

PENEGAKAN HUKUM PENGGUNAAN SEPEDA LISTRIK OLEH ANAK DIBAWAH UMUR DI JALAN RAYA SESUAI HUKUM POSITIF DI INDONESIA¹

Patrick Maramis²
Ronny A. Maramis³
Dientje Rumimpunu⁴

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui legalitas penggunaan sepeda listrik di jalan raya oleh anak dibawah umur dan untuk mengkaji penegakan hukum penggunaan sepeda listrik di jalan raya oleh anak dibawah umur. Dengan menggunakan metode penelitian normatif, dapat ditarik kesimpulan yaitu : 1. Bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik, mensyaratkan bahwa usia pengguna paling rendah 12 (dua belas) tahun, yang berarti jika anak dibawah umur dua belas) tahun tidak bisa untuk mengendarai/menggunakan Sepeda Listrik di lajur khusus terlebih di jalan raya. 2. Penegakan Hukum Penggunaan Sepeda Listrik Di Jalan Raya Oleh Anak Dibawah Umur Dalam Hukum Positif Di Indonesia harus berorientasi pada prinsip keadilan restoratif diversi, yang dapat berbentuk seperti penahanan kendaraan, pemberian denda, pembinaan terhadap orang tua atau wali, peningkatan kesadaran hukum masyarakat, koordinasi antar lembaga.

Kata Kunci : *pembatasan jaminan kesehatan* ,
BPJS

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagai mana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur nyaman dan efisien, mampu memadukan model transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, penggerak

dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.⁵

Dalam kemajuan teknologi modern, Manusia melalui kecermelangan akalunya, mulai memunculkan inovasi-inovasi baru khususnya dalam alat transportasi. Munculnya beragam produk alat transportasi menjadi tantangan tersendiri bagi masyarakat karena banyaknya pilihan bentuk dan fungsi alat transportasi. Di Indonesia, perkembangan transportasi yang pesat dapat dilihat dari adanya berbagai inovasi baru dalam bentuk variasi alat transportasi, baik berupa transportasi massal maupun transportasi pribadi. Sepeda merupakan salah satu alat transportasi yang populer di Indonesia. Selain harganya yang terjangkau, sepeda juga bersifat ramah lingkungan, kendaraan ini juga dapat meningkatkan kesehatan jasmani manusia karena masih menggunakan tenaga manual (tenaga kayuh). Pada era Revolusi Industri 4.0 yang menuntut perkembangan modernisasi teknologi saat ini, sepeda berevolusi dari kendaraan manual menjadi sarana transportasi dengan tenaga motor listrik. Desain kendaraan manual dengan tenaga kayuh yang hingga kini masih digunakan berangsur-angsur mulai berevolusi menjadi kendaraan dengan tenaga alternatif seperti sepeda listrik dengan tenaga listrik. Sepeda listrik memiliki potensi yang besar untuk dikembangkan karena penggunaannya yang sangat mudah dan praktis.

Sepeda listrik atau *e-bike* adalah jenis kendaraan listrik yang merupakan pengembangan dari sepeda konvensional. Apabila sepeda konvensional hanya dapat digerakkan menggunakan pedal, lain halnya dengan sepeda listrik yang memiliki tambahan baterai dan motor listrik sebagai alat bantu gerakanya. Sepeda listrik resmi dipasarkan untuk pertama kalinya pada tahun 1992 oleh *Vector Service Limited* dengan merek Zike. Sepeda listrik dengan merek Zike, merupakan sepeda portabel yang beratnya mencapai 11 kg. Zike menawarkan teknologi yang lebih canggih dan efisien dengan penggunaan baterai NiMH (*Nickel Metal Hydride*), NiCd (*Nickel Cardiminiun Battery*), atau Li-ion (*Lithium-Ion*) yang lebih ringan dan padat. Memasuki era 2000-an, *baterai ion lithium* makin berkembang. Baterai ini kemudian digunakan oleh salah satu merek sepeda listrik, yaitu KillaCycle, sepeda listrik KillaCycle berhasil menempuh jarak 400 meter dalam waktu 7,824 detik dengan kecepatan 168 MPH, kemunculan

¹ Artikel Skripsi

² Mahasiswa Fakultas Hukum Unsrat, NIM 20071101401

³ Fakultas Hukum Unsrat, Guru Besar Ilmu Hukum

⁴ Fakultas Hukum Unsrat, Magister Ilmu Hukum

⁵ Citra Fatwa Rahmadani, "Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas Penggunaan Sepeda Listrik", *Jurnal Impresi Indonesia* (JII), Vol. 2, No. 8, Agustus 2023.

KillaCycle ini akhirnya berhasil menjadi titik awal sepeda listrik untuk terus berkembang.⁶

Kehadiran sepeda listrik membawa suatu pendekatan mobilitas baru yang turut mewarnai bidang pengangkutan secara global. Dalam penggunaannya, sepeda listrik mempunyai dampak positif bagi kehidupan:

1. Lingkungan:
 - a. Pengurangan Emisi Gas Rumah Kaca
 - b. Penurunan Polusi Udara
 - c. Penghematan Energi dan Sumber Daya Alam
 - d. Pengurangan Ketergantungan pada Minyak Bumi
2. Sosial:
 - a. Aktivitas Fisik
Meskipun menggunakan bantuan listrik, sepeda listrik tetap memerlukan gerakan fisik yang lebih banyak daripada kendaraan bermotor.
 - b. Penghematan Biaya Operasional
Biaya operasional sepeda listrik, seperti biaya pengisian daya baterai, umumnya lebih rendah daripada penggunaan bahan bakar untuk kendaraan bermotor.
 - c. Pengurangan Kemacetan:
 - d. Pengurangan Kebisingan
 - e. Pembukaan Lapangan Kerja:
 - f. Bebas Pajak:

Di Indonesia, sepeda listrik-pun marak digunakan oleh semua kalangan umur tak terkecuali. Maka konsekuensi logis sebagai negara hukum yang notabane segala aspek sendi kehidupan harus berdasarkan hukum, Indonesia-pun melalui pemerintah melahirkan produk hukum Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan tertentu dengan menggunakan Penggerak Motor Listrik (Permenhub 45/2020).⁷

Walaupun memiliki segelontor dampak positif, kegunaan *e-bike* masih sering disalahgunakan. Dikarenakan *e-bike* dijual secara bebas dalam masyarakat dan mudah digunakan, hal itu malah bagaikan menjadi pisau bermata dua, karena *e-bike* ini digunakan oleh anak dibawah umur, terlebih digunakan di jalan raya yang notabenehnya mengganggu kenyamanan pengendara lain bahkan mengancam keselamatan nyawa anak tersebut dan pengendara lainnya.

Idealnya (*das sollen*) sesuai Permenhub 45/2020 anak dibawah umur tidak bisa

mengendarai sepeda listrik di jalan raya karena dapat menimbulkan dampak negatif bagi iklim lalu lintas masyarakat, namun pada kenyataannya (*das sein*) masih marak sepeda listrik digunakan oleh anak dibawah umur di jalan raya. Fenomena tersebut dapat dilihat dengan jelas dalam Data IRSMS Korlantas Polri yang menunjukkan, sejak awal tahun, sebanyak 107 sepeda listrik kecelakaan di jalan raya di seluruh Indonesia. Data mengenai kecelakaan yang melibatkan sepeda listrik dilaporkan ke Korlantas Polri mulai Juni 2023 yaitu sebanyak 9 kendaraan. Jumlah tersebut meningkat pada Juli 2023 yaitu 59 sepeda listrik. Sedangkan pada tiga pekan di Agustus 2023, Polri mencatat 39 sepeda listrik terlibat kecelakaan.⁸ Salah satu contoh kasusnya adalah kecelakaan antara mobil pengendara jalan raya dengan 2 anak dibawah umur yang memakai sepeda listrik di jalan raya yang terjadi di Jl. Majapahit Pandean Lamper, Semarang, Jawa Tengah.⁹

Hal inilah yang seharusnya diberikan perhatian khusus oleh pemerintah dan khususnya Aparat Penegak Hukum untuk menegakkan Permenhub 45/2020 untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas di jalan raya dikarenakan pengendara sepeda listrik dibawah umur.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Pengaturan Penggunaan Sepeda Listrik Di Jalan Raya Oleh Anak Dibawah Umur Dalam Hukum Positif di Indonesia?
2. Bagaimana penegakan hukum penggunaan sepeda listrik di jalan raya oleh anak dibawah umur Dalam Hukum Positif di Indonesia?

C. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini ialah metode penelitian Hukum Yuridis-Normatif.

PEMBAHASAN

A. Pengaturan Penggunaan Sepeda Listrik Di Jalan Raya Oleh Anak Dibawah Umur Dalam Hukum Positif di Indonesia

Hukum merupakan suatu hal yang tumbuh, berkembang dan tak bisa dipisahkan dari kehidupan bermasyarakat. Hal itu diamini oleh seorang filsuf bernama Cicero pernah berkata ketika ada masyarakat, pasti disitu ada hukum (*Ubi Societas, Ibi Ius*). Dikarenakan Hukum tidak bisa dipisahkan dari kehidupan bermasyarakat

⁶ Joseph Teguh Santoso, 2022. *Sepeda Listrik : Perencanaan, Perakitan dan Perbaikan*, Semarang: Universitas Sains & Teknologi Komputer, hlm. 30.

⁷ Devina Arsari, "Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Sebagai Alat Transportasi Menurut Perspektif Hukum Pengangkutan Di Indonesia", *Juris-Diction*, Volume 3, Nomor 3, 2020, hlm. 905

⁸ https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/belasan_ribu_orang_tewas_di_jalan_raya, diakses pada 3 Januari 2024

⁹ <https://oto.detik.com/catatan-pengendara/d-7114981/viral-bocah-naik-sepeda-listrik-di-jalan-raya-endingnya-kecelakaan>, diakses pada 6 Mei 2024

maka sangat penting bagi setiap masyarakat tak terkecuali untuk memahami hukum itu sendiri.¹⁰

Menurut Van Apeldoorn hukum itu sangat sulit didefinisikan. Mencari pengertian tentang hukum sama dengan kita mencari pengertian sebuah gunung. Bedanya hukum tidak dapat dilihat dalam bentuk rupa atau wujudnya sedangkan gunung dapat kita lihat. Sehingga batasan gunung dilihat dari sudut pandang kita adalah sebuah kenaikan muka bumi, agak curam dan pada segala penjuru lebih tinggi daripada sekitarnya, sedangkan hukum tidak bisa dilihat dari sudut pandang kita, karena hukum itu sendiri tidak dapat dilihat. Selanjutnya jika menelusuri pengertian hukum menurut Utrecht sebagaimana memberikan batasan hukum sebagai berikut: "hukum itu adalah himpunan peraturan-peraturan (perintah-perintah dan larangan-larangan) yang mengurus tata tertib suatu masyarakat dan karena itu harus ditaati oleh masyarakat itu", dan menurut M.H. Tirtaatmidjaja hukum ialah "semua aturan (norma) yang harus dituruti dalam tingkah laku tindakan-tindakan dalam pergaulan hidup dengan ancaman mesti mengganti kerugian jika melanggar aturan-aturan itu akan membahayakan diri sendiri atau harta, umpamanya orang akan kehilangan kemerdekaannya, didenda dan sebagainya".¹¹

Menurut para Pendapat ahli diatas secara tersirat dapat dilihat bahwa mau atau tidak mau setiap masyarakat harus tunduk taat pada instrumen hukum agar terciptanya kehidupan yang harmonis dalam kehidupan bermasyarakat. Selain sifatnya yang mengatur dan memaksa, untuk menjaga agar peraturan-peraturan hukum itu dapat berlangsung terus dan diterima oleh seluruh anggota masyarakat, maka peraturan-peraturan hukum yang ada harus sesuai dan tidak boleh bertentangan dengan asas-asas keadilan dari masyarakat tersebut. Dengan demikian, hukum bertujuan menjamin keadilan, kepastian dan kemanfaatan hukum

Cita hukum tersebut merupakan satu kesatuan, tidak bisa dipisahkan satu persatu, ketiganya harus diusahakan ada dalam setiap aturan hukum. Dalam pelaksanaannya ketiga unsur cita hukum tersebut saling membutuhkan. Keadilan tidak akan dapat tercapai jika masyarakatnya kacau atau tidak tertib, ketertiban masyarakat memerlukan kepastian hukum. Sebaliknya kepastian hukum tidak ada gunanya jika ternyata hukum itu tidak adil dan tidak

bermanfaat bagi masyarakat.¹²

Penggunaan Sepeda listrik di Indonesia secara umum telah dilandasi dengan aturan terdapat tiga peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai kendaraan, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU 22/2009), Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (PP 55/2012), dan Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan (Perpres 55/2019).

Secara khususnya diatur dalam Permenhub 45/2020, dan jika kita lihat dari Pasal 1 angka 8 UU 22/2009 dan Pasal 1 angka 2 PP 55/2012, Kendaraan bermotor merupakan setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel. Kendaraan bermotor terdiri atas sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus (Pasal 47 ayat (2) UU 22/2009 dan Pasal 3 ayat (1) PP 55/2012). Yang termasuk dalam kendaraan khusus diantaranya adalah kendaraan yang memiliki fungsi militer, ketertiban dan keamanan masyarakat, alat produksi, serta mobilitas penyandang cacat (Pasal 5 ayat (6) PP 55/2012). Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan (Pasal 1 angka 9 UU 22/2009 dan Pasal 1 angka 3 PP 55/2012).¹³

Kendaraan tidak bermotor hanya dikelompokkan menjadi dua, yaitu kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang dan kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan (Pasal 47 ayat (4) UU No. 22/2009 dan Pasal 4 PP 55/2012). Kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang terdiri atas sepeda, becak, dan kereta dorong. Kendaraan tidak bermotor yang ditarik oleh tenaga hewan terdiri atas kereta, delman, dan cikar (Pasal 114 PP 55/2012).

Kendaraan Bermotor Listrik (KBL) berbasis baterai adalah kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik dan mendapatkan pasokan sumber daya tenaga listrik dari baterai secara langsung di kendaraan maupun di dari luar (Pasal 1 angka 3 Perpres 55/2019).

Berdasarkan pengertian dan penjabaran kendaraan bermotor, Kendaraan Bermotor Listrik (KBL) berbasis baterai, dan kendaraan tidak bermotor, dapat dilihat bahwa demi kepastian hukum sepeda listrik harus digolongkan sebagai

¹⁰ Tristam Pascal Moeliono, "Apakah (Mungkin) Hukum Mati Atau Dapat Dibunuh? Atau Negara Gagal/Absen?", *Jurnal Ius* Volume 1, Nomor 3, Desember 2013, hlm. 409.

¹¹ Fence Wantu, 2015. *Pengantar Ilmu Hukum*, Gorontalo: Reviva Cendekia, hlm. 2.

¹² *Ibid*, hlm. 5

¹³ Safina Dwita Putri, "Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Di Tinjau Dari Perspektif UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan", *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Januari 2024, No. 10, Volume (1), Hal 773-785

kendaraan tidak bermotor, karena walaupun sepeda listrik memiliki mesin dan baterai yang dapat diisi ulang, serta memiliki teknologi *electric pedal assist* dan dapat digas (*throttle*), akan tetapi fitur-fitur ini hanya berlaku untuk sementara dan hanya menjadi pendukung dari tenaga kayuh manusia sebagai penggerak utama.¹⁴

Apabila semua fitur dan teknologi ini tidak berfungsi, sepeda listrik masih dapat digunakan sebagai alat transportasi. Jika kita perhatikan secara seksama, terdapat perbedaan penting yang membedakan kendaraan bermotor dan KBL berbasis baterai dengan kendaraan tidak bermotor, yaitu faktor sumber tenaga penggerak utama, apakah manusia atau mesin. Semua kendaraan yang menggunakan mesin-bahan bakar minyak atau motor listrik-baterai sebagai penggerak utama harus digolongkan sebagai kendaraan bermotor atau KBL berbasis baterai. Semua kendaraan yang menggunakan tenaga manusia (atau hewan) sebagai penggerak utama, digolongkan sebagai kendaraan tidak bermotor.

Sepeda listrik yang dikelompokkan sebagai kendaraan tidak bermotor ini hanya solusi sementara agar tetap terciptanya kepastian hukum bagi para pengguna sepeda listrik. Sepeda listrik memerlukan pengaturan lebih lanjut dan tidak bisa secara terus menerus disamakan dengan sepeda dan dikelompokkan sebagai kendaraan tidak bermotor. Oleh karena itulah eksis produk hukum Permenhub 45/2020 untuk mengisi kekosongan hukum (*rechtsvakuum*) terhadap eksistensi sepeda listrik dan penggunaannya.

Permenhub 45/2020 ini mendefinisikan Sepeda Listrik sebagai kendaraan tertentu yang memiliki roda 2 (dua) dilengkapi dengan peralatan mekanik berupa motor listrik,¹⁵ yang mana di klasifikasikan sebagai kendaraan tertentu yang harus memiliki baterai dan motor penggerak yang menyatu dengan kuat pada saat dioperasikan.

Pada peraturan ini demi persyaratan keselamatan, mensyaratkan syarat-syarat daripada sepeda listrik, seperti mempunyai :

- a. lampu utama;
- b. alat pemantul cahaya (*reflector*) posisi belakang; atau lampu
- c. sistem rem yang berfungsi dengan baik;
- d. alat pemantul cahaya (*reflector*) di kiri dan kanan;

- e. klakson atau bel; dan
- f. kecepatan paling tinggi 25 km/jam (dua puluh lima kilometer perjam).

Syarat yang mengharuskan sepeda listrik ini ideal untuk dicantumkan karena sudah menjadi keharusan bagi setiap kendaraan model apapun untuk menggunakan lampu sebagai alat untuk membuka visi saat berkendara. Sedangkan untuk *reflector* sendiri bisa memberi peringatan dini bagi pengendara. Untuk sistem rem yang baik merupakan keharusan agar bisa menjadi alat dalam penyesuaian kecepatan berkendara pengendara. Untuk klakson/bel sendiri memiliki peran yang sangat penting untuk menjaga keselamatan pengendara dan pengguna jalan lainnya khususnya dapat memberi peringatan untuk menghindari tabrakan maupun kecelakaan. Dan yang terakhir keharusan kecepatan paling tinggi 25 km/jam (dua puluh lima kilometer perjam) disesuaikan dengan an sepeda listrik umumnya tidak didesain untuk menahan kecepatan tinggi dalam waktu yang lama, sehingga risiko ban pecah atau selip akan lebih tinggi yang nantinya bisa mengurangi resiko kecelakaan para pengguna.

Adapun syarat orang yang menggunakan sepeda listrik harus memenuhi ketentuan seperti:

- a. menggunakan helm;
- b. usia pengguna paling rendah 12 (dua belas) tahun;
- c. tidak diperbolehkan untuk mengangkut penumpang kecuali Sepeda Listrik yang dilengkapi dengan tempat duduk penumpang;
- d. tidak diperbolehkan melakukan modifikasi daya motor yang dapat meningkatkan kecepatan;
- e. memahami dan mematuhi tata cara berlalu lintas meliputi:
 1. menggunakan kendaraan tertentu secara tertib dengan memperhatikan keselamatan pengguna jalan lain;
 2. memberikan prioritas pada pejalan kaki;
 3. menjaga jarak aman dari pengguna jalan lain; dan
 4. membawa kendaraan tertentu dengan penuh konsentrasi.

Bahkan Khusus pengguna kendaraan tertentu berusia 12 (dua belas) tahun sampai dengan 15 (lima belas) tahun, pengguna kendaraan tertentu harus didampingi oleh orang dewasa. Syarat-syarat diatas menegaskan bahwa anak-anak dibawah umur 12 tahun tidak bisa untuk menggunakan sepeda listrik. Pembatasan penggunaan sepeda listrik untuk anak di bawah 12 tahun memiliki dasar ilmiah yang kuat. Beberapa alasan utama adalah:

- a. Perkembangan Otak yang Belum Sempurna:

¹⁴ Devina Tharifah Arsari, "Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Sebagai Alat Transportasi Menurut Perspektif Hukum Pengangkutan Di Indonesia", *Jurist-Diction* Vol. 3 (3) 2020, hlm. 903

¹⁵ Vide Pasal 1 Ayat (7) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

- 1) Pengambilan keputusan: Anak di bawah 12 tahun masih dalam proses mengembangkan kemampuan kognitif, termasuk pengambilan keputusan dan penilaian risiko. Mereka cenderung lebih impulsif dan kurang mampu memprediksi bahaya di jalan raya.
 - 2) Konsentrasi: Kemampuan berkonsentrasi anak masih terbatas, sehingga mereka mungkin kesulitan untuk memperhatikan lingkungan sekitar dan merespons situasi darurat dengan cepat.
- b. Perkembangan Fisik yang Belum Optimal:
- 1) Koordinasi: Anak-anak masih dalam proses mengembangkan koordinasi motorik yang baik. Kemampuan mereka untuk mengendalikan sepeda listrik, terutama dalam situasi yang tidak terduga, mungkin belum cukup.
 - 2) Kekuatan fisik: Kekuatan fisik anak yang masih terbatas dapat membuat mereka kesulitan mengendalikan sepeda listrik, terutama saat menghadapi tanjakan, turunan, atau kondisi jalan yang tidak rata.
- c. Faktor Psikologis:
- 1) Keingintahuan: Anak-anak memiliki rasa ingin tahu yang tinggi, namun seringkali kurang memahami konsekuensi dari tindakan mereka. Mereka mungkin cenderung mengabaikan aturan lalu lintas atau mengambil risiko yang tidak perlu.
 - 2) Perkembangan emosi: Anak-anak masih dalam proses belajar mengelola emosi mereka. Dalam situasi yang stres atau panik, mereka mungkin kesulitan untuk mengambil tindakan yang tepat.

Jika dilihat lebih dalam juga, untuk klasifikasi ruang operasi daripada penggunaan sepeda listrik, yang harus ditandai dengan perlengkapan jalan, marka jalan, rambu jalan, meliputi:

- a. lajur khusus:
 - 1) lajur sepeda; dan
 - 2) lajur yang disediakan secara khusus untuk Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik.
- b. kawasan tertentu:
 - 1) pemukiman;
 - 2) jalan yang ditetapkan untuk hari bebas kendaraan bermotor (*car free day*);
 - 3) kawasan wisata;
 - 4) area sekitar sarana angkutan umum massal sebagai bagian dari Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik yang terintegrasi;

- 5) area kawasan perkantoran; dan
 - 6) area di luar jalan.
- c. trotoar dengan kapasitas memadai dan memperhatikan keselamatan pejalan kaki.

Melihat dari ketentuan diatas maka dapat dilihat mengenai legalitas penggunaan listrik di jalan raya hampir mirip dengan kendaraan konvensional yang menggunakan bahan bakar minyak untuk dapat bergerak atau menggerakkan motor tersebut dan harus dikendarai oleh subjek yang memenuhi persyaratan dalam Permenhub 45/2020. Jika dilihat dari definisinya sepeda listrik memang cenderung lebih tepat diklasifikasikan sebagai KBL berbasis baterai, namun sepeda listrik merupakan jenis kendaraan tersendiri yang kedudukannya tidak dapat disamakan dengan sepeda motor listrik. Kedudukan sepeda listrik termasuk dalam kategori kendaraan tidak bermotor.

B. Penegakan Hukum Penggunaan Sepeda Listrik Di Jalan Raya Oleh Anak Dibawah Umur Dalam Hukum Positif Di Indonesia

Hukum sebagai *social engineering* atau *social planning* berarti bahwa hukum sebagai alat yang digunakan oleh *agent of change* atau pelopor perubahan yang diberi kepercayaan oleh masyarakat sebagai pemimpin untuk mengubah masyarakat seperti yang dikehendaki atau direncanakan. Hukum sebagai tatanan perilaku yang mengatur manusia dan merupakan tatanan pemaksa, maka agar hukum dapat berfungsi efektif mengubah perilaku dan memaksa manusia untuk melaksanakan nilai-nilai yang ada dalam kaedah hukum, maka hukum tersebut harus disebarluaskan sehingga dapat melembaga dalam masyarakat.¹⁶

Di samping pelebagaan hukum dalam masyarakat, perlu dilakukan penegakan hukum (*law enforcement*) sebagai bagian dari rangkaian proses hukum yang meliputi pembuatan hukum, penegakan hukum, peradilan serta administrasi keadilan. Satjipto Raharjo menyampaikan pendapatnya mengenai penegakan hukum (*law enforcement*) adalah pelaksanaan hukum secara konkrit dalam kehidupan masyarakat. Setelah pembuatan hukum dilakukan, maka harus dilakukan pelaksanaan konkrit dalam kehidupan masyarakat sehari-hari, hal tersebut merupakan penegakan hukum. Namun dalam istilah lain sering disebut penerapan hukum, atau dalam istilah bahasa asing sering disebut *rechistoepassing* dan *rechtshandhaving*

¹⁶ Nazaruddin Lathif, "Teori Hukum Sebagai Sarana / Alat Untuk Memperbaharui Atau Merekayasa Masyarakat", *Pakuan Law Review* Volume 3, Nomor 1, Januari-Juni 2017

(Belanda), *law enforcement* dan *application* (Amerika).¹⁷

Penegakan hukum merupakan tugas eksekutif dalam struktur kelembagaan negara modern, dan dilaksanakan oleh birokrasi dari eksekutif dimaksud, atau yang disebut birokrasi penegakan hukum. Eksekutif dengan birokrasinya merupakan bagian dari mata rantai untuk mewujudkan rencana yang tercantum dalam peraturan (hukum) sesuai dengan bidang-bidang yang ditangani (*welfare state*).

Penegakan hukum menurut pendapat Soerjono Soekanto adalah kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan-pandangan yang mantap dan mengejawantahkannya dalam sikap, tindak sebagai serangkaian penjabaran nilai tahap merupakan untuk menciptakan kedamaian pergaulan hidup. Penegakan hukum adalah kewajiban dari seluruh masyarakat dan untuk ini pemahaman tentang hak dan kewajiban menjadi syarat mutlak, masyarakat bukan penonton bagaimana hukum ditegakkan, akan tetapi masyarakat aktif berperan dalam penegakan hukum.

Keith Hawkins mengemukakan seperti yang dikutip Koesnadi Hardjasoemantri bahwa:¹⁸ Penegakan hukum dapat dilihat dari dua sistem atau strategi, yang disebut *compliance* dengan *conciliatory style* sebagai karakteristiknya dan *sanctioning* dengan *penal style* sebagai karakteristiknya. Pendapat lain dari Milieurecht yang juga dikutip Koesnadi Hardjasoemantri mengatakan bahwa: Penyidikan serta pelaksanaan sanksi administrasi atau sanksi pidana merupakan bagian akhir (*Sluit stuk*) dari penegakan hukum. Yang perlu ada terlebih dahulu adalah penegakan preventif, yaitu pengawasan atas pelaksanaan peraturan. Pengawasan preventif ini ditujukan kepada pemberian penerangan dan saran serta upaya meyakinkan seseorang dengan bijaksana agar beralih dari suasana pelanggaran ke tahap pemenuhan ketentuan peraturan.

Penegakkan hukum harus memperhatikan 4 unsur, yaitu:¹⁹

- Kepastian Hukum (*Rechtssicherheit*)
- Kemanfaatan Hukum (*Zweckmassigkeit*)
- Keadilan Hukum (*Gerechtigkeit*)
- Jaminan Hukum (*Doelmatigkeit*)

Kepastian hukum dapat diartikan sebagai perangkat hukum suatu negara yang mampu

menjamin hak dan kewajiban setiap warga negara. Hukum mengandung kepastian manakala hukum itu dapat menyebabkan perilaku manusia, baik individu, kelompok, maupun organisasi terikat dan berada dalam koridor yang sudah digariskan oleh aturan hukum itu sendiri. Kemudian kemanfaatan hukum, penganut aliran utilitas menganggap bahwa tujuan hukum semata-mata untuk memberikan kemanfaatan atau kebahagiaan yang sebesar-besarnya bagi sebanyak banyaknya warga masyarakat.

Sebelum masuk lebih jauh dalam hal penegakan hukum Penggunaan Sepeda Listrik Di Jalan Raya Oleh Anak Dibawah Umur Dalam Hukum Positif di Indonesia, perlu dibahasnya perbedaan dari sebuah kejahatan dan pelanggaran, Secara etimologi kejahatan adalah bentuk tingkah laku yang bertentangan dengan moral kemanusiaan. Kejahatan merupakan suatu perbuatan atau tingkah laku yang sangat ditentang oleh masyarakat dan paling tidak disukai oleh rakyat. Van Bemmelen merumuskan kejahatan adalah tiap kelakuan yang tidak bersifat susila dan merugikan, yang menimbulkan begitu banyak ketidaktenangan dalam suatu masyarakat penolakannya atas kelakuan itu dalam bentuk nestapa dengan sengaja diberikan karena kelakuan tersebut.

Dari kacamata R. Soesilo pengertian kejahatan secara yuridis adalah suatu perbuatan tingkah laku yang bertentangan dengan undang-undang dan ditinjau dari segi sosiologis, yang dimaksud dengan kejahatan artinya perbuatan atau tingkah laku yang selain merugikan si penderita, juga sangat merugikan masyarakat yaitu berupa hilangnya keseimbangan, ketentraman dan ketertiban.²⁰

Mempelajari kejahatan haruslah menyadari bahwa pengetahuan kita tentang batasan dan kondisi kejahatan di dalam masyarakat mempunyai sifat realitif. Relatifisme kejahatan tersebut dapat dilihat dari berbagai aspek, yakni adanya keteringgalan hukum karena perbuatan nilai sosial dan perkembangan perilaku masyarakat, adanya perbedaan pendekatan tentang kejahatan di mana di satu sisi memakai pendekatan legal dan di sisi lain memakai pendekatan moral serta adanya relatifisme dilihat dari sisi kuantitas kejahatan.

¹⁷ *Ibid*

¹⁸ Nora Monica, "Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur Di Wilayah Hukum Polres Pidie", *Skripsi*, Fakultas Syari'ah Dan Hukum.

¹⁹ Adji Prasetyo, Aprilia Lexi Handini, 2022. *Penegakan Hukum di Indonesia*, Surakarta: Unisri Press, hlm. 34.

²⁰ DokterLaw.com,
<https://dokterlaw.com/post/perbedaannya-antara-kejahatan-dengan-pelanggaran#:~:text=Pengertian%20kejahatan%20dari%20sudut%20pandang%20yuridis%2C%20R.%20Soesilo,masyarakat%20yaitu%20berupa%20hilangnya%20keseimbangan%2C%20ketentraman%2C%20dan%20ketertiban>, diakses pada 18 Juli 2024

Sedangkan, Pelanggaran merupakan perbuatan yang tidak menaati larangan atau keharusan yang ditentukan oleh penguasa Negara. Pelanggaran yaitu perbuatan-perbuatan yang sifat melawan hukumnya baru dapat diketahui setelah ada undang-undang yang menentukan demikian. Pelanggaran secara sengaja atau lalai melakukan perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Pelaku pelanggaran biasa disebut *human error*. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung normal tetapi dapat juga karena pelanggaran hukum.

Dari perbedaan antara kejahatan dan pelanggaran diatas dapat ditarik kesimpulan bahwa Kejahatan merupakan ancaman langsung terhadap ketertiban dan keamanan masyarakat. Tindakan kriminal dapat menciptakan rasa takut dan ketidakamanan di tengah masyarakat. Sedangkan pelanggaran meskipun melanggar hukum, pelanggaran umumnya tidak mengancam secara langsung terhadap ketertiban dan keamanan masyarakat. Yang pastinya kedua hal ini mempunyai implikasi yang berbeda saat terjadi, untuk Korban kejahatan sering mengalami trauma fisik dan mental yang mendalam, serta kerugian materiil yang signifikan, sedangkan dampak terhadap korban pelanggaran umumnya lebih ringan, misalnya kerugian materiil yang kecil atau ketidaknyamanan.²¹

Dikarenakan secara esensial kejahatan dan pelanggaran berbeda, maka berbeda pula sanksi hukum yang akan dikenakan bagi pelakunya, Sanksi hukum untuk kejahatan biasanya lebih berat, seperti akumulasi dan/atau alternatif pidana penjara, denda yang besar, atau bahkan hukuman mati. Sedangkan Sanksi hukum untuk pelanggaran umumnya lebih ringan, seperti denda administratif atau pencabutan izin pelaku.

Dalam kejadian di mana anak di bawah umur mengendarai sepeda listrik dan menyebabkan kecelakaan yang mengakibatkan kematian, beberapa aspek hukum akan dipertimbangkan, termasuk tanggung jawab pidana, perdata, dan tanggung jawab orang tua. Menurut Undang-Undang No. 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak, anak di bawah umur (yang berusia di bawah 18 tahun) masih dapat dikenakan sanksi pidana jika terbukti melakukan perbuatan melanggar hukum. Namun, karena status mereka sebagai anak di bawah umur, mereka akan diproses melalui sistem peradilan pidana anak yang bertujuan untuk mendidik dan merehabilitasi, bukan semata-mata menghukum.

Untuk penegakan hukum penggunaan sepeda listrik di jalan raya oleh anak dibawah umur dalam hukum positif di Indonesia secara preventif, dapat berbentuk:

1. Penyediaan Sarana dan Prasarana oleh Pemerintah:

Penegakan hukum preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya pelanggaran atau kecelakaan sebelum hal tersebut terjadi. Dalam kasus sepeda listrik, penegakan hukum preventif dapat diimplementasikan melalui langkah-langkah yang dirancang untuk melindungi pengguna jalan, terutama anak-anak di bawah umur. Berbeda dengan penegakan hukum represif, yang bertindak setelah insiden terjadi, pendekatan preventif lebih fokus pada langkah-langkah yang mengurangi kemungkinan terjadinya pelanggaran atau kecelakaan. Jalur khusus sepeda listrik, lampu lalu lintas yang ramah sepeda, dan rambu petunjuk. Berkaca dari Beberapa negara maju telah berhasil mengintegrasikan sepeda listrik ke dalam sistem transportasi mereka dengan aman. Berikut adalah beberapa contoh negara yang berhasil menerapkan sistem transportasi sepeda listrik yang aman dan efisien, serta langkah-langkah yang bisa diterapkan di Indonesia salah satunya Belanda yang dikenal sebagai salah satu negara dengan infrastruktur terbaik untuk pengguna sepeda. Meskipun sepeda listrik adalah tambahan yang relatif baru dalam sistem transportasi mereka, negara ini berhasil menyesuaikan infrastruktur untuk mendukung pengguna sepeda listrik, termasuk anak-anak. Belanda memiliki jaringan jalur sepeda terpisah yang terintegrasi dengan baik dengan jalan umum, sehingga memungkinkan pengguna sepeda listrik untuk beroperasi dengan aman tanpa mengganggu lalu lintas kendaraan bermotor. Selanjutnya Jerman yang telah mengintegrasikan sepeda listrik ke dalam sistem transportasi publik mereka. Di banyak kota, pengguna sepeda listrik dapat dengan mudah berpindah dari satu moda transportasi ke moda lainnya, seperti kereta atau bus, yang memungkinkan perjalanan jarak jauh tanpa harus menggunakan kendaraan pribadi. Selain itu, Jerman juga memberlakukan aturan yang ketat terkait penggunaan sepeda listrik, termasuk batas usia dan kewajiban memakai helm. Dan yang terakhir adalah Denmark, khususnya di Kopenhagen lampu lalu lintas khusus untuk sepeda telah diterapkan di banyak persimpangan utama. Lampu lalu lintas ini memberikan prioritas bagi pengguna sepeda, termasuk sepeda listrik, sehingga mereka dapat menyeberang dengan aman tanpa

²¹ Fitri Wahyuni, 2017. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia*, Tangerang Selatan: Nusantara Persada Utama, hlm. 44.

harus bersaing dengan kendaraan bermotor. Selain itu, Denmark juga dikenal karena kampanye keselamatan yang intensif, termasuk untuk anak-anak yang menggunakan sepeda di jalan raya. Meskipun beberapa langkah yang diambil oleh negara maju dapat diadopsi oleh Indonesia, ada sejumlah tantangan unik yang harus diatasi sebelum implementasi yang berhasil dapat dilakukan. Berikut beberapa tantangan dan peluang dalam menerapkan penegakan hukum preventif melalui penyediaan sarana dan prasarana; Tantangan Infrastruktur jalan yang terbatas: Banyak kota di Indonesia, terutama di kota-kota besar seperti Jakarta dan Surabaya, sudah menghadapi masalah kemacetan yang parah dan kurangnya ruang untuk membuat jalur sepeda terpisah. Implementasi jalur khusus sepeda listrik memerlukan perencanaan ulang tata kota yang komprehensif.

Kesadaran masyarakat yang rendah; Sebagian besar masyarakat Indonesia masih kurang memahami pentingnya keselamatan jalan, terutama terkait dengan penggunaan sepeda listrik. Anak-anak di bawah umur sering menggunakan sepeda listrik di jalan raya tanpa pengawasan atau pemahaman tentang risiko keselamatan.

Pembiayaan dan anggaran; Pengembangan infrastruktur baru seperti jalur sepeda khusus dan lampu lalu lintas memerlukan investasi besar. Pemerintah daerah mungkin kesulitan menyediakan anggaran yang memadai untuk pembangunan infrastruktur ini.

2. Peningkatan Kesadaran Hukum Masyarakat:

Dengan Kampanye melalui media massa, sosial media, dan kegiatan sosialisasi lainnya. Edukasi di sekolah dengan Mengintegrasikan materi tentang keselamatan berlalu lintas dan penggunaan sepeda listrik dalam kurikulum sekolah. Kerjasama dengan komunitas dengan Membentuk komunitas peduli keselamatan lalu lintas.

3. Koordinasi Antar Lembaga:

Pihak berwajib: Melakukan patroli rutin, penindakan terhadap pelanggar, dan kerjasama dengan instansi terkait.

Pihak produsen sepeda listrik: Bersama-sama dengan pihak berwajib & pemda mempromosikan penggunaan sepeda listrik yang aman dan bertanggung jawab.

Untuk penegakan hukum penggunaan sepeda listrik di jalan raya oleh anak dibawah umur dalam hukum positif di Indonesia secara represif, dapat berbentuk:

1. Penahanan Kendaraan:

Sebagai tindakan tegas untuk mencegah pelanggaran berulang dan memberikan efek

jera.

2. Pemberian Denda:

Denda dapat dikenakan kepada orang tua atau wali sebagai pihak yang bertanggung jawab.

3. Pembinaan terhadap Orang Tua atau Wali:

Memberikan pemahaman kepada orang tua atau wali tentang pentingnya mematuhi peraturan lalu lintas dan tanggung jawab mereka dalam mengawasi anak-anak.

Bentuk Penegakan Hukum diatas merupakan hasil orientasi dan elaborasi dengan prinsip keadilan restoratif yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Anak (UU SPPA), yang mana mengamanatkan mekanisme diversifikasi merupakan pilihan yang utama. Diversifikasi adalah pengalihan penyelesaian perkara anak yang berkonflik dengan hukum dari proses peradilan pidana ke proses di luar peradilan pidana. Menurut UU SPPA, anak yang berkonflik dengan hukum merupakan anak yang telah berusia 12 tahun, tetapi belum berumur 18 tahun yang diduga melakukan tindak pidana.

Diversifikasi ini juga wajib diutamakan dalam kasus yang mungkin lebih berat atau sampai merugikan pengendara lain seperti: kerusakan kendaraan, sampai kehilangan nyawa. Karenanya untuk menghindari dan menjauhkan anak dari proses peradilan yang dapat mempengaruhi tumbuh kembangnya. Diversifikasi dapat dilaksanakan jika tindak pidana yang dilakukan diancam dengan pidana penjara di bawah tujuh tahun dan bukan merupakan pengulangan tindak pidana (Pasal 7 UU SPPA). Hasil kesepakatan diversifikasi dapat berbentuk:²²

1. penyerahan kembali kepada orang tua/wali;
2. perdamaian dengan atau tanpa ganti kerugian;
3. keikutsertaan dalam pendidikan atau pelatihan di lembaga pendidikan atau Lembaga Penyelenggaraan Kesejahteraan Sosial (LPKS) paling lama tiga bulan; atau
4. pelayanan masyarakat.

Sanksi pidana bagi anak pelaku tindak pidana terdiri dari pidana pokok dan pidana tambahan.

Pidana pokok meliputi:

1. pidana peringatan;
2. pidana dengan syarat (pembinaan di luar lembaga, pelayanan masyarakat atau pengawasan);
3. pelatihan kerja;
4. pembinaan dalam lembaga; dan

Sementara itu, pidana tambahan terdiri atas:

1. perampasan keuntungan yang diperoleh dari tindak pidana; atau

²² Ani Purwati, 2020. *Keadilan Restoratif Dan Diversifikasi Dalam Penyelesaian Perkara Tindak Pidana Anak*, Surabaya: Jakad Media Publishing, hlm. 27

2. pemenuhan kewajiban adat.

Diversi dianggap sangat penting dalam konteks peradilan anak karena proses peradilan formal yang diterapkan pada orang dewasa sering kali tidak cocok dan tidak ideal jika diterapkan pada anak-anak. Anak-anak masih berada dalam fase perkembangan fisik, mental, dan emosional yang membutuhkan pendekatan berbeda. Proses hukum yang formal, penuh dengan prosedur yang kaku dan lingkungan yang menakutkan, dapat menimbulkan dampak negatif yang jauh lebih besar pada anak-anak dibandingkan dengan orang dewasa. Salah satu dampak paling signifikan adalah trauma psikologis yang dialami oleh anak selama proses hukum. Trauma ini bisa berupa rasa takut yang mendalam, cemas yang berlebihan, serta perasaan tidak aman ketika harus berhadapan dengan otoritas hukum yang biasanya bersifat tegas dan intimidatif.

Anak-anak, yang secara mental belum matang seperti orang dewasa, sering kali tidak memahami sepenuhnya apa yang sedang terjadi di sekitar mereka, apalagi dalam konteks peradilan yang penuh dengan istilah hukum yang rumit dan suasana yang menegangkan. Hal ini dapat menyebabkan ketakutan dan ketidakpastian yang berkelanjutan, yang berisiko berkembang menjadi gangguan emosional jangka panjang seperti kecemasan kronis, depresi, dan bahkan gangguan stres pasca-trauma (*post-traumatic stress disorder*). Gangguan-gangguan ini tidak hanya mempengaruhi kesejahteraan psikologis anak pada saat itu, tetapi juga memiliki dampak jangka panjang terhadap masa depan mereka, baik dalam hal perkembangan kepribadian, kemampuan sosial, maupun produktivitas mereka dalam kehidupan sehari-hari.

Selain itu, proses peradilan formal juga dapat menimbulkan stigma sosial yang mendalam. Anak-anak yang menjalani proses peradilan formal sering kali diberi label negatif oleh masyarakat. Mereka mungkin dianggap sebagai anak nakal, pelaku kejahatan, atau anak yang tidak patuh, meskipun tindak pidana yang mereka lakukan mungkin bersifat ringan atau bahkan terjadi tanpa sengaja. Stigma ini dapat berdampak luas dan memengaruhi kehidupan anak di berbagai aspek. Di sekolah, mereka mungkin dikucilkan oleh teman sebaya, dihindari, atau bahkan diintimidasi oleh teman-teman mereka. Di lingkungan keluarga, mereka mungkin dianggap sebagai beban, dan dalam masyarakat luas, mereka mungkin dianggap sebagai ancaman atau sosok yang bermasalah.

Stigma yang melekat ini berpotensi besar merusak rasa percaya diri anak, membuat mereka sulit untuk berinteraksi secara normal dengan orang lain, dan bahkan menyebabkan mereka

merasa terasing dari lingkungan sosialnya. Pada beberapa kasus, stigma yang terus menerus diterima anak bisa menyebabkan mereka menginternalisasi label tersebut, menganggap diri mereka memang tidak berharga atau tidak mampu, sehingga mereka merasa tidak ada pilihan lain selain terus terlibat dalam perilaku kriminal atau perilaku menyimpang. Anak-anak yang merasa terisolasi dari masyarakat dan lingkungannya sering kali mengalami kesulitan untuk kembali berintegrasi ke dalam masyarakat setelah menjalani proses peradilan formal.

Lebih jauh lagi, proses peradilan formal juga memiliki dampak signifikan terhadap pendidikan anak, yang merupakan aspek penting dalam perkembangan jangka panjang mereka. Ketika anak-anak terlibat dalam proses hukum yang panjang, mereka sering kali harus absen dari sekolah untuk menghadiri persidangan atau menjalani proses hukum lainnya. Ketidakhadiran yang berkepanjangan di sekolah tidak hanya berdampak pada prestasi akademik anak, tetapi juga pada perkembangan sosial dan emosional mereka. Pendidikan bukan hanya tentang pembelajaran akademis, tetapi juga tentang pembentukan karakter, interaksi sosial, dan pengembangan keterampilan yang diperlukan untuk kehidupan masa depan mereka. Anak-anak yang terpaksa absen dari sekolah karena terlibat dalam proses hukum sering kali kehilangan kesempatan berharga untuk belajar dan berinteraksi dengan teman sebaya dalam lingkungan yang mendukung.

Tidak hanya itu, anak-anak yang terlibat dalam proses hukum formal juga bisa menghadapi stigma di sekolah. Guru dan teman sekelas mungkin mulai melihat mereka dengan pandangan berbeda, yang dapat mempengaruhi performa akademis serta keterlibatan mereka dalam aktivitas sekolah. Kehilangan kesempatan belajar ini bisa mengakibatkan anak menjadi lebih rentan terhadap kegagalan pendidikan di masa depan, yang pada gilirannya akan mengurangi peluang mereka untuk mendapatkan pekerjaan yang layak dan menjalani kehidupan yang produktif.

Dukungan sosial juga merupakan faktor penting yang sering kali terancam hilang ketika anak terlalu lama terlibat dalam proses peradilan formal. Anak-anak membutuhkan dukungan dari keluarga, teman, dan lingkungan sosial mereka untuk berkembang secara sehat, baik secara emosional maupun mental. Namun, proses peradilan formal yang berlarut-larut dapat menyebabkan anak merasa terisolasi dari dukungan sosial ini. Jika seorang anak terlalu lama terlibat dalam proses peradilan, mereka mungkin merasa terputus dari keluarga mereka, yang seharusnya menjadi sumber dukungan

utama. Hubungan keluarga yang terganggu karena proses hukum bisa memicu ketidakstabilan emosional pada anak, membuat mereka merasa sendirian dan tidak memiliki tempat untuk berpaling.

Dalam jangka panjang, anak-anak yang melewati proses peradilan formal sering kali merasa tidak memiliki tempat di masyarakat. Ketika mereka merasa tidak diterima atau tidak diinginkan oleh lingkungan mereka, anak-anak ini dapat dengan mudah terdorong untuk kembali melakukan tindakan kriminal sebagai bentuk pelarian atau bahkan pemberontakan terhadap sistem sosial yang mereka anggap tidak adil. Sebaliknya, anak yang menjalani proses hukum restoratif seperti diversifikasi, di mana mereka diberikan kesempatan untuk bertanggung jawab dan memperbaiki kesalahan tanpa harus melalui stigma berat dari masyarakat, memiliki peluang yang jauh lebih besar untuk berintegrasi kembali dengan baik ke dalam masyarakat.

Oleh karena itu, diversifikasi sangat diutamakan dalam sistem peradilan pidana anak. Diversifikasi menawarkan pendekatan yang lebih humanis dan lebih berfokus pada rehabilitasi dibandingkan dengan pendekatan hukum retributif yang cenderung menghukum pelaku. Dengan diversifikasi, anak-anak diberikan kesempatan untuk memperbaiki kesalahan mereka melalui proses yang melibatkan korban, keluarga, dan komunitas. Ini tidak hanya mencegah anak terjebak dalam lingkaran sistem peradilan formal yang dapat merusak masa depan mereka, tetapi juga memungkinkan mereka untuk mendapatkan pemulihan psikologis dan sosial yang lebih baik.

Diversifikasi juga memberikan peluang untuk pemulihan pendidikan bagi anak-anak. Dalam banyak kasus, diversifikasi dapat mencakup penyelesaian yang memungkinkan anak untuk tetap melanjutkan pendidikan mereka, baik melalui reintegrasi ke sekolah formal atau melalui program pendidikan alternatif yang disesuaikan dengan kebutuhan mereka. Dengan cara ini, anak tidak hanya dihindarkan dari hukuman formal, tetapi juga didukung untuk kembali ke jalur pendidikan yang benar, yang merupakan fondasi penting bagi masa depan mereka.

Selain itu, diversifikasi mendorong pemulihan sosial bagi anak, dengan melibatkan mereka dalam kegiatan sosial atau pelayanan masyarakat yang bersifat konstruktif. Proses ini membantu anak memahami dampak tindakannya terhadap korban dan masyarakat, sekaligus memberi mereka kesempatan untuk berkontribusi secara positif. Dengan demikian, diversifikasi tidak hanya memberi kesempatan kepada anak untuk memperbaiki diri, tetapi juga memungkinkan

masyarakat untuk mendukung proses pemulihan dan reintegrasi mereka secara kolektif.

Secara keseluruhan, diversifikasi merupakan solusi yang sangat penting dalam konteks peradilan pidana anak karena pendekatan ini memastikan bahwa anak-anak yang terlibat dalam tindak pidana dapat memperoleh kesempatan kedua tanpa harus melalui proses peradilan formal yang berisiko merusak masa depan mereka secara psikologis, sosial, dan pendidikan. Diversifikasi memberikan anak-anak ruang untuk bertanggung jawab atas tindakannya, sambil tetap melindungi hak-hak mereka sebagai individu yang masih dalam proses tumbuh kembang.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Bahwa Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik, mensyaratkan bahwa usia pengguna paling rendah 12 (dua belas) tahun, yang berarti jika anak dibawah umur dua belas) tahun tidak bisa untuk mengendarai/menggunakan Sepeda Listrik di lajur khusus terlebih di jalan raya.
2. Penegakan Hukum Penggunaan Sepeda Listrik Di Jalan Raya Oleh Anak Dibawah Umur Dalam Hukum Positif Di Indonesia harus berorientasi pada prinsip keadilan restoratif diversifikasi, yang dapat berbentuk seperti penahanan kendaraan, pemberian denda, pembinaan terhadap orang tua atau wali, peningkatan kesadaran hukum masyarakat, koordinasi antar lembaga.

B. Saran

1. Merevisi peraturan perundang-undangan yang sudah ada, seperti Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, untuk mengakomodasi perkembangan teknologi sepeda listrik dan memberikan pengaturan yang lebih spesifik khususnya dalam hal klausul sanksi Hukum.
2. Pentingnya meningkatkan kapasitas penegak hukum, memperkuat koordinasi antar lembaga, dan memanfaatkan teknologi untuk mendeteksi pelanggaran.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Andi Hamzah, 2009. *Terminologi Hukum Pidana*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Irwansyah, 2020. *Penelitian Hukum*, Yogyakarta: Mirra Buana Media.

- Jonaedi Efendi Dan Johnny Ibrahim, 2020. *Metode Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris*, Jakarta: Kencana.
- Joseph Teguh Santoso, 2022. *Sepeda Listrik: Perencanaan, Perakitan Dan Perbaikan*, Semarang: Universitas Sains & Teknologi Komputer.
- Moeljatno, 2005. *Asas-Asas Hukum Pidana*, Edisi Revisi. Jakarta: Rineka Cipta.
- Ani Purwati, 2020. *Keadilan Restoratif Dan Diversi Dalam Penyelesaian Perkara Tindak Pidana Anak*, Surabaya: Jakad Media Publishing.
- Peter Mahmud Marzuki, 2005. *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana.
- Riadi Rahmad, 2019. *Hukum Acara Pidana*, Depok: Rajagrafindo Persada.
- Adji Prasetyo, Aprilia Lexi Handini, 2022. *Penegakan Hukum Di Indonesia*, Surakarta: Unisri Press.
- Satjipto Raharjo, 2009. *Penegakan Hukum Sebagai Tinjauan Sosiologis*. Yogyakarta: Genta Publishing.
- Soerjono Soekanto, 1983. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo.
- Sudikno Mertokusumo, 1999. *Mengenal Hukum*, Yogyakarta: Liberty.
- Tim Redaksi BIP, 2017. *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. Jakarta : Bhuana Ilmu Populer.
- Wiyono, R., 2016. *Sistem Peradilan Pidana Anak Di Indonesia*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Fitri Wahyuni, 2017. *Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia*, Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama.

Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Sistem Peradilan Pidana Anak.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan
- Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019 Tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Untuk Transportasi Jalan
- Peraturan Kapolri Nomor 9 Tahun 2012

Jurnal

- Citra Fatwa Rahmadani, "Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas Penggunaan Sepeda Listrik", *Jurnal Impresi Indonesia (JII)*, Vol. 2, No. 8, Agustus 2023
- Devina Arsari, "Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Sebagai Alat Transportasi Menurut Perspektif Hukum Pengangkutan Di Indonesia", *Juris-Diction*, Volume 3, Nomor 3, 2020
- Nazaruddin Lathif, "Teori Hukum Sebagai Sarana/Alat Untuk Memperbaharui Atau Merekayasa Masyarakat", *Pakuan Law Review* Volume 3, Nomor 1, Januari-Juni 2017
- Safina Dwita Putri, "Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Di Tinjau Dari Perspektif UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan", *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, Januari 2024, No. 10, Volume (1), 2024

Internet

- https://pusiknas.polri.go.id/detail_artikel/belasan_ribu_orang_tewas_di_jalan_aya (diakses pada 3 Januari 2024)
- DokterLaw.com,
<https://dokterlaw.com/post/perbedaannya-antara-kejahatan-dengan-pelanggaran#:~:text=Pengertian%20kejahatan%20dari%20sudut%20pandang%20yuridis%2C%20R.%20Soesilo,masyarakat%20yaitu%20berupa%20hilangnya%20keseimbangan%2C%20ketenangan%2C%20dan%20ketertiban,> diakses pada 18 Juli 2024

Skripsi

- Nora Monica, "Tinjauan Yuridis Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Anak Di Bawah Umur Di Wilayah Hukum Polres Pidie", *Skripsi*, Fakultas Syari'ah Dan Hukum