

**PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP ANAK PENGGUNA
SEPEDA LISTRIK DI KOTA TANGERANG DITINJAU
MENURUT UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 DAN PERMENHUB NOMOR 45 TAHUN 2020**

Erma Efrilia¹, Pandri Zulfikar², Annie Myranika³

Program Pascasarjana Universitas Islam Syekh-Yusuf, Indonesia, 15118

Email :¹ artikelpasca@gmail.com

Email :² pandri.zulfikar@unis.ac.id

Email :³ amyranika@unis.ac.id

Abstrak

Fenomena penggunaan sepeda listrik di jalan raya oleh anak-anak di bawah umur telah menjadi tren yang meningkat di Kota Tangerang, namun di sisi lain hal ini menimbulkan risiko keselamatan lalu lintas yang signifikan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaturan hukum terhadap penggunaan sepeda listrik di Kota Tangerang, 2) Untuk mengetahui dan menganalisa perlindungan hukum terhadap anak pengguna sepeda listrik di Kota Tangerang, 3) untuk mengetahui dan menganalisa akibat hukum bagi anak pengguna sepeda listrik bilamana terjadi kecelakaan. Penelitian ini yuridis normatif berdasarkan data kepustakaan dan penelitian lapangan terhadap data primer dan sekunder dilakukan secara kualitatif. Berdasarkan hasil penelitian diperoleh kesimpulan: 1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 mengklasifikasikan sepeda listrik sebagai kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik dan menetapkan usia minimal pengguna, sedang dalam UU lalu lintas belum ada klasifikasi sepeda listrik, 2) Perlindungan hukum terhadap anak pengguna sepeda listrik di Kota Tangerang yakni berupa perlindungan preventif dengan melakukan sosialisasi agar anak tidak menggunakan sepeda listrik di jalan raya, 3) Dalam hal terjadi kecelakaan yang melibatkan sepeda listrik, tanggung jawab hukum pengguna lebih mengarah pada hukum perdata, dengan orang tua sebagai pihak yang bertanggung jawab atas perbuatan anak. Di sisi lain, aspek pidana tunduk pada ketentuan dalam UU SPPA dengan pendekatan pembinaan. Penelitian ini merekomendasikan perlunya revisi terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 agar secara tegas mengatur sepeda listrik guna menghindari kekosongan hukum.

Kata Kunci: Sepeda Listrik, Pengaturan Hukum, Permenhub No. 45 Tahun 2020, Perlindungan Hukum, Anak Pengguna, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Abstract

The phenomenon of the use of electric bicycles on the highway by underage children has become an increasing trend in Tangerang City, but on the other hand this poses a significant traffic safety risk. This study aims to analyze the legal regulations regarding the use of electric bicycles in Tangerang City, 2) To determine and analyze the legal protection for children who use electric bicycles in Tangerang City, 3) to determine and analyze the legal consequences for children who use electric bicycles in the event of an accident. This research is normative juridical based on library data and

field research on primary and secondary data conducted qualitatively. Based on the results of the study, the following conclusions were obtained: 1) Regulation of the Minister of Transportation Number 45 of 2020 classifies electric bicycles as certain vehicles with electric motors and stipulates a minimum age for users, while in the traffic law there is no classification of electric bicycles, 2) Legal protection for children who use electric bicycles in Tangerang City is in the form of preventive protection by conducting socialization so that children do not use electric bicycles on the highway, 3) In the event of an accident involving an electric bicycle, the user's legal responsibility is more directed towards civil law, with parents as the party responsible for the child's actions. On the other hand, criminal aspects are subject to the provisions of the Child Protection and Child Protection Law, with a developmental approach. This study recommends revising Law Number 22 of 2009 to explicitly regulate electric bicycles to avoid a legal vacuum.

Keywords: *Electric Bicycles, Legal Regulations, Minister of Transportation Regulation No. 45 of 2020, Legal Protection, Child Users, Law Number 22 of 2009.*

A. Pendahuluan

Modernisasi sistem transportasi perkotaan di Indonesia kini memasuki fase elektrifikasi, yang ditandai dengan masifnya penggunaan kendaraan listrik berbasis baterai. Di Kota Tangerang, salah satu fenomena yang paling menonjol adalah ledakan jumlah pengguna sepeda listrik (electric bicycle). Kendaraan ini menjadi pilihan populer masyarakat karena efisiensi biaya, kemudahan operasional, dan aksesibilitasnya yang tinggi. Namun, popularitas ini membawa dampak sosiologis dan yuridis baru ketika sepeda listrik mulai didominasi oleh pengguna anak-anak di bawah umur yang mengoperasikannya di jalan raya umum.

Kota Tangerang, sebagai wilayah penyangga ibu kota dengan intensitas lalu lintas yang padat, menghadapi tantangan serius terkait keselamatan jalan raya. Seringkali terlihat anak-anak sekolah atau anak di bawah usia 12 tahun mengendarai sepeda listrik tanpa perlengkapan keselamatan seperti helm, bahkan melakukan manuver berbahaya di tengah arus kendaraan bermotor besar. Fenomena ini menciptakan risiko kecelakaan lalu lintas yang mengancam hak hidup dan perlindungan anak sebagaimana diamanatkan oleh konstitusi.

Secara regulasi, pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Regulasi ini secara eksplisit mengatur batasan usia pengguna (minimal 12 tahun), kewajiban pendampingan orang dewasa bagi usia 12-15 tahun, serta pembatasan area operasional yang seharusnya hanya di lajur khusus atau kawasan tertentu (bukan jalan raya umum). Namun, dalam implementasinya di Kota Tangerang, aturan ini tampak tumpul. Penegakan hukum di lapangan seringkali terbentur pada belum adanya sanksi pidana yang tegas dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) untuk kategori kendaraan tertentu ini.

Ketidakselarasan antara perilaku masyarakat, pengawasan orang tua, dan penegakan hukum oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kota menciptakan urgensi perlindungan hukum. Anak, yang secara psikologis belum memiliki kematangan emosional dan kognitif dalam merespons situasi darurat di jalan raya, berada dalam posisi rentan. Perlindungan hukum tidak hanya mencakup tindakan represif saat terjadi kecelakaan,

tetapi yang lebih utama adalah perlindungan preventif melalui kepastian regulasi dan edukasi.

Oleh karena itu, penelitian ini menjadi penting untuk mengkaji sejauh mana instrumen hukum yang ada (UU LLAJ dan Permenhub 45/2020) mampu memberikan jaminan perlindungan bagi anak di Kota Tangerang. Selain itu, penelitian ini bertujuan mengidentifikasi hambatan dalam penegakan aturan serta merumuskan solusi yuridis demi terciptanya keamanan berlalu lintas bagi kelompok rentan tersebut.

Berdasarkan pada latar belakang masalah diatas, maka rumusan permasalahan pada penelitian ini meliputi a) Pengaturan hukum terhadap penggunaan sepeda Listrik di Kota Tangerang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor Listrik, b) Perlindungan hukum terhadap anak pengguna sepeda Listrik di Kota Tangerang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor Listrik, c) Akibat hukum bagi anak pengguna sepeda Listrik bilamana terjadi kecelakaan.

B. Metode

Metode penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif dengan pendekatan yuridis normatif dengan mengambil data berdasarkan penelitian kepustakaan dan penelitian lapangan. Adapun, sifat penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis yang menggambarkan data di lapangan. Selanjutnya, dianalisis berdasarkan asas-asas, teori-teori peraturan-peraturan yang berlaku dan pendapat ahli, untuk memperoleh suatu Kesimpulan yang dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya. Selain itu, sebagai penelitian hukum normatif, pendekatan yang digunakan oleh peneliti dalam membahas permasalahan ini adalah menggunakan pendekatan undang-undang dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang saling berhubungan dengan isu hukum yang ditangani dan pendekatan konseptual.

Sumber data yang digunakan untuk mengkaji penelitian yuridis normatif yaitu data primer dan data sekunder. Oleh karena itu, teknik pengumpulan data dalam penelitian hukum normatif dapat digunakan secara terpisah maupun secara bersama-sama. Data primer diperoleh peneliti melalui wawancara kepada beberapa informan dari Dinas Perhubungan Kota Tangerang, Satlantas Metro Tangerang Kota, dan pengguna sepeda Listrik. Sementara data sekunder diperoleh dari sumber yang sudah ada seperti melalui studi kepustakaan (buku, jurnal, prosiding seminar, makalah, kamus hukum, ensiklopedi hukum, kamus literatur hukum, a tau bahan hukum tertulis lainnya) dan studi dokumen (dokumen hukum peraturan perundang-undangan secara hirarkis atau berjenjang yurisprudensi, dan dokumen lainnya). Adapun, dalam data sekunder terbagi lagi menjadi tiga bagian yaitu bahan hukum primer, badan hukum sekunder (jurnal, tesis, atau disertasi maupun literatur lain yang berisikan persepsi maupun pemikiran para tokoh di bidang hukum), dan badan hukum tersier (internet, kamus hukum, dan ensiklopedia).

Teknik pengumpulan data primer melalui wawancara dan dokumentasi. Sementara itu, teknik pengumpulan data sekunder berasal dari kepustakaan dilakukan dengan membaca, menginventarisir bahan berupa perundang-undangan, buku, jurnal yang berkaitan dengan penelitian. Selanjutnya, data yang sudah terkumpul akan dilakukan pengolahan data yang dilakukan melalui tahap-tahap berikut ini 1) Reduksi data, 2) Editing data, 3) Penyajian data, 4) Verifikasi atau Penyimpulan data, 5) Pengujian kredibilitas data.

C. Hasil dan Pembahasan

1. Pengaturan Hukum terhadap Penggunaan Sepeda Listrik di Kota Tangerang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

Dalam nomenklatur hukum di Indonesia, terdapat distingsi yang tegas antara "Kendaraan Bermotor" dan "Kendaraan Tertentu dengan Penggerak Motor Listrik". Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), setiap kendaraan bermotor wajib memiliki surat registrasi (STNK) dan pengemudinya wajib memiliki SIM. Namun, sepeda listrik tidak dikategorikan sebagai kendaraan bermotor umum, melainkan masuk dalam kategori "Kendaraan Tertentu" yang diatur secara spesifik dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 45 Tahun 2020. Hal ini dikarenakan sepeda listrik memiliki batasan kecepatan (maksimal 25 km/jam) dan dilengkapi dengan pedal kayuh (pedal assist).

Permenhub ini menjadi dasar hukum utama dalam pengoperasian sepeda listrik, khususnya terkait perlindungan anak. Pasal-pasal krusial yang berlaku di wilayah Kota Tangerang meliputi:

- Persyaratan Teknis (Pasal 3): Sepeda listrik wajib memiliki lampu utama, alat pemantul cahaya (reflektor), sistem rem yang berfungsi baik, klakson, dan kecepatan paling tinggi 25 km/jam.
- Persyaratan Pengguna (Pasal 4): * Pengguna wajib menggunakan helm.
 - a) Usia paling rendah adalah 12 (dua belas) tahun.
 - b) Bagi pengguna berusia 12-15 tahun, wajib didampingi oleh orang dewasa.
 - c) Dilarang mengangkut penumpang (kecuali dilengkapi tempat duduk penumpang).

Jalur Operasional (Pasal 5): Sepeda listrik hanya boleh dioperasikan di lajur khusus (jalur sepeda) atau kawasan tertentu (pemukiman, jalan yang ditetapkan untuk hari bebas kendaraan/CFD, area wisata, atau area sekitar sarana angkutan umum massal).

Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kota Tangerang dan Satlantas Polresta Tangerang menunjukkan bahwa di satu pihak terdapat antusias masyarakat. Namun, pengaturan yang ada masih belum sepenuhnya memberikan perlindungan bagi pengguna sepeda listrik. Selain itu,

banyak pengguna yang tidak memahami pengaturan terkait sepeda listrik tersebut. Meskipun, Permenhub 45/2020 sudah cukup rinci, terdapat kelemahan dari sisi hierarki peraturan perundang-undangan. Permenhub tidak dapat memuat sanksi pidana (kurungan atau denda) sebagaimana UU LLAJ. Akibatnya, aparat di Kota Tangerang hanya bisa memberikan teguran. Tanpa adanya Peraturan Daerah (Perda) atau Peraturan Walikota (Perwal) Tangerang yang spesifik mengadopsi aturan ini menjadi produk hukum daerah dengan sanksi administratif, penegakan hukum terhadap anak pengguna sepeda listrik di jalan raya akan tetap bersifat imbauan semata.

Menurut Kanit Gakkum Satlantas Polresta Tangerang ditemukan beberapa kasus kecelakaan yang melibatkan sepeda listrik akibat minimnya kesadaran pengguna terhadap aturan lalu lintas. Pihak kepolisian juga mengonfirmasi bahwa terdapat peningkatan jumlah pelanggaran lalu lintas yang melibatkan sepeda listrik, terutama terkait penggunaan di jalan raya tanpa perlengkapan keselamatan yang memadai. Oleh karena itu, sebagai kendaraan jenis baru, pengaturan dan perlindungan hukum terkait penggunaan sepeda listrik di Indonesia khususnya di Kota Tangerang sendiri masih menjadi perdebatan dan perhatian serius bagi pemerintah dan pihak terkait. Pihak Satlantas Polres Metro Tangerang Kota umumnya melakukan tindakan berupa: a) Preemptif: Sosialisasi ke sekolah-sekolah mengenai bahaya sepeda listrik di jalan raya, b) Preventif: Peneguran secara lisan kepada anak-anak dan pemanggilan orang tua untuk diberikan pemahaman mengenai tanggung jawab hukum, c) Represif Non-Yustisial: Pengamanan unit sepeda listrik sementara waktu untuk memberikan efek jera tanpa melalui proses pengadilan pidana lalu lintas.

Berdasarkan ketentuan yang tertera dalam undang-undang, jika sepeda listrik dikategorikan sebagai kendaraan bermotor, maka setiap penggunanya diwajibkan memiliki SIM, menggunakan perlengkapan keselamatan sesuai standar kendaraan bermotor, dan mematuhi regulasi lalu lintas yang berlaku bagi kendaraan bermotor lainnya. Namun, jika sepeda listrik dikategorikan sebagai kendaraan tidak bermotor, maka aturannya merujuk pada kendaraan tidak bermotor, maka pemerintah harus menyediakan jalur sepeda agar kendaraan tidak bermotor seperti sepeda atau sepeda listrik bisa berlalu lintas dengan aman dan tidak wajib registrasi (STNK/BPKB) dan tidak perlu SIM.

Selanjutnya, hasil wawancara dengan Kepala Bidang Pengembangan Sistem Transportasi Dinas Perhubungan Kota Tangerang, Bapak Bambang Dewanto, ada beberapa perbedaan terkait sepeda dengan kendaraan bermotor diantaranya 1) penggerak utama, jika pada sepeda konvensional maka penggerak utama berupa pedal dan gir, tetapi sepeda motor terdapat mesin, 2) sepeda tidak perlu membayar pajak, sedangkan kendaraan bermotor diwajibkan membayar pajak, karena tertera nomor kendaraanya sehingga mendapatkan asuransi. Oleh karena itu, dalam hal ini dapat disimpulkan bahwa sepeda listrik lebih condong ke arah sepeda, meskipun memiliki tenaga penggerak berupa listrik akan tetapi tidak tertera nomor kendaraan dan masuk dalam kategori kendaraan tidak bermotor.

Hal tersebut juga dikonfirmasi oleh Bapak AKP Badruzzaman yang menyatakan bahwa sepeda listrik lebih mirip sepeda angin. Selain itu, bentuk fisiknya, sepeda listrik juga tidak dilengkapi dengan surat tanda kendaraan bermotor dan tidak adanya nomor kendaraan. Penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Safina Dwita Putri menyatakan bahwa penggunaan sepeda listrik hanya dapat digunakan dengan kecepatan paling tinggi 25 km/jam, maka sepeda listrik dikategorikan sebagai sepeda biasa atau sepeda konvensional. Selanjutnya, menurut pendapat peneliti, sepeda listrik merupakan kendaraan tidak bermotor, meskipun sepeda listrik memiliki mesin dan baterai yang dapat diisi ulang, serta memiliki teknologi *electric pedal assist* dan dapat digas, akan tetapi fitur ini hanya berlaku untuk sementara dan hanya menjadi pendukung dari tenaga kayuh manusia sebagai penggerak utama. Namun, realitas menunjukkan bahwa terdapat ketidakjelasan status hukum sepeda listrik dalam peraturan yang ada. Oleh karena itu, menciptakan kekosongan hukum dan ketidakjelasan hukum yang berdampak langsung pada hak-hak pengguna.

2. Perlindungan Hukum terhadap Anak Pengguna Sepeda Listrik di Kota Tangerang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

Secara filosofis, perlindungan hukum terhadap anak pengguna sepeda listrik di Kota Tangerang bersumber pada Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perlindungan Anak, yang mewajibkan negara, pemerintah daerah, dan orang tua untuk menjamin keselamatan anak. Dalam konteks lalu lintas, anak dikategorikan sebagai pengguna jalan yang rentan (*vulnerable road users*) karena keterbatasan kognitif dan kontrol emosional dalam menghadapi risiko di jalan raya.

Dalam UU LLAJ, sepeda listrik berada dalam posisi abu-abu secara administratif:

- **Klasifikasi Kendaraan:** Pasal 47 UU LLAJ membagi kendaraan menjadi kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Sepeda listrik, karena memiliki motor penggerak namun juga memiliki pedal kayuh, awalnya sulit diklasifikasikan.
- **Aspek Keselamatan:** UU LLAJ menekankan bahwa setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat merintang, membahayakan keamanan, dan keselamatan lalu lintas. Penegakan hukum terhadap anak di bawah umur yang menggunakan sepeda listrik di jalan raya protokol Kota Tangerang (seperti Jl. MH Thamrin atau Jl. Sudirman) didasarkan pada prinsip mencegah terjadinya kecelakaan yang melibatkan kelompok usia yang belum cakap hukum.

Berdasarkan Permenhub No. 45 Tahun 2020, Peraturan ini hadir sebagai *lex specialis* yang mengatur detail operasional sepeda listrik guna memberikan perlindungan hukum bagi penggunaannya:

- Batasan Usia dan Pendampingan (Pasal 4): Regulasi ini secara eksplisit melindungi anak dengan menetapkan batas usia minimal 12 tahun. Perlindungan hukum preventif diwujudkan melalui kewajiban pendampingan orang dewasa bagi anak usia 12-15 tahun serta kewajiban penggunaan helm standar.
- Zonasi Operasional (Pasal 5): Untuk menjamin keselamatan anak dari benturan dengan kendaraan bermotor besar (bus, truk, mobil), sepeda listrik dilarang beroperasi di jalan raya umum kecuali pada lajur khusus sepeda. Di Kota Tangerang, hal ini menjadi tantangan karena minimnya lajur khusus, sehingga anak-anak seringkali masuk ke lajur cepat yang sangat berisiko.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Bambang Dewano, ada dua hal yang dapat dilakukan dalam memberikan perlindungan bagi anak pengguna sepeda listrik yakni 1) Perlindungan secara regulatif berdasarkan Permenhub Nomor 45 Tahun 2020. 2) Edukatif dan Preventif, dengan melakukan sosialisasi langsung ke sekolah menyampaikan informasi kepada guru dan orang tua untuk memahami risiko sepeda listrik. Adapun, perlindungan hukum lainnya dijabarkan sesuai dengan penjelasan dibawah ini:

Perlindungan hukum terhadap anak di Kota Tangerang terbagi menjadi dua bentuk:

- 1) Perlindungan Preventif: Dilakukan oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kota melalui sosialisasi ke pemukiman dan sekolah di wilayah Tangerang untuk mengedukasi orang tua bahwa memberikan sepeda listrik kepada anak untuk digunakan di jalan raya adalah bentuk kelalaian perlindungan anak.
- 2) Perlindungan Represif: Mengingat anak tidak dapat ditilang secara konvensional (karena bukan subjek hukum kendaraan bermotor dalam UU LLAJ), perlindungan represif dilakukan melalui diskresi kepolisian, yaitu penyitaan unit sepeda listrik sementara dan pemanggilan orang tua untuk menandatangani surat pernyataan. Hal ini bertujuan melindungi anak dari risiko fatalitas kecelakaan di masa depan.

Selanjutnya, berdasarkan hasil wawancara berikutnya dengan Bapak AKP Badruzzaman, bentuk perlindungan yang dilakukan pihak kepolisian khususnya di Satlantas Polres Kota Tangerang berfokus pada usaha preventif berupa melakukan sosialisasi dan himbauan kepada pengguna kendaraan sepeda listrik agar tidak menggunakan kendaraannya di jalan raya, dan melalui pembatasan area penggunaan serta memberikan edukasi kepada masyarakat serta memberikan himbauan kepada orang tua agar lebih mengawasi anak-anaknya, termasuk penyedia jasa sewa sepeda listrik untuk memasang larangan dan memberikan edukasi sebelum anak-anak menggunakan sepeda listrik.

Menurut pandangan peneliti, pengaturan dan perlindungan hukum terhadap anak sebagai pengguna sepeda listrik telah memiliki dasar normative yakni didalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 serta Permenhub Nomor 45 Tahun 2020. Meskipun demikian, didalam kedua aturan tersebut belum secara eksplisit menyebutkan anak sebagai subjek yang dilindungi secara khusus, namun secara substansi telah mengandung prinsip-prinsip perlindungan hukum terhadap anak sebagai pengguna jalan. Selanjutnya, peneliti berpadangan bahwa pengaturan yang ada belum sepenuhnya memberikan perlindungan hukum komprehensif dan responsif terhadap kondisi faktual di lapangan. Pada kenyataannya, banyak anak yang masih menggunakan sepeda listrik tanpa pengawasan, tanpa perlengkapan keselamatan, dan bahkan di jalan raya yang berisiko tinggi. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan antara norma hukum dan implementasinya. Selain itu, dengan tidak adanya kejelasan terkait kedudukan sepeda listrik di dalam undang-undang lalu lintas dapat menimbulkan ambiguitas dalam pengaturan dan perlindungan hukumnya. Adapun, hambatan utama lainnya adalah belum adanya Peraturan Walikota (Perwal) Tangerang yang secara spesifik mengatur jalur evakuasi atau kawasan tertentu bagi sepeda listrik. Tanpa regulasi lokal yang kuat, aparat hanya bisa merujuk pada Permenhub yang secara hierarki tidak memiliki sanksi denda atau pidana, sehingga perlindungan hukum yang diberikan belum maksimal dalam menciptakan efek jera bagi pelanggar.

3. Akibat Hukum Bagi Anak Pengguna Sepeda Listrik Bilamana Terjadi Kecelakaan

Tanggung Jawab Pidana Anak (Perspektif UU SPPA)

Jika seorang anak (di bawah 18 tahun) mengendarai sepeda listrik dan menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan luka-luka atau kematian orang lain, maka berlaku Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak (UU SPPA).

- Batas Usia Pertanggungjawaban: Jika anak berusia di bawah 12 tahun, ia tidak dapat dijatuhi sanksi pidana, melainkan hanya tindakan seperti pengembalian ke orang tua atau rehabilitasi (Pasal 21 UU SPPA).
- Mekanisme Diversi: Untuk anak usia 12-18 tahun, aparat wajib mengupayakan Diversi (penyelesaian di luar peradilan pidana) melalui pendekatan Restorative Justice, asalkan ancaman pidananya di bawah 7 tahun dan bukan merupakan pengulangan tindak pidana.
- Sanksi Pidana: Jika diversi gagal, anak dapat dijatuhi pidana peringatan, syarat, atau pelatihan kerja. Pidana penjara adalah upaya terakhir (ultimum remedium) dan lamanya paling banyak 1/2 (seperdua) dari maksimum ancaman pidana bagi orang dewasa.

Kedudukan Pelanggaran Lalu Lintas (Perspektif UU LLAJ & Permenhub 45/2020)

Sepeda listrik dalam Permenhub No. 45 Tahun 2020 dikategorikan sebagai "Kendaraan Tertentu", bukan "Kendaraan Bermotor". Akibat hukumnya:

- Pasal 310 UU LLAJ (Kelalaian yang menyebabkan kecelakaan) umumnya menyoar pengemudi "Kendaraan Bermotor".
- Namun, jika kecelakaan terjadi karena sepeda listrik memasuki jalan raya (yang dilarang oleh Pasal 5 Permenhub 45/2020), anak atau orang tuanya dianggap telah melakukan pelanggaran tata tertib lalu lintas. Karena sepeda listrik tidak memiliki STNK/SIM, sanksi tilang sulit diterapkan, namun dapat menjadi bukti kelalaian (tort) dalam persidangan.

Tanggung Jawab Perdata Orang Tua (Ganti Kerugian)

Akibat hukum yang paling nyata seringkali jatuh pada orang tua anak tersebut. Berdasarkan Pasal 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata):

"Orang tua dan wali bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh anak-anak yang belum dewasa, yang tinggal pada mereka dan terhadap siapa mereka melakukan kekuasaan orang tua atau wali."

Artinya, jika anak menyebabkan kerusakan pada kendaraan lain atau biaya pengobatan korban, orang tua wajib membayar ganti rugi secara penuh. Kelalaian orang tua dalam membiarkan anak di bawah 12 tahun menggunakan sepeda listrik di jalan raya menjadi dasar kuat gugatan perbuatan melawan hukum (PMH).

Status Perlindungan Asuransi

Berdasarkan aturan Jasa Raharja, santunan kecelakaan umumnya diberikan kepada pengguna kendaraan bermotor yang sah. Karena sepeda listrik tidak membayar Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ), maka dalam banyak kasus, pengguna sepeda listrik yang menjadi penyebab kecelakaan tidak mendapatkan santunan dari Jasa Raharja.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Bambang Dewanto menyatakan bahwa pada saat terjadi kecelakaan yang melibatkan sepeda listrik, tentu saja ada konsekuensi hukumnya. Jika pengendara sepeda listrik melanggar aturan, misalnya tidak menggunakan jalur yang semestinya atau tidak memakai perlengkapan keselamatan, bisa dikenakan sanksi sesuai peraturan yang berlaku. Selain itu, jika kecelakaan ini sampai merugikan orang lain, ada kemungkinan pertanggungjawaban secara perdata maupun pidana. Jika karena kelalaian pengguna sepeda listrik terjadi kecelakaan yang melukai orang lain atau bahkan menimbulkan korban jiwa, dan dapat dikenakan sanksi sesuai undang-undang lalu lintas.

Adapun, menurut Bapak AKP Badruzzaman dalam hal penanganannya disamakan dengan penanganan sepeda angin dikarenakan tidak adanya SIM, STNK, dan wilayah operasionalnya yang dibatasi di Kawasan tertentu dan kecepatannya yang tidak lebih dari 30 km/jam. Selanjutnya, untuk menentukan pihak yang bertanggung jawab,

maka pihak Satlantas melakukan penyidikan dan penyelidikan untuk menentukan siapa yang melakukan pelanggaran sehingga mengakibatkan kecelakaan tersebut.

Peneliti berpandangan bahwa perlu adanya aturan yang jelas berhubungan dengan sanksi bagi anak pengguna sepeda listrik yang melakukan pelanggaran yang mengakibatkan kecelakaan untuk menjamin kepastian hukum dalam penanganan kecelakaan, agar sejalan dengan prinsip perlindungan hukum dan hak atas keselamatan bagi seluruh pengguna jalan. Dengan demikian, menurut peneliti, kecelakaan yang melibatkan sepeda listrik menimbulkan akibat hukum baik secara perdata maupun pidana. Secara perdata, pengemudi sepeda listrik dapat dimintai ganti kerugian berdasarkan asas perbuatan melawan hukum (Pasal 1365 KUHP Perdata). Secara pidana, pengemudi dapat dikenakan sanksi sesuai Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, apabila kecelakaan menyebabkan luka, kematian, atau kerusakan barang.

D. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa:

- 1) Pengaturan sepeda listrik telah diatur dalam Permenhub Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik, yang mengklasifikasikan sepeda listrik sebagai kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik. Namun, sebaliknya dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum secara eksplisit mengatur sepeda listrik, yang menimbulkan kekosongan hukum dan ambiguitas dalam perlindungan hukumnya. Oleh karena itu, mengklasifikasikan sepeda listrik sebagai kendaraan tidak bermotor sebagai solusi sementara agar tidak terjadi kekosongan hukum.
- 2) Perlindungan hukum terhadap anak pengguna sepeda listrik di Kota Tangerang berupa perlindungan preventif dengan melakukan sosialisasi agar anak tidak menggunakan sepeda listrik di jalan raya. Selain itu, pihak Satlantas dan Dishub juga menghimbau para orang tua supaya selalu mengawasi anak-anaknya terutama anak usia 12-15 tahun dalam penggunaan sepeda listrik.
- 3) Akibat hukum bagi anak pengguna sepeda listrik, bilamana mengalami kecelakaan bergantung pada unsur kesalahan dan dampak kerugian yang ditimbulkan. Dalam perspektif hukum pidana, pengguna dapat dimintai pertanggungjawaban atas kelalaian yang menyebabkan cedera atau kematian (Pasal 359 dan 360 KUHP serta Pasal 310 UU No. 22 Tahun 2009). Sementara itu, secara perdata, pertanggungjawaban timbul apabila terjadi perbuatan melawan hukum, sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHP Perdata. Namun, dikarenakan sebagai kendaraan tidak bermotor maka pertanggungjawaban hukum penggunaannya lebih dekat pada konsep hukum perdata daripada hukum pidana lalu lintas. Selain itu, anak-anak belum dapat dimintai pertanggungjawaban secara penuh karena keterbatasan usia dan tanggung jawab pidana. Selanjutnya, mekanisme peradilan terhadap anak berbeda dengan orang dewasa karena mengedepankan prinsip restorative justice dan perlindungan hak anak. Begitu pula dengan sanksi pidana terhadap anak bukan pembalasan, tetapi lebih bersifat pembinaan.

Referensi

Buku

- Ali, Zainuddin. (2021). *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Gultom, Maidin. (2014). *Perlindungan Hukum Terhadap Anak dalam Sistem Peradilan Pidana Anak di Indonesia*. Bandung: Refika Aditama.
- Ishaq. (2017). *Metode Penelitian Hukum dan Penulisan Skripsi, Tesis, serta Disertasi*. Alfabeta: Bandung.
- Kadir, Abdul. (2014). *Hukum Angkutan Jalan Raya*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Marlina. (2012). *Peradilan Pidana Anak di Indonesia: Pengembangan Konsep Diversi dan Restorative Justice*. Bandung: Refika Aditama.
- Marzuki, Peter Mahmud. (2017). *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Jakarta: Kencana.
- Prakoso, Abintoro. (2016). *Hukum Perlindungan Anak*. Yogyakarta: LaksBang Pressindo.
- Soekanto, Soerjono. (2014). *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Jakarta: Rajawali Pers.

Jurnal

- Safina Dwita Putri, dkk. (2024). Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Di Tinjau Dari Perspektif UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 10(1), 773–785.

Peundang-Undangan

- Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Indonesia. (2014). *Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan atas UU Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak*. Jakarta.
- Indonesia. (2017). *Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Indonesia. (2020). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik*. Jakarta.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPPerdata), khususnya Pasal 1365 dan 1367 terkait Perbuatan Melawan Hukum.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dokumen Publik

- Data Statistik Kendaraan Listrik Kementerian Perhubungan RI (2023-2024).
- Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKjIP) Dinas Perhubungan Kota Tangerang terkait penyediaan fasilitas jalur sepeda.
- Laporan Statistik Kecelakaan Lalu Lintas Satlantas Polres Metro Tangerang Kota (2024-2025).
- Rencana Induk Transportasi Kota (RITK) Dinas Perhubungan Kota Tangerang.