Pencemar Udara**

Bahan Pencemar	HC	CO <sub>2</sub>	CO	SO <sub>2</sub>	NO	NO <sub>2</sub>
<b>Sumber Pencemar</b>						
Sumber Stasioner	+	+	+	+	+	+
Proses Industri	+	+	+	+	+	+
Sampah Padat	+	+	+	+	+	+
Pembakaran Sisa Pertanian	+	+	+	-	+	+
Transportasi	+	+	+	+	+	+
Bahan Bakar minyak	+	+	+	+	+	+
Bahan bakar gas alam	-	+	-	-	-	-
Bahan bakar kayu	-	+	-	-	+	+
Insinerator	+	+	+	+	+	+
Kebakaran hutan	+	+	+	-	+	+

Sumber : Urone (1976); NadaKavukaren (1986); Esmem (1989); Graedel & Crutzen (1989); Masters (1991) dalam Mukono (1997)

Keterangan: (+) Menghasilkan  
(-) Tidak menghasilkan

Dari tabel di atas dapat dilihat jika pencemaran udara berasal dari transportasi yang menghasilkan seluruh bahan pencemar. Bahan pencemar ini pun akan berdampak pada kesehatan masyarakat di sekitarnya. Parahnya, masyarakat yang menjadi pelaku pencemaran udara ini juga secara langsung dan otomatis juga menjadi korban dari polusi udara tersebut. Dalam tinjauan kriminologi, masyarakat yang sehari-hari menjadi pelaku atau pengguna kendaraan bermotor yang menyebarkan

polusi udara secara langsung dan otomatis menjadi korban dari pencemaran itu. Hal ini disebut dengan kejahatan tanpa korban, kejahatan yang pelakunya juga menjadi korban. Pelaku baik secara sadar atau pun tidak menjadi korban dari apa yang ia perbuat. Bahkan efek atau dampaknya akan terasa dalam jangka panjang sehingga pelaku tidak sadar kalau ia akan menjadi korban baik dari segi kesehatan ataupun lain hal.

<sup>6</sup> Sengkey Linna, Sandri, Freddy Jansen, Steeni Wallah, Tingkat Pencemaran Udara Akibat Lalu Lintas dengan Model Prediksi Polusi Udara Skala Mikro, Jurnal Ilmiah Media Engineering Vol. 1, No. 2, Juli 2011, hal 119

<sup>7</sup> Holzworth, G.C. & Cormick, R.A., 1976. Air Pollution third edition. Academy Press. New York : Air Pollution Climatology. In A.C Stren (Eds). Vol.1, hal 690

## PEMBAHASAN

### Pencemaran Udara sebagai Kejahatan Lingkungan

Pengertian pencemaran udara berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 tahun 1997 pasal 1 ayat 12 mengenai Pencemaran Lingkungan yaitu pencemaran yang disebabkan oleh aktivitas manusia seperti pencemaran yang berasal dari pabrik, kendaraan bermotor, pembakaran sampah, sisa pertanian, dan peristiwa alam seperti kebakaran hutan, letusan gunung api yang mengeluarkan debu, gas, dan awan panas.

<sup>1</sup> Menurut Peraturan Pemerintah RI nomor 41 tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Udara, pencemaran udara adalah masuknya atau dimasukkannya zat, energi, dari komponen lain ke dalam udara ambien oleh kegiatan manusia, sehingga mutu udara turun sampai ke tingkat tertentu yang menyebabkan udara ambien tidak dapat memenuhi fungsinya <sup>2</sup>

Dari defenisi tersebut, maka secara otomatis seseorang yang melanggar UU dan peraturan tersebut masuk dalam ranah hukum pidana. Namun berbicara kejahatan secara kriminologi tidak hanya dalam batasan hukum pidana. Menurut Prof M Mustofa (2005), kejahatan adalah suatu pola tingkah laku yang merugikan masyarakat baik secara fisik maupun materi, baik yang dirumuskan dalam hukum maupun tidak. Batasan kejahatan dalam kriminologi adalah batasan menurut persepsi masyarakat dan bukan sekedar batasan hukum. Cirinya adalah tingkah

laku yang sering dilakukan atau yang sudah terpola. Kejahatan juga disebut sebagai gejala sosial. Sehingga dapat dikatakan kejahatan adalah suatu tindakan yang mempunyai dampak yang merugikan masyarakat. Kata kejahatan suatu kata benda yang berlaku untuk beraneka ragam tingkah laku yang tidak disukai oleh masyarakat,. Dengan kata lain, kejahatan adalah suatu konsep tentang himpunan tingkah laku masyarakat.<sup>3</sup>

Sedangkan pelaku kejahatan itu sendiri tidak hanya berdasarkan seseorang yang melanggar hukum. Dalam kriminologi, pelaku kejahatan adalah seseorang yang mempunyai pola tingkah laku menetap. Sifat menetap artinya tingkah laku seseorang tersebut sudah menjadi karakter dan dilakukan secara berulang-ulang. Dari pengertian kejahatan dan pelaku kejahatan tersebut, maka dapat dikatakan, korban kejahatan adalah seseorang yang mengalami kerugian secara fisik, psikis, dan materi atas suatu tingkah laku seseorang yang terpola tersebut.<sup>4</sup>

Ketika mengaitkan pencemaran udara dengan suatu tindakan kejahatan, maka secara hukum dan UU, kegiatan yang berakibat pada pencemaran udara merupakan suatu tindakan kejahatan yang melanggar hukum. Begitu juga dari segi kriminologi, tindakan yang berdampak pada pencemaran udara adalah suatu pola tingkah laku manusia yang dapat merugikan masyarakat dan lingkungan hidup. Karena pencemaran udara dapat

---

<sup>1</sup> UU No 23 tahun 1997 tentang Pencemaran Lingkungan

<sup>2</sup> PP No 41 tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Udara

<sup>3</sup> Mustofa, M, Metode Penelitian Kriminologi, Fisip UI Press, Jakarta, 2005, hal 6-7

<sup>4</sup> *Ibid*, hal 8-11

disebabkan oleh aktivitas manusia yaitu antara lain oleh industri, alat transportasi, *power plant*, aktivitas rumah tangga dan perkantoran. Di antara sumber polutan tersebut kendaraan bermotor merupakan sumber polutan terbesar, dimana pada kota besar 98 % polutan udara berasal dari kendaraan bermotor.<sup>5</sup>

Kendaraan bermotor yang mengeluarkan zat-zat pencemar udara menimbulkan dampak terhadap lingkungan atmosfer yang lebih besar seperti hujan asam, kerusakan lapisan ozon stratosfer, dan perubahan iklim global. Zat-zat yang diemisikan dari knalpot kendaraan bermotor adalah CO<sub>2</sub>, CO, NO<sub>x</sub>, HC, SO<sub>x</sub>, PM10, dan Pb (dari bahan bakar yang mengandung timah hitam/timbal). Hasil kajian terdahulu seperti *The Study on the Integrated Air Quality Management for Jakarta Area* (JICA, 1997) dan *Integrated Vehicle Emission Reduction Strategy for Greater Jakarta* (ADB, 2002) menyimpulkan bahwa sektor transportasi memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pencemaran udara perkotaan.<sup>6</sup>

Nugroho (2005) menyebutkan sumber pencemaran udara dengan istilah faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal terjadi secara alamiah. Sedangkan faktor eksternal merupakan pencemaran udara yang diakibatkan oleh manusia. Sumber pencemaran udara dapat pula dibagi atas:

1. Sumber bergerak, seperti: kendaraan bermotor
2. Sumber tidak bergerak, seperti:

a. Sumber titik, contoh: cerobong asap

b. Sumber area, contoh: pembakaran terbuka di wilayah pemukiman (Soemirat, 2002)

Pencemaran udara merupakan suatu kejahatan lingkungan. Kejahatan lingkungan merupakan perbuatan melawan hukum berupa pencemaran dan atau perusakan atas lingkungan hidup baik lingkungan alam/fisik, lingkungan buatan, maupun lingkungan sosial budaya yang dilakukan oleh anggota masyarakat atau badan hukum. Ditinjau dari perspektif kriminologi, kejahatan lingkungan cukup unik dibanding dengan kejahatan lain baik kejahatan konvensional maupun kejahatan kontemporer. Kejahatan lingkungan dapat didefinisikan sebagai tindakan perampasan atau penghilangan hak atas lingkungan hidup dan sumber-sumber kehidupan rakyat yang dilakukan secara langsung melalui pengaruh kekuatan modal, kekuatan politik, dan kekuasaan di dalam suatu badan usaha/ pemerintahan yang menimbulkan dan mengakibatkan perusakan atau pemusnahan secara terus menerus lingkungan hidup dan sumber-sumber kehidupan rakyat serta ancaman terhadap gangguan hidup manusia.<sup>7</sup>

Sebagai bentuk kejahatan lingkungan, pencemaran lingkungan atau udara dapat dilihat dari aspek-aspek pelaku, korban, reaksi sosial, dan pencemaran itu sendiri sebagai suatu kejahatan terhadap lingkungan (*environmental crimes*). Pelaku kejahatan

<sup>5</sup> Nuraini Santi, Devi, Pencemaran Oleh Timbal Serta Penanggulangannya, FK USU, 2001, hal 2

<sup>6</sup> <http://repository.usu.ac.id>

<sup>7</sup> Saleh, M Ridha, *Ecocide: Politik Kejahatan Lingkungan dan Pelanggaran Hak Azasi Manusia*, Jakarta, Walhi, 2005, hal 97

lingkungan hidup pada umumnya adalah korporasi, individu. Wujud nyata pelaku kejahatan lingkungan ini sebenarnya sangat sulit ditentukan dan dibuktikan. Jika dalam suatu kasus pelaku kejahatan lingkungan adalah korporasi, maka untuk menentukan individu mana yang bertanggung jawab atas perusakan/pencemaran lingkungan hidup sangat sulit dibuktikan meski sudah ada undang-undang yang mengatur hal itu. Apalagi jika dikaitkan dengan pelaku pencemaran udara karena hampir semua masyarakat yang menggunakan kendaraan bermotor di kota besar menjadi pelaku utama penyebaran pencemaran udara.. Begitu juga dengan pembuktiannya terhadap para pelaku.<sup>8</sup>

Sedangkan berbicara tentang korban, secara umum adalah mereka yang mengalami kerugian jasmani dan rohani sebagai akibat dari tindakan orang lain yang mencari pemenuhan kepentingan diri sendiri atau orang lain yang bertentangan dengan kepentingan hak azasi orang lain.<sup>9</sup> Korban kejahatan lingkungan adalah masyarakat atau komunitas yang berada di sekitar lokasi pencemaran. Ruang lingkup korban kejahatan lingkungan juga seringkali mengaburkan bentuk kejahatan lingkungan itu sendiri.

Proses kejahatan lingkungan itu sendiri juga sangat sulit untuk dibuktikan. Selain karena efek pencemaran yang terakumulasi dalam jangka waktu yang

relatif lama, akibat yang ditimbulkan dari pencemaran lingkungan hidup juga tidak dapat dirasakan secara langsung sehingga korban seringkali tidak merasa menjadi korban dari suatu bentuk kejahatan lingkungan. Karena dampak yang ditimbulkan oleh kejahatan lingkungan tidak dapat langsung dirasakan maka reaksi sosial masyarakat terhadap masalah kejahatan lingkungan juga baru menyeruak ketika kejahatan lingkungan itu sudah mapan terjadi. Akibatnya, penanggulangan dan penyelesaian masalah kejahatan lingkungan juga menjadi rumit dan sulit untuk diselesaikan.<sup>10</sup> Hal inilah yang kemudian masuk dalam kategori kejahatan tanpa korban.

### **Kejahatan tanpa Korban**

Tipe kejahatan ini memiliki karakteristik bahwa pelaku kejahatan adalah sekaligus dari korban kejahatan itu sendiri. Pelaku tidak menyadari dampak jangka panjang yang akan dirasakan dari suatu kejahatan yang diperbuat. Sebab setiap kejahatan pada hakikatnya merupakan perbuatan yang merugikan. Pada kejahatan tanpa korban (*victimless crimes*) kenikmatan jangka pendek yang diperoleh pelaku ketika melakukan kejahatannya telah membuat dirinya tidak melihat bahwa ada kerugian yang lebih besar dan bersifat jangka panjang dari perbuatan yang dilakukannya.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Riama, Vivid, Pencemaran Lingkungan dalam Pengelolaan Sampah dan Dampaknya Terhadap Masyarakat (Studi Kasus di Perumahan II Depok Tengah), FISIP UI, 2010, hal 23

<sup>9</sup> Gosita, Arif, Masalah Korban Kejahatan: Kumpulan Karangan, Akademika Pressindo, 1983, hal 15

<sup>10</sup> Riama, Vivid, Pencemaran Lingkungan dalam Pengelolaan Sampah dan Dampaknya Terhadap Masyarakat (Studi Kasus di Perumahan II Depok Tengah), FISIP UI, 2010, hal 23-24

<sup>11</sup> *Ibid*, hal 39-40

Masyarakat sebagai pengguna kendaraan bermotor setiap hari merupakan pelaku dari pencemaran udara. Zat kimia dari kendaraan bermotor yang memberikan dampak negatif bagi kesehatan tidak dirasakan langsung bagi pengguna kendaraan bermotor/masyarakat. Tapi jangka panjang dari efek zat kimia ini akan merusak tubuh manusia. Salah satunya Pb sebagai gas buang kendaraan bermotor dapat membahayakan kesehatan dan merusak lingkungan. Pb yang terhirup oleh manusia setiap hari akan diserap, disimpan dan kemudian ditabung da dalam darah. Bentuk Kimia Pb merupakan faktor penting yang mempengaruhi sifat - sifat Pb di dalam tubuh.<sup>12</sup>

Di dalam tubuh, Pb dapat menyebabkan keracunan akut maupun keracunan kronik. Jumlah Pb minimal di dalam darah yang dapat menyebabkan keracunan berkisar antara 60-100 mikro gram per 100 ml darah. Pada keracunan akut biasanya terjadi karena masuknya senyawa timbal yang larut dalam asam atau menghirup uap Pb tersebut. Gejala - gejala yang timbul berupa mual, muntah, sakit perut hebat, kelainan fungsi otak, anemi berat, kerusakan ginjal bahkan kematian dapat terjadi dalam 1-2 hari. Kelainan fungsi otak terjadi karena Pb ini secara kompetitif menggantikan mineral-mineral utama seperti seng, tembaga, dan besi dalam mengatur fungsi mental kita.<sup>13</sup> Efek inilah yang sebenarnya akan dirasakan pelaku sekaligus korban dari pencemaran udara melalui kendaraan bermotor. Pelaku yang tidak sadar telah

menjadi korban dari pencemaran udara ini dapat disebut dengan kejahatan tanpa korban.

Kejahatan tanpa korban adalah kejahatan tidak menimbulkan penderitaan pada korban secara langsung akibat tindak pidana yang dilakukan. Dengan kata lain, kejahatan “tanpa korban” atau tanpa menimbulkan korban, ada kata “tanpa korban” atau tanpa menimbulkan korban orang lain dan korbannya bukan orang lain (dirinya sendiri). Pihak yang bersalah adalah korban karena ia juga sebagai pelaku. Kebanyakan literatur tentang kejahatan tanpa korban berkaitan dengan kecanduan narkoba, pelacuran, perjudian, aborsi, homoseksual, pornografi dan percabulan, bunuh diri, kecanduan alkohol, dan penyimpangan heteroseksual. Karena kejahatan tersebut merupakan kejahatan yang merupakan pelaku dan korban adalah orang yang sama.<sup>14</sup> Sama halnya dengan kejahatan lingkungan dalam kasus pencemaran melalui kendaraan bermotor.

Kejahatan ini juga dibedakan dari sejenis kejahatan lainnya karena kurangnya kerugian yang terlihat terhadap orang lain dan oleh kesulitan menegakkan hukum melawan mereka sebagai akibat dari sulitnya dilihat (*low visibility*) dan tidak adanya orang yang mengeluh (*the absense of complainants*). Dengan kata lain, mereka adalah kejahatan tanpa penggugat (*plaintiffless crimes*) yaitu, mereka yang terlibat adalah partisipan yang mau, yang menurut aturan, tidak

---

<sup>12</sup> Nuraini Santi, Devi, Pencemaran Oleh Timbal Serta Penanggulangannya, FK USU, 2001, hal 2

<sup>13</sup> Nuraini Santi, Devi, Pencemaran Oleh Timbal Serta Penanggulangannya, FK USU, 2001, hal 2

<sup>14</sup> *Ibid*, hal 50-51

mengajukan komplain kepada polisi bahwa suatu kejahatan telah dilakukan. Walaupun kebanyakan orang tidak menggolongkan tindakan seperti ini sebagai kejahatan, polisi dan pengadilan terus-menerus menerapkan hukum terhadap kelompok-kelompok ini sebagai pemakai narkoba, pelacur, penjudi, homoseksual, dan distributor benda-benda pornografi – hukum yang sebagian besar masyarakat tidak memandangnya sebagai sah dan menolak untuk menaatinya. Kontrol formal yang dilakukan terhadap perilaku seperti ini sangatlah mahal dan tidak efektif. Namun, masih tetap melayani fungsi tertentu.<sup>15</sup>

Robert M. Richmen mencatat bahwa orang-orang yang diberi label penjahat berfungsi sebagai contoh bagi anggota-anggota masyarakat. Ketika hukum ditegakkan terhadap anggota-anggota kelompok kelas bawah dan kelompok minoritas, telah membolehkan orang-orang yang mempunyai kekuasaan (orang-orang kelas menengah atas) untuk merasa bahwa hukum telah berfungsi sesuai maksud awalnya karena ia memelihara dan memperkuat mitos bahwa individu-individu berstatus rendah bertanggung jawab atas kebanyakan penyimpangan di dalam masyarakat. Akhirnya, kontrol terhadap kejahatan tanpa korban, dalam bentuk penahanan dan pendakwaan, memperkuat anggapan dalam masyarakat bahwa polisi dan sistem peradilan pidana melakukan tugasnya

dengan baik dalam melindungi standar moral masyarakat.<sup>16</sup>

Jenis-jenis kejahatan di atas digolongkan kejahatan tanpa korban karena pelakunya secara sadar menukarkan sesuatu dari dalam dirinya dan tidak melihat dirinya sebagai korban, sehingga tidak akan protes akan kerugian tersebut. Konsep kejahatan tanpa korban apabila diukur dengan pembagian tipologi korban berdasarkan Steven Schaffer di atas memiliki kesamaan dengan tipologi korban pada “*self victimizing victims*” dimana tidak adanya korban didefinisikan sebagai korban merupakan pelaku dari kejahatan tersebut, sehingga dirinya sendirilah yang menjadi korban atas kejahatan yang dilakukannya.<sup>17</sup>

Jika dilihat dalam kasus kejahatan tanpa korban dalam pencemaran udara melalui kendaraan bermotor, pelaku merupakan dalam jumlah yang sama dengan korban. Baik pelaku dan korban akan terbentuk suatu paradigme atau pemikiran tidak adanya kejahatan dalam penggunaan kendaraan bermotor. Tidak adanya hukum yang jelas bagaimana pencemaran kendaraan bermotor itu merupakan suatu kejahatan lingkungan yang harus ditindak. Polisi atau penegak hukum akan menemukan kesulitan yang besar dalam melakukan penyelidikan dan penyidikan dalam kasus ini. Kejahatan ini nyata tapi tidak tampak.

## **PENUTUP**

---

<sup>15</sup> *Ibid*, hal 51

<sup>16</sup> *Ibid*, hal 51-52

<sup>17</sup> Putra, Nugraha, Eka, Kejahatan Tanpa Korban dalam Kejahatan Cyberporn, Jurnal Cakrawala Hukum, Vol.6, No.1 Juni 2015, hal 8

## **Kesimpulan**

Pencemaran udara yang disebabkan dari polutan kendaraan bermotor bukan kejahatan yang biasa. Kejahatan ini merupakan kejahatan lingkungan yang mempunyai dampak besar, jangka panjang, dan terus menerus. Efek dari polutan kendaraan bermotor memang tidak disadari secara langsung sehingga masyarakat pengguna kendaraan bermotor tidak menyadari kerugian yang diderita. Padahal, korban merupakan masyarakat itu sendiri. Korban dan pelaku adalah orang yang sama, orang yang menggunakan kendaraan bermotor. Hal inilah yang disebut dengan kejahatan tanpa korban. Kejahatan tanpa korban tidak dapat digugat di dalam sistem peradilan pidana. Karena sifatnya yang sudah untuk dibuktikan, pelaku juga tidak menyadari kalau dirinya telah menjadi korban.

Dalam kasus pencemaran udara dari kendaraan bermotor, juga menimbulkan banyak persoalan. Tingkat ketergantungan masyarakat khususnya daerah perkotaan yang memang sehari-hari harus menggunakan kendaraan bermotor. Akhirnya, konsumeritas warga di daerah kota terus meningkat. Seiring dengan munculnya dan banyaknya produksi kendaraan bermotor dengan harga yang relatif terjangkau dengan cicilan yang murah. Penggunaan kendaraan bermotor di kota besar akhirnya meningkat. Peningkatan ini tidak sejalan dengan kondisi penghijauan lahan-lahan di kota. Meskipun pemerintah mulai giat membentuk sejumlah taman kota, namun tingginya angka kendaraan bermotor

tersebut membuat sejumlah jalan mengalami kemacetan yang parah. Kemacetan ini akan mengeluarkan gas-gas emisi kendaraan bermotor yang berdampak buruk bagi kesehatan masyarakat pada umumnya, dan binatang pada khususnya.

Polusi kendaraan bermotor ini akan menimbulkan keracunan akut maupun keracunan kronik. Gejala - gejala yang timbul berupa mual, muntah, sakit perut hebat, kelainan fungsi otak, anemia berat, kerusakan ginjal bahkan kematian dapat terjadi dalam 1-2 hari. Hal ini tidak dirasakan langsung oleh masyarakat karena biasanya seseorang ketika mengalami beberapa gejala tersebut setelah berobat ke rumah sakit, diagnosis dokter lebih kepada penyakit-penyakit lain yang diderita masyarakat. Sehingga secara tidak langsung, masyarakat akan menganggap polusi bukan suatu hal yang menyeramkan ataupun penyebab kematian.

## **Saran**

Kondisi kejahatan lingkungan seperti ini sedari awal sudah dibahas akan sulit untuk dilakukan penindakan. Tidak hanya penindakan, tetapi pencegahan. Di satu sisi, ketergantungan masyarakat terhadap kendaraan bermotor cukup tinggi dalam aktivitas sehari-hari. Ditambah lagi, para pengusaha kendaraan bermotor gencar melakukan promosi besar-besaran ke masyarakat. Pemerintah yang penentu regulasi yang dapat memotong penyebab penyebarluasan pencemaran udara ini justru juga menjadi pelaku dan korban itu sendiri. Sehingga semuanya berujung

kepada anggapan bahwa polusi udara melalui kendaraan bermotor bukan suatu hal yang besar atau menakutkan atau bahkan menjadi satu-satunya penyebab kematian manusia.

Dibutuhkan integrasi dari semua pihak untuk menyelesaikan masalah besar ini. Mulai dari pakar farmasi, pakar kedokteran, pakar kriminologi, penegak hukum, tokoh masyarakat, LSM di bidang lingkungan hidup, pemerintah untuk dapat duduk bersama dan berdialog untuk menyelesaikan persoalan ini. Karena penyebab dan dampak persoalan ini tidak bisa diselesaikan hanya dengan memutuskan mata rantai penggunaan kendaraan bermotor oleh masyarakat. Diperlukan kajian yang mendalam mengenai persoalan ini agar ke depannya tidak lagi timbul persoalan baru di luar dari dampak kesehatan bagi masyarakat.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Gosita, Arif, *Masalah Korban Kejahatan: Kumpulan Karangan*, Akademika Pressindo, 1983
- Holzworth, G.C. & Cormick, R.A., *Air Pollution* third edition. Academy Press. New York : Air Pollution Climatology. In A.C Stren (Eds). Vol.1, 1976.
- Mustofa, M, *Metode Penelitian Kriminologi*, Fisip UI Press, Jakarta, 2005
- Nuraini Santi, Devi, *Pencemaran Oleh Timbal Serta Penanggulangannya*, FK USU, 2001
- Putra, Nugraha, Eka, *Kejahatan Tanpa Korban dalam Kejahatan Cyberporn*, Jurnal Cakrawala Hukum, Vol.6, No.1 Juni 2015

Riama, Vivid, *Pencemaran Lingkungan dalam Pengelolaan Sampah dan Dampaknya Terhadap Masyarakat (Studi Kasus di Perumahan II Depok Tengah)*, FISIP UI, 2010

Saleh, M Ridha, *Ecocide: Politik Kejahatan Lingkungan dan Pelanggaran Hak Azasi Manusia*, Jakarta, Walhi, 2005

Saepudi, Aep, Tri admono, *Kajian Pencemaran Udara Akibat Emisi Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta*, LIPI, 2005

Sengkey Linna, Sandri, Freddy Jansen, Steeni Wallah, *Tingkat Pencemaran Udara Co Akibat Lalu Lintas dengan Model Prediksi Polusi Udara Skala Mikro*, Jurnal Ilmiah Media Engineering Vol. 1, No. 2, Juli 2011

#### Website

<http://dishub.lampungprov.go.id/>  
<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/21275/3/Chapter%20II>

#### Regulasi

UU No 23 tahun 1997 tentang Pencemaran Lingkungan  
PP No 41 tahun 1999 tentang Pengendalian Pencemaran Udara

