

BAB II

ORGANISASI FIA DAN RESPON TERHADAP PERUBAHAN IKLIM

Isu terkait dengan perubahan iklim akibat pemanasan global menjadi isu hangat di komunitas internasional sejak ditemukannya lapisan ozon bumi yang belubang di tahun 1980-an (Eckersley, 2011). Komunitas internasional kemudian merespon bencana ekologis dengan dibentuknya *United Nations Framework Convention on Climate Change* (UNFCCC) dan perjanjian yang dihasilkan berupa Protokol Kyoto tahun 1992. Isu ini khususnya sangat diperhatikan oleh negara-negara Eropa Barat, Amerika Utara dan negara-negara maju lainnya. Letak dimana kantor FIA berada dan pelaksanaan sebagian besar kegiatan operasional mereka (Næss, 2020).

Isu terkait dengan perubahan iklim merupakan momok bagi FIA sebagai otoritas tertinggi kegiatan otomotif dan olahraga balap mobil dunia, yang dalam penyelenggaraannya ikut menyumbang emisi gas karbon dengan jumlah yang signifikan (Ritchie & Roser, 2020). Namun pada kenyataannya FIA memutuskan untuk ikut mendukung upaya dunia melawan perubahan iklim akibat pemanasan global dengan berbagai perubahan regulasi, walaupun pada awalnya perubahan yang dilakukan oleh FIA tidak mendapatkan dukungan dari para pemegang kepentingan dan tidak populer di kalangan penggemar olahraga balap mobil.

Bab ini pertama-tama akan membahas mengenai FIA sebagai otoritas tertinggi olahraga balap mobil. Kemudian melihat perkembangan norma internasional yang berkembang terkait perubahan iklim akibat pemanasan global.

Sub-bab terakhir akan berisi terkait dengan kesimpulan mengenai berbagai hal yang telah dibahas pada sub-bab sebelumnya.

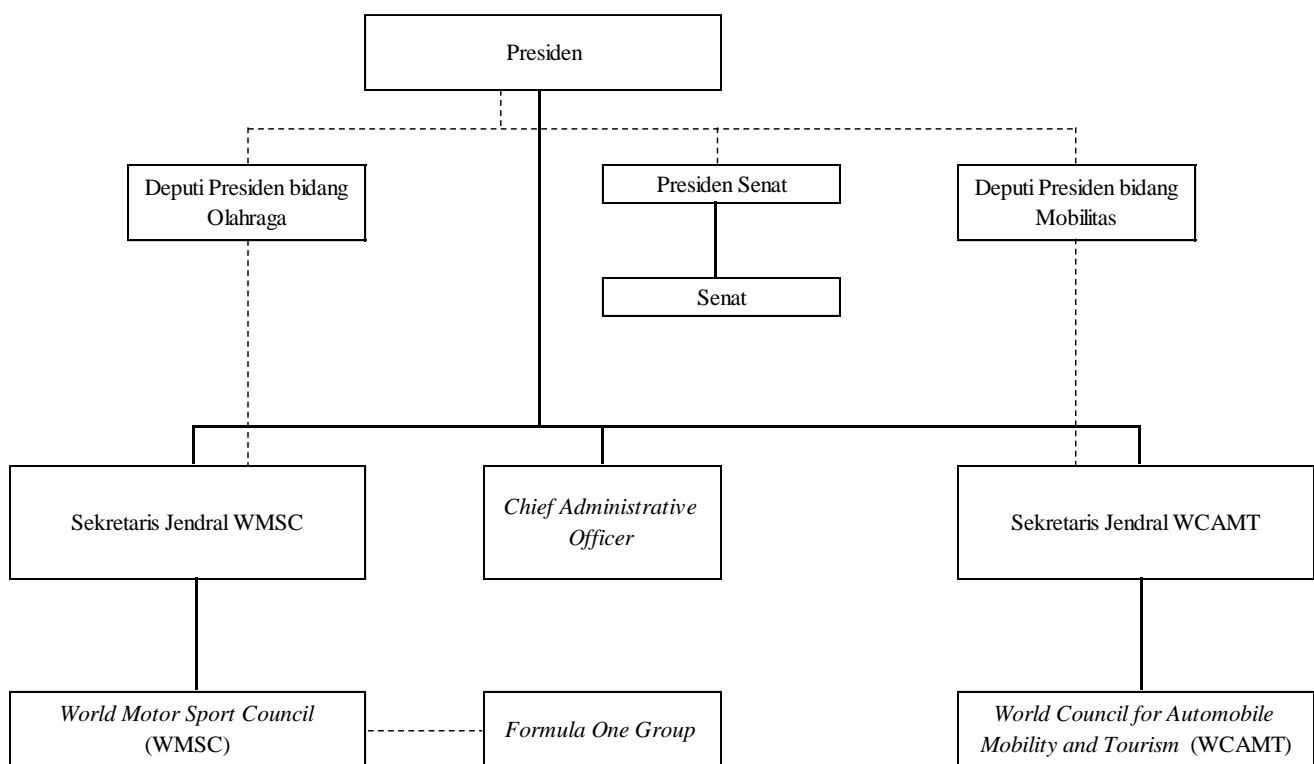
2.1. FIA sebagai Otoritas Tertinggi Olahraga Balap Mobil

2.1.1. Organisasi *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA)

Fédération Internationale de l'Automobile atau FIA merupakan salah satu *sports governing bodies* (SGBs), yang memiliki otoritas di bidang olahraga balap mobil di tingkat internasional. Posisi FIA di olahraga balap mobil serupa dengan posisi yang dimiliki oleh FIFA di Sepakbola dan IOC di Olimpiade olahraga, dimana mereka memiliki hak eksklusif terhadap semua keputusan terkait keorganisasian dan arah operasional olahraga balap mobil di seluruh dunia (Næss, 2020).

Untuk menjalankan fungsinya, FIA terdiri dari Presiden, *General Assembly*, *World Council*, dan Senat. Presiden FIA memiliki tugas untuk memutuskan keputusan eksekutif terkait operasional FIA serta menyusun keorganisasian *World Council*. *General Assembly* memiliki tugas untuk membentuk dan mengamandemen regulasi organisasi. Keanggotaan *General Assembly* terdiri dari perwakilan dari organisasi balap mobil regional dan nasional yang menjadi anggota dari FIA, yang saat ini berjumlah 244 organisasi anggota dari 146 negara, sementara *World Council* terdiri atas *World Council for Automobile Mobility and Tourism* (WCAMT) yang memiliki tanggung jawab terkait semua isu terkait dampak kendaraan mobil di masyarakat dan *World Motor Sport Council* (WMSC) yang memiliki tanggung jawab terkait semua isu terkait olahraga balap mobil (FIA, 2022d). Tanggung jawab WCAMT antara lain isu kebijakan terkait kendaraan

mobil, keamanan kendaraan, permasalahan lingkungan dari kendaraan mobil, serta pariwisata, dan WMSC memiliki tanggung jawab terkait isu regulasi olahraga balap, keamanan balap mobil, serta perkembangan teknologi dalam olahraga balap (FIA, 2022d). Struktur organisasi dalam FIA memungkinkan mereka melaksanakan fungsi non-olahraga dan melibatkan diri dalam isu-isu internasional, salah satunya adalah isu perubahan iklim akibat pemanasan global.



Gambar II.1. Struktur Organisasi FIA (FIA, 2022e)

Untuk mengenal lebih jauh FIA, maka perlu untuk mengetahui sejarah terbentuknya organisasi ini. Awalnya dibentuk di Paris pada tahun 1904 dengan nama *Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus* (AIACR) sebagai organisasi terbatas yang memiliki tujuan tunggal untuk mengurus permasalahan terkait isu otomotif internasional (Næss, 2020). Dengan terdiri atas anggota dari

perwakilan klub-klub otomotif dari berbagai negara Eropa dan Amerika Utara, yang saat itu didominasi oleh kalangan bangsawan dan kalangan pebisnis kelas atas yang memiliki hobi dan ketertarikan di bidang otomotif dan olahraga balap mobil.

Terbentuknya AIACR karena mereka merasa terjadi perkembangan pesat di industri otomotif di Eropa dan Amerika Utara serta semakin maraknya kepemilikan kendaraan mobil di masyarakat umum, dan perkembangan industri otomotif juga diikuti dengan berkembangnya olahraga balap mobil di dua kawasan tersebut (Næss, 2020). Perkembangan industri mobil di Amerika Serikat meningkat pesat dari hanya memproduksi 45.000 unit pada tahun 1907 menjadi 4.359.000 unit di tahun 1928 (Næss, 2020). Hal ini dikarenakan beberapa faktor, antara lain sistem produksi massal yang diperkenalkan oleh Henry Ford yang memangkas biaya produksi serta murahnya harga minyak dunia pada saat itu (Colon *et al.*, 2018). Hal ini menyebabkan peralihan moda transportasi sebagian besar masyarakat Eropa dan Amerika Utara waktu itu dari kendaraan bertenaga kuda dan manusia menjadi kendaraan bermotor, yang hingga sekarang masih mendominasi budaya transportasi Eropa dan Amerika Utara dan bahkan seluruh dunia (Colon *et al.*, 2018). Pentingnya keberadaan otomotif dalam kehidupan manusia bahkan berperan membentuk perkembangan peradaban manusia hingga saat ini.

Perkembangan industri otomotif juga mendorong olahraga balap mobil dunia. Ajang olahraga balap mobil digunakan oleh berbagai produsen mobil untuk mempromosikan produk mereka di kalangan luas dengan cara berupaya memenangkan lomba demi prestise dan eksposur media massa. Beberapa ajang balapan mobil tertua dunia di Eropa dan Amerika Utara sudah melaksanakan balap

dari awal abad ke-20, seperti 24 Jam Le Mans yang dilaksanakan dari tahun 1923 dan Indianapolis 500 yang telah bergulir sejak 1911 dan Monaco Grand Prix yang pertama kali diadakan tahun 1929 (O’Kane, 2011). Ketiga ajang balap mobil tersebut memiliki prestise yang tertinggi dibanding ajang balap lain dan diikuti oleh berbagai produsen mobil dunia, dan secara informal disebut-sebut sebagai *Triple Crown of Motorsport*.

Perkembangan Industri otomotif dan olahraga balap mobil berhenti sejenak ketika negara-negara Eropa dan Amerika Utara terlibat dalam Perang Dunia II tahun 1939 hingga 1945. Berakhirnya Perang Dunia II membawa petaka bagi negara-negara Eropa yang dilanda kerusakan infrastruktur, ekonomi, dan hilangnya banyak nyawa di medan perang dan juga akibat kejahatan kemanusiaan yang dilakukan oleh Nazi Jerman. Namun walau dalam malapetaka yang melanda Eropa, mereka berhasil menemukan kesempatan untuk bangkit dengan memanfaatkan infrastruktur bekas perang dan juga kemajuan industri manufaktur akibat perang. Di Britania Raya, bekas-bekas landasan pacu dari *Royal Air Force* (RAF) yang jumlahnya melebihi keperluan di masa damai dialih guna oleh masyarakat menjadi sirkuit balap, seperti yang dapat dilihat di sirkuit Silverstone (Silverstone, 2022). Sementara, industri otomotif yang di masa perang dialihkan kepada produksi senjata, amunisi, kendaraan-kendaraan militer, dan pesawat tempur kembali melakukan produksi dengan memanfaatkan inovasi-inovasi masa perang, seperti Messerschmitt yang memanfaatkan kokpit pesawat tempur produksi mereka untuk *Luftwaffe* Nazi Jerman sebagai basis produksi mobil, serta desain mobil era pasca-perang yang lebih aerodinamis yang terinspirasi dari pesawat tempur (The Daily

Telegraph, 2018). Perkembangan teknologi oleh produsen otomotif, serta semakin maraknya kompetisi balap mobil di Eropa dan Amerika Utara membantu menyelamatkan industri otomotif dan mempopulerkan kendaraan mobil di masyarakat umum.

Setelah berakhirnya Perang Dunia II, AIACR memutuskan untuk mengubah nama mereka menjadi *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA) pada tahun 1946. Mereka kemudian mulai mengorganisir berbagai ajang balap di Eropa dan Amerika Utara dan juga pada membentuk kejuaraan dunia. Kejuaraan dunia pertama yang mereka bentuk adalah Formula 1 (F1) pada tahun 1950 yang diikuti oleh produsen mobil dari Britania Raya, Prancis, Italia, dan Amerika Serikat dan dilaksanakan di sirkuit-sirkuit di Eropa dan Amerika Utara (Næss, 2020). Hingga saat ini perkembangan olahraga balap mobil sudah tidak terbatas di Eropa dan Amerika Utara, dengan sudah digelarnya balapan F1 di Benua Asia, Australia, Afrika, dan Amerika Selatan walaupun peran Eropa dan Amerika Utara masih kuat di ajang balap mobil dunia dengan latar belakang seluruh tim F1 saat ini berasal dari Eropa atau Amerika Utara.

Seperti tujuan awal AIACR yang bertujuan untuk mengurus segala hal terkait dunia otomotif, FIA juga melanjutkan tujuan tersebut dengan terlibat dalam permasalahan keamanan kendaraan, keamanan berkendara, perkembangan dan inovasi kendaraan bermotor, serta tentunya isu-isu lingkungan hidup akibat kendaraan bermotor (Næss, 2020). Kendaraan bermotor merupakan salah satu penyumbang emisi karbon terbesar ke atmosfer bumi, dengan sumbangan sebesar 11,9% emisi karbon datang dari kendaraan bermotor darat, seperti mobil, sepeda

motor, bus, dan truk pada tahun 2019, atau secara total berjumlah 8,43 Miliar Ton Karbon dan jumlahnya terus meningkat dengan perbandingan pada tahun 2010 yang berjumlah 7,43 Miliar Ton Karbon, namun sumbangan emisi karbon dari kendaraan darat bukanlah penyumbang terbesar, melainkan penyumbang terbesar kedua setelah emisi karbon dari keperluan energi listrik dan pemanas sektor perumahan dan industri yang menyumbang 17,5% (Ritchie & Roser, 2020). Besarnya dampak industri otomotif mendorong isu lingkungan menjadi salah satu isu penting dalam keorganisasian FIA dan di kalangan manufaktur-manufaktur kendaraan mobil.

2.1.2. Langkah FIA dalam Melawan Perubahan Iklim

Dalam upaya melawan perubahan iklim akibat pemanasan global, FIA melakukan perubahan regulasi di kompetisi-kompetisi balap mobil dalam naungannya ke arah regulasi yang lebih mementingkan aspek berkelanjutan dan ramah lingkungan. F1 sudah melakukan transisi mereka menggunakan tenaga mesin Hibrida sejak 2014, dan menargetkan meninggalkan bahan bakar fosil sepenuhnya pada tahun 2026 dengan menggunakan bahan bakar alternatif nabati yang berkelanjutan (FIA, 2022b). Sementara, FIA juga memperkenalkan ajang balap kendaraan mobil listrik dunia, dalam bentuk Formula E, yang tidak menghasilkan gas emisi karbon dari kendaraan balap dan dalam operasionalnya, dengan FIA dan Formula E memenuhi kebutuhan energi selama ajang balap berlangsung dengan energi listrik dari sumber terbarukan, seperti Tenaga Angin, Surya, Air, dan lainnya (Formula E, 2020). Upaya FIA dalam merubah regulasi dan memperkenalkan kompetisi baru yang ramah lingkungan tidak cukup untuk

mencapai status *Net-Zero Carbon*, karena faktor penyumbang gas emisi karbon tidak hanya berasal dari kendaraan balap.

Kenyataannya dalam operasional olahraga balap mobil yang berlangsung di berbagai negara dunia memerlukan transportasi logistik darat, laut, dan udara. Hal ini menjadikan kontribusi terbesar gas emisi karbon yang dihasilkan oleh ajang balapan tidak datang dari kendaraan balap, melainkan dari aktivitas logistik yang dilakukan oleh penyelenggara dan tim partisipan. Di tahun 2019, F1 sebagai ajang balap tertinggi berkontribusi terhadap 256.000 Ton Karbon yang hanya 0,7% diantaranya adalah kontribusi mesin mobil F1, sementara 45% diantaranya dikontribusikan oleh logistik dan 27,7% dari perjalanan bisnis tim partisipan, yang termasuk penerbangan, hotel, dan keperluan staf lainnya (F1, 2019). Oleh karena itu FIA berupaya mendorong kompetisi balap dibawahnya untuk secara bertahap mengurangi emisi gas karbon yang mereka hasilkan, dan disaat yang sama melakukan *carbon offset*, baik secara mandiri atau dengan melakukan pertukaran karbon dengan pihak ketiga (FIA, 2022b). Hal ini dilakukan FIA untuk mematuhi target pengurangan karbon sebesar 45% di tahun 2030 dari Perjanjian Paris 2016.

2.1.3. FIA PurposeDriven Environment

FIA sebagai *Sports Governing Body* (SGB) olahraga otomotif merasa perlu ikut serta bertanggung jawab dalam isu perubahan iklim akibat pemanasan global. FIA dalam dokumen FIA Environmental Policy 2022 mereka menegaskan akan berkomitmen untuk (FIA, 2022f):

1. Mentaati semua tuntutan peraturan terkait dengan aspek lingkungan;

2. Mendorong perkembangan teknologi dan manajemen lingkungan dengan tujuan untuk mengurangi dampak lingkungan dari aktivitas operasional; dan
3. Melestarikan kondisi lingkungan dan mencegah polusi berlebihan dari aktivitas operasional.

FIA memperkenalkan PurposeDriven Environment sebagai upaya untuk mendukung perkembangan kendaraan mobil yang lebih ramah lingkungan, dengan mendorong kendaraan dengan mesin hibrida, atau mesin yang mengkombinasikan tenaga mesin tradisional dan mesin elektrik, yang menghasilkan lebih sedikit emisi gas karbon dan juga mobil listrik yang tidak menghasilkan gas emisi karbon sama sekali, serta mendorong untuk perkembangan bahan bakar kendaraan yang berkelanjutan, dengan menggunakan bahan-bahan alami dan meninggalkan sumber bahan bakar tradisional minyak bumi (FIA, 2022c). Dalam PurposeDriven Environment, ditargetkan tercapainya *Net-Zero Carbon* pada tahun 2021 dan juga *Carbon Neutrality* di tahun 2030 dalam aktivitas olahraga balap mobil dunia serta aktivitas FIA lainnya (FIA, 2020a). Mereka juga menjalankan fungsi untuk mengakreditasi dalam hal berkelanjutan berbagai *stakeholders* di dunia otomotif, dan memperkenalkan program manajemen lingkungan dalam dunia otomotif secara jelas dan lugas (FIA, 2022a). Hal ini dilakukan untuk ikut mematuhi 17 Tujuan Pembangunan Berkelanjutan atau *Sustainable Development Goals* (SDGs).

2.2. Norma terkait Perubahan Iklim

2.2.1. Norma Internasional terkait Perubahan Iklim

Upaya internasional untuk melawan perubahan iklim akibat pemanasan global sudah dilakukan jauh di Protokol Kyoto tahun 1992. Perjanjian tersebut memberi target kepada negara-negara maju untuk mengurangi emisi gas karbon sebesar 5% dibandingkan tingkat emisi karbon di tahun 1990. Pelaksanaan Kyoto protokol ini memiliki kekurangan, yaitu tidak adanya kesepakatan yang mengikat negara-negara berkembang untuk mengurangi gas emisi karbon mereka dan ditekankannya negara-negara maju sebagai pemeran utama dalam melawan perubahan iklim (Eckersley, 2011). Oleh karena itu, untuk melengkapi kekurangan-kekurangan dari Protokol Kyoto negara-negara dunia sepakat untuk membentuk Perjanjian Paris yang melibatkan seluruh negara dunia, dan tidak hanya mengandalkan negara-negara maju.

Perjanjian Paris 2016 merupakan penerus semangat komunitas internasional dalam upaya melawan perubahan iklim akibat pemanasan global. Dalam perjanjian ini, lebih banyak negara-negara yang terlibat dibandingkan dengan Protokol Kyoto 1992. Hal ini menunjukkan adanya semangat kolektif dari negara-negara internasional untuk mengatasi isu global ini. Dalam Perjanjian Paris, ditetapkan target kenaikan suhu sebesar paling tinggi 2°C dibandingkan suhu bumi sebelum masa revolusi industri dan juga dicapainya *net-zero* di tahun 2050. Negara-negara dunia yang terlibat dan meratifikasi Perjanjian Paris 2016 mencakup 98% penyumbang gas emisi karbon dunia, hanya Iran, Eritrea, Yaman, dan Libya yang

hanya menandatangani tanpa melakukan proses ratifikasi (European Commission, 2022).

2.2.2. Norma Regional terkait Perubahan Iklim

Uni Eropa (UE) merupakan salah satu IGO yang menyetujui dan meratifikasi Perjanjian Paris 2016 dalam sistem hukum mereka. Uni Eropa bahkan menargetkan lebih dibandingkan dengan Perjanjian Paris, dengan target sebesar pemotongan gas emisi karbon sebesar 55% di tahun 2030 (European Union, 2020). Uni Eropa juga merupakan salah satu wilayah yang secara konsisten terus mengalami penurunan gas emisi karbon, tercatat terjadi penurunan sejumlah 3% dari tahun 2018-2019. Pada saat yang sama, negara G7 seperti Jepang, Amerika Serikat dan Britania Raya juga mengalami penurunan gas emisi karbon yang serupa di sekitar 3%, sementara Kanada mengalami stagnasi (The World Bank, 2022). Penurunan gas emisi karbon yang secara konsisten ini menunjukkan tekad Uni Eropa dalam melawan perubahan iklim akibat pemanasan global yang juga dapat dilihat di negara-negara maju lain anggota G7.

Pada waktu yang berdekatan, FIA juga mulai memperkenalkan upaya untuk membantu mengatasi perubahan iklim akibat pemanasan global. Pada tahun 2017, FIA memperkenalkan FIA PurposeDriven Environment dengan tujuan untuk mengatur arah gerak operasional dan pengaturan regulasi kompetisi FIA ke arah yang ramah lingkungan. FIA bahkan sudah memperkenalkan perubahan regulasi kompetisi yang ramah lingkungan sebelum Perjanjian Paris ditetapkan, yakni dengan memperkenalkan regulasi mesin hibrida ke F1 dan kompetisi mobil listrik dalam Formula E (FIA, 2020a). Dengan diperkenalkannya *FIA PurposeDriven*

Environment, FIA semakin memperluas perubahan regulasi kompetisi ke arah ramah lingkungan, seperti di *World Endurance Championship* (WEC) dan *World Rally Championship* (WRC), dan bahkan menggalakkan perkembangan teknologi bahan bakar kendaraan yang berasal dari bahan nabati dan bahan terbarukan lainnya.