

EKSISTENSI TRANSPORTASI MIGO SEBUAH PENDEKATAN SOSIOLOGI HUKUM

Oleh:

Jatmiko¹, Anas Lutfi², Suparji³

¹Universitas Al Azhar Indonesia
Email: jatmiko.agusnugroho@gmail.com

²Universitas Al Azhar Indonesia
Email: anaslutfi.jakarta@gmail.com

³Universitas Al Azhar Indonesia
Email: suparjiachmad@yahoo.com

Abstrak - Migo adalah layanan sewa sepeda listrik berbasis aplikasi yang hemat, nyaman dan tidak mencemari lingkungan. Pada sisi lain Migo menimbulkan masalah hukum karena belum terdapatnya peraturan hukum yang jelas. Rumusan masalah pada penelitian ini yaitu bagaimanakah Eksistensi Transportasi Migo di Masyarakat? serta bagaimana Pengaturan dan Penegakan Hukum Terhadap Transportasi Migo? Kerangka teori yang digunakan adalah teori analisis ekonomi atas hukum, dengan menggunakan metode penelitian hukum normatif. Hasil penelitian ini adalah: yang pertama terkait keberadaan Migo masih dipertanyakan karena unit yang mulai marak beredar di jalan raya itu tak dilengkapi surat-surat dan pelat nomor. Pihak Polda Metro Jaya menilai bahwa sepeda listrik yang disewakan oleh Migo tidak bisa digolongkan sebagai sepeda. Kedua, bahwa ketentuan perundang-undangan yang mengatur mengenai kendaraan listrik ini masih menimbulkan polemik mengenai keberadaan Migo, sehingga dalam penegakan hukum belum maksimal malah belum menjamin kemanfaatan hukum dan kepastian hukum.

Kata kunci: Migo, Transportasi, Sosiologi Hukum

A. Pendahuluan

Keberadaan transportasi berbasis aplikasi sepeda listrik mulai naik daun dikalangan masyarakat, pemesanan melalui smartpone dengan cara instal aplikasi Migo melalui Play Store dan registrasi begitu aplikasi sudah terinstal. Akses transportasi dan ramah lingkungan menjadi nilai tambah bagi masyarakat Jakarta terhadap keberadaan Migo.

Migo adalah layanan sewa sepeda listrik berbasis aplikasi yang hemat, nyaman dan tidak mencemari lingkungan. Migo menawarkan sewa sepeda listrik melalui kerjasama dengan mitra yang mendirikan Migo Station.¹ Migo bisa menjadi alternatif ramah lingkungan bagi para masyarakat yang membutuhkan alat

¹ <https://www.migo-ebike.com/about-us>
diakses tanggal 1 Mei 2019 pukul 16.07 WIB

transportasi yang bebas polusi udara dan tidak menggunakan bahan bakar minyak. Permasalahan seperti kemacetan, bising, dan perusakan lingkungan akibat polusi udara di daerah padat penduduk seperti di Jakarta, Migo bisa jadi pilihan atas solusi permasalahan tersebut.

Migo pertama kali masuk di Indonesia pada tahun 2017 di Surabaya melalui PT Migo Ebike Anugerah Sinergi, saat akhir tahun 2018 melebarkan unit bisnisnya di Jakarta dengan menggunakan 500 sepeda serta 90 station. Sepeda listrik Migo bentuknya seperti sepeda motor matik, mempunyai panjang 170 cm, lebar 60,5 cm, serta tinggi 100 cm, yang sanggup melaju hingga 45 km/per jam. Untuk mengisi daya listrik diperlukan saat enam hingga delapan jam. Dalam syarat baterai terisi penuh sepeda listrik Migo dianggap bisa menempuh kecepatan 40 km/per jam. Migo juga bisa dikayuh untuk menggantikan tenaga baterainya jika sewaktu-waktu baterai habis. Migo tidak memiliki plat nomor dan STNK.²

² ‘Diprotes Polisi, Perusahaan Kekeh Migo Adalah Sepeda Listrik’, *CNN Indonesia* (Jakarta, 12 February 2019), p. 1 Diakses Tanggal 1 Mei 2021 <<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20190>

Sesuai dengan penjelasan latar belakang sebelumnya, maka dalam penelitian ini rumusan masalah sebagai berikut: Pertama bagaimana Eksistensi Transportasi Migo di Masyarakat? Kedua, bagaimana Pengaturan dan Penegakan Hukum Terhadap Transportasi Migo?

Teori yang digunakan adalah Teori Economic Analysis of Law. Ronald Coasei serta Posner dalam Aris Machmud dan Suparji Ahmad yang dikutip dalam Qohar H. Adnan mengatakan bahwa analisis ekonomi dalam hukum berkembang mencakup biaya transaksi ekonomi, lembaga ekonomi dan pilihan publik, dimana biaya transaksi ekonomi berkaitan dengan efesisnsi peraturan hukum. Sedang pilihan masyarakat atau publik b erkaitan proses penetapan secara demokratis mempertimbangkan metode ekonomi mikro – *microeconomy* - dan perdagangan. Melalui prinsip ekonomi, buat peningkatan efisiensi aturan termasuk efisiensi pada meningkatkan kesejahteraan sosial.³

Dalam pandangan Posner, pengadilan memiliki dua fungsi: Di satu

212140326-384-368500/diprotes-polisi-perusahaan-kekeh-migo-adalah-sepeda-listrik>.

³ Ahmad and Machmud. *Ibid* Hal 78

sisi, pengadilan menafsirkan kesepakatan kelompok pemangku kepentingan. Mengapa grup biasanya dapat mengeluarkan faktur. Kedua, menyediakan layanan penyelesaian sengketa bagi massa. Sehingga perekonomian dapat ditingkatkan.⁴

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif. Berbagai bahan hukum primer yang dipakai dalam penelitian ini yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, serta Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

B. Pembahasan

1. Eksistensi Transportasi Migo di Tengah Masyarakat

Kemacetan yg semakin tinggi dan taraf pencemaran berdasarkan emisi kendaraan bermotor yg semakin parah sudah berdampak dalam kualitas kehidupan dan membatasi pembangunan perkotaan.

Sejak akhir 2018, Migo mulai beroperasi di Jakarta, masyarakat menyambut baik kehadiran Migo. Perusahaan Migo berpendapat bahwa Migo sepeda listrik, terdapat pedal untuk

gowesnya akan tetapi ditambah energi listrik serta bentuknya menyerupai motor matik. Tidak perlu SIM atau STNK dan tidak memerlukan helm di jalan raya. Padahal, tampilan Migo telak-telak menyerupai motor matik. Sepeda listrik (selis) berbasis Migo mulai digandrungi masyarakat Jakarta lantaran gampang pada penggunaannya. Pada tahun 2019, sudah tersedia 200 station MIGO.⁵

Tetapi status Migo dipertanyakan. Karena unit yg mulai marak tersebar di jalan raya itu tidak dilengkapi surat-surat dan pelat nomor. Polda Metro Jaya menilai Migo bukanlah sepeda. Selain itu, Polda Metro Jaya akan melarang Migo untuk digunakan pada jalan raya. Namun dari pihak Migo, berpandangan berbeda mereka tetap menilai Migo sebagai sepeda listrik, karena memiliki pedal untuk diinjak.⁶

⁵ Wisnu Andebar, '200 Migo E-Bike Station Tersebar Di Jakarta, Diincar Para Pekerja', *Tempo.Co* (Jakarta: otomotif.tempo.co, 2019), p. 1 Diakses 1 Mei 2021 <<https://otomotif.tempo.co/read/1179454/200-migo-e-bike-station-tersebar-di-jakarta-diincar-para-pekerja>>.

⁶ 'Polisi Sepeda Listrik Migo "Haram" Beredar Di Jalan Raya', *CNN Indonesia* (Jakarta, 12 February 2019), p. 1 Diakses 1 Mei 2021 <<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20190212095303-384-368428/polisi-sepeda-listrik-migo-haram-beredar-di-jalan-raya>>.

⁴ Ahmad and Machmud. Ibid Hal 79

Pengguna dapat membayar dengan uang tunai atau poin Migo yang dapat diisi ulang. Harganya Rp 3.000 untuk 30 menit, misalnya lebih dari 30 menit, akan dihitung 60 menit dengan harga Rp 6.000. Selain itu ada sewa mingguan dengan biaya sewa Rp 200.000 perminggu, Rp 300.000 untuk sewa dua minggu. Tidak hanya itu saja, Migo juga menawarkan sewa bulanan dengan tarif Rp 500.000 perbulan dan Rp 800.000 perdua bulan, sepeda listrik sudah bisa digunakan untuk menunjang aktifitas sehari-hari.

Migo jelas menawarkan harga yang cukup terjangkau. Harga semurah tarif angkot namun lebih ramah lingkungan berkat penggunaan listrik sebagai tenaga penggerak juga diharapkan bisa membuat orang tertarik menggunakan moda transportasi ini. Lokasi station yang memang didekatkan ke pusat perbelanjaan atau daerah perumahan menjadi sebab mengapa moda transportasi ini dianggap cocok bagi rutinitas harian masyarakat. Untuk sekadar pergi ke pasar, minimarket atau menjemput anak sekolah rasanya masih cukup oke menggunakan Migo. Meskipun tak tertutup kemungkinan digunakan untuk berpindah ke tempat yang lebih

jauh. Apalagi bila baterai sepeda dalam keadaan terisi penuh, sepeda ini diklaim dapat menjangkau jarak hingga 50 km dan kecepatan maksimalnya di angka 45 km/Jam.

Meski demikian, Pengendara Migo menyita perhatian media sosial karena pelanggaran yang dilakukan. Pelanggaran sering terekam yaitu pengendara enggan memakai helm & maraknya penyewa dibawah umur. Hal ini tentu menarik perhatian lantaran perkara ini telah relatif usang bergulir. Tak hanya itu, beberapa penyewa dibawah umur bahkan nekat memakai skuter menggunakan penumpang sampai 3 orang. Menurut Wawan selaku pengusaha rental Migo mengatakan bahwa hampir 40 persen pemakai Migo adalah Anak-anak biasanya menyewa Migo melalui akun orang tua mereka.⁷

Pada 15 Februari 2019, Polda Metro Jaya membenarkan bahwa Migo dilarang di jalan-jalan Jakarta, sebelum mendapatkan izin, Muhammad Nasir,

⁷ Walda Marison, 'Sepeda Listrik Migo, Dipakai Anak Muda Hingga Bocah Untuk Belajar Naik Motor', *Kompas.Com* (Jakarta, 18 October 2019), p. 1 Diakses 1 Mei 2021 <<https://megapolitan.kompas.com/read/2019/10/18/14053461/sepeda-listrik-migo-dipakai-anak-muda-hingga-bocah-untuk-belajar-naik>>.

Ketua Kompol Gakkum Ditlantas Polda Metro Jaya, mengatakan, kondisi pengoperasian sepeda listrik tunduk pada peraturan Peraturan Pemerintah (PP) No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Ketentuannya diatur dalam Pasal 12 ayat 3 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012.⁸

Teori analisa hukum berdasarkan pendekatan ekonomi – *economic analysis of Laws (EAL)* - turut mempengaruhi *civil law* yang berlaku di Indonesia, yang lebih mengedepankan pendekatan ekonomi antara untung dan rugi *cost and banefit analysis*. Saat memasarkan produk hukum, kalangan utilitarian (Posner, Jeremy Bentham, serta John Stuart Mill) percaya bahwa sesuatu/esse pasti memberikan manfaat/nilai berguna bagi esensi lain (jaminan sosial).⁹

Dampak ekonomi keberadaan kendaraan listrik bermotor Migo dapat memberikan kesejahteraan terhadap individu pelaku usaha penyewaan Migo tanpa menimbulkan eksternalitas di masyarakat yang dalam skala ekonomi

membentuk kesejahteraan sosial masyarakat dan dalam jangka panjang memberikan sumbangsih dalam pertumbuhan ekonomi nasional.

Berdasarkan teori *economy analisis of law*, Migo adalah bentuk efisiensi ekonomi, dimana tidak mengakibatkan eksternalitas pada kehidupan sosial masyarakat – bahwa keberadaannya tidak menimbulkan dampak kerugian bagi pihak lain – disamping itu terjadi efisiensi yang akan menciptakan *wealth maximization*, yaitu meningkatkan Kesejahteraan individu tanpa merugikan pihak lain - Kaldor-Hics – dimana bukan hanya berdasarkan keadilan semata namun pula menurut keadilan sosial.

Kepastian hukum, termasuk teori hukum, memerlukan interpretasi/pemahaman oleh pengawas agar dapat menerapkan sistem hukum yang baik. Oleh karena itu, Posner sebagian besar melihat masa depan yang optimis, dan percaya bahwa jika penegak hukum dan badan pengatur secara serius menyerap perubahan sosial atau perubahan eksternal, itu adalah hukum yang baik atau hukum yang bebas.

Aturan hukum terkait Migo ini perlu diperjelas dengan aturan dari pihak yang

⁸ Detiknews, 'Migo Dilarang Polisi Mengaspal Di Jakarta, Ini Ketentuannya', 2019 <<https://news.detik.com/berita/d-4430629/migo-dilarang-polisi-mengaspal-di-jakarta-ini-ketentuannya>>.

⁹ Ahmad and Machmud. *OpCit* Hal 79

berwenang sehingga tidak menimbulkan polemik yang menimbulkan ketidakpastian hukum dan kemudahan berusaha bagi masyarakat.

Ketentuan terkait kendaraan listrik bermotor ini, karena boleh jadi bukan hanya mengatur tentang Migo kedepannya masyarakat yang tertarik berusaha dalam usaha kendaran bermotor akan mampu membentuk *behaviorial law* atau *behaviorial economy*, selanjutnya menjadi *behaviorial of law and economy*. Dimana adopsi biaya transaksi masuk kedalam aturan-aturab hukum. Aturan tersebut dapat berbentuk kontrak yang membatasi kepemilikan pribadi dengan hak milik. Tentu saja, semua ini untuk terciptanya *social welfare*.

2. Pengaturan dan Penegakan Hukum Terhadap Transportasi Migo

Jabo Noor Utip dari Departemen Kendaraan Bermotor Kementerian Perhubungan menjelaskan dalam seminar virtual dengan topik pelatihan kendaraan listrik, ribuan kendaraan listrik kini telah memperoleh Sertifikat Uji Tipe (SRUT). Menurut peraturan Kementerian Perhubungan, SUT dan SRUT dibagi

menjadi dua bagian. Sedangkan untuk SUT sendiri, ada 24 kendaraan roda dua, 3 kendaraan roda tiga, 29 kendaraan roda empat, 3 bus, dan 1 sasis bus yang sudah memiliki SUT. SRUT memiliki 1.947 roda dua dengan SRUT, 100 roda tiga, 229 roda empat, dan dua bus dengan SRUT.¹⁰

Statistik menunjukkan bahwa kendaraan listrik belum menjadi sarana transportasi pilihan penduduk dalam negeri, hal ini bertentangan dengan perkembangan pasar kendaraan listrik internasional. Data pertumbuhan sangat penting. (2020) Eropa, Amerika Serikat, dan China menempati urutan tiga besar wilayah dengan produksi massal terbanyak, dan mereka juga menjadi pasar masa depan mobil ini. Pada 2019, total investasi negara-negara Eropa dalam pengembangan kendaraan listrik mencapai 60 miliar euro atau sekitar 1.000 triliun rupee (Virta Global, 2019). Di China, penelitian politik menunjukkan bahwa negara tersebut telah membuat lompatan besar sejak 2013 dan telah

¹⁰ <https://oto.detik.com/berita/d-5166552/pelan-tapi-pasti-populasi-kendaraan-listrik-di-indonesia-capai-2278-unit> diakses pada 23 Mei 2021 pukul 21.15 WIB

menjadi pemain utama dalam industri kendaraan listrik.

Peraturan Migo tentang transportasi listrik dapat mengacu pada peraturan perundang-undangan terkait keberadaan kendaraan listrik karena adanya globalisasi peraturan yang berlaku dalam perekonomian dunia. Pertumbuhan teknologi seperti kendaraan listrik merupakan akibat wajar karena komitmen negara-negara yang telah meratifikasi United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC)/United Nations Framework Convention on Climate Change, termasuk Indonesia. Oleh sebab itu, sebagai salah satu negara yang telah menyetujuinya, Indonesia wajib menerapkan UNFCCC, oleh karena itu regulator membuat Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2007 tentang Energi.

Secara khusus mengenai kendaraan listrik, targetnya ditetapkan pada Peraturan Presiden Nomor 22 Tahun 2017 tentang Rencana Umum Energi Nasional (RUEN). Regulasi kendaraan listrik lainnya mengacu pada Perpres ini, diikuti dengan penetapan beberapa Permen Sebagai panduan teknis program percepatan baterai kendaraan listrik.

Beberapa peraturan menteri telah dikeluarkan sejauh ini, yaitu:

- a. Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 27 Tahun 2020 tentang Spesifikasi, Peta Jalan Pengembangan, dan Ketentuan Penghitungan Tingkat Komponen Dalam Negeri Kendaraan Bermotor Dalam Negeri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (Battery Electric Vehicle);
- b. Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 28 Tahun 2020 tentang Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai Dalam Keadaan Terurai Lengkap dan Keadaan Terurai Tidak Lengkap;
- c. Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 13 Tahun 2020 tentang Penyediaan Infrastruktur Pengisian Listrik untuk Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 44 Tahun 2020 tentang Pengujian Tipe Fisik Kendaraan Bermotor dengan Motor Penggerak Menggunakan Motor Listrik;
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik;
- f. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2020 tentang Konversi Sepeda Motor dengan Penggerak Motor Bakar Menjadi

Sepeda Motor Listrik Berbasis Baterai;

Keberadaan dari regulasi di atas menunjukkan bahwa keberadaan kendaraan listrik ini sangat penting dalam mendukung kebijakan dunia terkait emisi dan juga prospek ekonomi kedepan, oleh karena itu, sejalan dengan komitmen negara untuk mendorong pertumbuhan ekonomi langit hijau yang mendukung perekonomian yang berkelanjutan, kendaraan listrik ini diharapkan dapat menjadi salah satu penggerak penguatan perekonomian Indonesia di masa mendatang. Migo sebagai kendaraan listrik saat ini menjadi sarana transportasi yang memiliki arti mengangkut dan mengangkut barang maupun orang, memuat serta mengantarkan barang maupun orang, barang maupun orang yang diangkut. Oleh karena itu, pengertian transportasi disimpulkan yaitu suatu proses kegiatan ataupun perpindahan dari satu tempat ke tempat lain.

Pasal 5 Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Nomor 22 Tahun 2009 mengatur bahwa negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan, dan pengelolaannya dilakukan oleh pemerintah, termasuk

perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan Pemerintah mengontrol penyediaan dan pengoperasian pelayanan angkutan umum di sepanjang trayek dengan menerbitkan izin. Poin yang diakui secara resmi yaitu:

- a. Membuat pengguna layanan lalu lintas yakin bahwa mereka akan mendapatkan layanan lalu lintas sesuai dengan kebutuhan mereka. Untuk menjamin keselamatan pelayanan angkutan umum, setiap operator harus memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan.
- b. Melindungi penyedia jasa atau operator dengan menjaga keseimbangan antara pasokan transportasi dan permintaan transportasi sehingga perusahaan dapat mengembangkan dan mempertahankan perkembangan bisnis.

Penyelenggaraan angkutan umum adalah untuk memenuhi kebutuhan transportasi yang aman, nyaman dan bebas hambatan. Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan umum bermotor. Angkutan umum digunakan untuk mengangkut penumpang atau barang antar kota, antar

kota, antar provinsi dan antar negara, serta pemerintah bertanggung jawab untuk menjamin keberadaannya.

Untuk itu, negara berkewajiban menjamin keamanan hukum kendaraan listrik Migo dengan mewajibkan masyarakat untuk memperoleh SIM dan Surat Izin Dagang yang sesuai. Setelah persyaratan dipenuhi, operasi pengangkutan pengangkut dianggap efektif dan memadai, yaitu harus memiliki izin angkutan niaga untuk memastikan bahwa orang dan/atau barang yang diangkut sesuai dengan kendaraan yang dikendarainya.

Migo dikategorikan sebagai kendaraan jaringan tanpa trayek serta kebutuhan kendaraan bermotor secara umum, berdasarkan penjelasan Pasal 151 UU No. 22 Tahun 2009 bahwa pelayanan angkutan orang yang menggunakan kendaraan motor umum yang tidak berada pada trayek yaitu angkutan penumpang dengan taksi, angkutan orang ke tempat tujuan tertentu, angkutan orang untuk tujuan wisata, transportasi orang di tempat-tempat tertentu. .

Berdasarkan isi dari undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angakutan Jalan (LLAJ)

bahwa Migo termasuk kendaraan umum dan memungut bayaran seperti dalam Pasal 1 poin G sebagai kendaraan bermotor dan point J dalam operasionalnya disewakan.

UU No. 22 Tahun 2009 memuat aturan dan tata tertib untuk menjaga ketertiban serta keselamatan pengendara sepeda motor. Bagi pengendara sepeda motor harus memperhatikan hal-hal berikut:

- a. Syarat memperoleh SIM C, minimal berusia 17 tahun (UU No 22 Tahun 2009, Pasal 81 Ayat 1)
- b. Jika Anda tidak memiliki kartu SIM, dendanya adalah Rs 1 juta. Siapa pun yang mengemudi tanpa kartu SIM di lalu lintas dipidana dengan pidana penjara empat bulan atau denda paling banyak Rp 1 juta (Pasal 281).

Oleh karena itu, Migo harus mematuhi peraturan di atas, dan banyak anak-anak sekarang menyewa Migo tanpa pengawasan karena tidak dianggap sebagai kendaraan bermotor, tetapi standarnya termasuk pada Undang-Undang Pasal 81 Nomor 22 Tahun 2009.

Jika penyalahgunaan kendaraan Migo tidak diselesaikan, maka akan

menimbulkan ketidakamanan dan ketakutan yang memerlukan penegakan hukum yang tegas. Selain itu Pengemudi Migo wajib memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) berupa Surat Izin Mengemudi (SIM) yang merupakan bentuk legalitas yang diberikan kepada perorangan berdasarkan regulasi yang ada.

Ketentuan Pasal 1 ayat 7 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 “Angkutan Jalan dan Kendaraan Bermotor”. Migo merupakan kendaraan yang termasuk dalam kategori kendaraan. Ini adalah kendaraan apa pun yang ditenagai oleh perangkat mekanis dalam bentuk mekanis, bukan kendaraan kereta api. Kendaraan bermotor dibedakan menjadi kendaraan bermotor pribadi/perorangan dan kendaraan bermotor konvensional. Kendaraan bermotor pada dasarnya adalah kendaraan, dan angkutan barang dan/atau orang dikenakan biaya. Jenis kendaraan dibagi menjadi: Kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Semua kendaraan yang digunakan untuk lalu lintas jalan raya harus dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan sebagai berikut: sepeda motor

berupa helm yang memenuhi standar nasional Indonesia; kendaraan bermotor dengan roda empat atau lebih, termasuk sabuk pengaman, ban serep, jok segitiga, dongkrak, dan pembuka roda, Helm, rompi pelindung untuk pengemudi tunawisma, dan kotak P3K untuk kecelakaan lalu lintas. Kendaraan bermotor dapat dilengkapi dengan sinyal dan/atau alarm khusus.

Selain itu, Migo harus memasukkan daftar sebagai kendaraan bermotor, serta daftar ganti kendaraan dan pemilik, daftar pembaruan kendaraan, dan daftar konfirmasi kendaraan. Ini digunakan untuk memudahkan proses penyidikan kejahatan atau kriminal, perencanaan lalu lintas dan lalu lintas jalan, operasi dan desain, dan perencanaan pembangunan nasional.

Pelanggaran terhadap peraturan tentang mobil penumpang umum, mobil barang, bus, truk, dan kendaraan perusahaan tidak melakukan pengawasan secara berkala, akan dikenakan sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku: peringatan, denda, pencabutan dan/atau pencabutan surat izin mengemudi. Dikenakan sanksi administratif berupa peringatan, denda

dan/atau penutupan bengkel umum. Pemeriksa tidak kalah pentingnya dalam proses persetujuan, jika sanksi administrasi tidak dilaksanakan sesuai dengan prosedur pemeriksaan perundang-undangan, dapat ditempuh bentuk-bentuk sebagai berikut: teguran, pembayaran denda, pembekuan sertifikat sertifikasi dan pencabutan sertifikat sertifikasi.

PM No. 44 Tahun 2020 mengatur tentang pemeriksaan fisik terhadap jenis kendaraan bermotor yang menggunakan mesin bermotor yang disebut kendaraan bermotor adalah kendaraan bermotor roda dua atau sepeda motor tanpa rumah, dengan atau tanpa sespan, atau tanpa rumah tiga Kendaraan beroda. Kendaraan listrik adalah kendaraan yang menggunakan motor listrik sebagai penghantar utama atau pembantu untuk menghasilkan listrik. Hal ini didukung oleh baterai atau penyimpanan energi. Setiap kendaraan listrik yang mengemudi di jalan harus memenuhi persyaratan teknis, dan jenis kendaraan bermotor harus diperiksa sesuai dengan undang-undang dan mengemudi di jalan.

Selain itu, usia pengguna sepeda listrik harus antara 12 (dua belas) sampai dengan 15 (lima belas) tahun, dan

beberapa pengguna kendaraan harus didampingi oleh orang dewasa.. Sepeda listrik dapat dioperasikan di jalur dan area tertentu. Jalur khusus meliputi: jalur sepeda; atau jalur yang dirancang khusus untuk kendaraan tertentu dengan motor listrik. jalan yang ditetapkan untuk hari bebas kendaraan; daerah wisata; kawasan angkutan umum menjadi bagian dari kendaraan tertentu yang menggunakan motor listrik terpadu; wilayah kantor; bersama dengan area off-road.

Bagi orang/badan yang menyewakan sepeda listrik, hal ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu Bermotor Listrik, yang mengatur tentang keberadaan sepeda listrik, sebagai mengikuti orang/lembaga penyewa :

- a. kendalikan kendaraan tertentu tergantung pada area penggunaan dan jarak yang diberikan
- b. memastikan keselamatan pengguna kendaraan tertentu dan pengguna jalan lainnya; dan
- c. Penyediaan persewaan diluar jalan dan trotoar;

Meskipun ketentuan hukum yang mengatur kendaraan listrik masih

menimbulkan kontroversi atas keberadaan Migo, penerapan undang-undang tersebut belum maksimal, meskipun keuntungan hukum dan kepastian hukum tidak dijamin karena ketentuan tersebut masih dibahas. Jika merupakan kendaraan bermotor berbayar, maka Migo harus memenuhi ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 dan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Khusus Bermotor Listrik, mengatur tentang keberadaan sepeda listrik.

Sepeda listrik Migo mulai ramai di jalanan Jakarta yang menyita perhatian Polda Metro Jaya. Armada Migo dianggap tidak boleh beroperasi, terutama di jalan raya. Lintas Polda Metro Jaya Ajun Kombes Herman Ruswandi meneruskan terkait pelarangan armada Migo di jalan dan akan digeledah jika masih beroperasi. Dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwa semua kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan harus diuji terlebih dahulu. Polisi menganggap Migo adalah sepeda motor listrik dan harus memenuhi ketentuan yang berlaku Pasal tersebut memuat

“Pengujian Kendaraan Bermotor”¹¹, memuat:

- a. Kendaraan bermotor, trailer dan kereta api penghubung yang diimpor, dicetak dan/atau dirakit di dalam negeri wajib dilakukan pengujian pengoperasian jalan.
- b. Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - 1) Uji jenis;
 - 2) uji periodik ke-2.

Aturan ini diperlukan untuk menyelesaikan perselisihan antar aparat penegak hukum. Dalam hal ini pihak kepolisian, keberadaan Migo ini harus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, khususnya “UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, dimana spesifikasi Migo memberikan suatu Keharusan atau harus memiliki STNK karena memiliki kecepatan dan spesifikasi seperti kendaraan bermotor lainnya. Ciri-cirinya seperti kendaraan roda dua pada umumnya relatif lengkap, mulai dari lampu depan, penutup mata, klakson. Layar speedometer menunjukkan

¹¹ <https://en.dailysocial.id/post/legalitas-sepeda-listrik-migo> diakses pada 1 Juni 2021 Pukul 15.00 WIB

kecepatan dan indikator baterai digital dan pengisian daya smartphone sangat mudah karena ada soket USB.

Selain itu, menurut pernyataan Metro Gakkum Ditlantas Polda Jaya Kopol Muhhamd Nasir yang dipublikasikan pada 16 Februari 2019 oleh detik.com, aturan pengoperasian sepeda listrik diatur dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Dalam Pasal 12 Ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 disebutkan: “Motor penggerak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Memiliki kekuatan mendaki jalan yang terjal dengan sudut kemiringan minimal 8 (delapan derajat).) Pada kecepatan minimal 20 (dua puluh) kilometer per jam di segala kondisi jalan
- b. Motor penggerak dapat distarter dari kursi konduktor
- c. untuk. Kendaraan bermotor tanpa gandengan atau gandengan, tidak termasuk sepeda motor, harus mempunyai perbandingan antara daya dan berat total kendaraan serta muatannya paling sedikit 4,50

(empat lima puluh) kilowatt per 1.000 (seribu) kilogram JBB. atau JBKB;

- d. born Mesin penggerak kendaraan bermotor yang digunakan untuk menarik gandengan, kereta penghubung, tempel dan bus derek (tidak termasuk sepeda motor) harus mempunyai perbandingan antara tenaga total dan berat total kendaraan terhadap bebannya sekurang-kurangnya minus 5,50 (lima koma lima puluh) Kilowatt per 1.000 (seribu) kilogram JBB atau JBKB; dan
- e. Perbandingan antara daya penggerak motor dan berat kendaraan khusus atau sepeda motor ditentukan menurut kebutuhan lalu lintas dan angkutan serta kelas jalan. “

Pasal 12 ayat 3 PP nomor 55 Tahun 2012 berbunyi:” Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b sampai dengan huruf e tidak berlaku bagi kendaraan bermotor yang melaju dengan kecepatan tidak lebih dari 25 (dua puluh lima) kilometer per jam di jalan datar”, spesifikasi Migo tidak diatur dalam PP

No 55 Tahun 2012 karena memiliki atau bisa berjalan 45 km per jam.

C. Kesimpulan

Keberadaan Migo masih diragukan, Polda Metro Jaya berpendapat Migo tidak dapat digolongkan sebagai sepeda, namun pihak Migo berpendapat bahwa sepeda listrik yang disewanya masih dapat digolongkan sebagai sepeda karena adanya pedal. Selain itu pelanggaran telah terdeteksi oleh pengendara Migo.

Di satu sisi peraturan hukum yang mengatur kendaraan listrik terus menimbulkan kontroversi tentang keberadaan Migo, sehingga penerapan hukum tidak maksimal dan keuntungan hukum dan kepastian hukum bahkan tidak terjamin karena masih adanya perdebatan tentang peraturan tersebut. seperti kendaraan bermotor atau sepeda listrik, dimana peraturan tersebut mempunyai akibat hukum.

DAFTAR PUSTAKA

About Us. (Jakarta: www.migo-ebike.com, 2020), p. 1 Diakses 1 Mei 2021 <https://www.migo-ebike.com/aboutus>

Ahmad, Suparji, and Aris Machmud, 'Accountability and Productivity Enhancement of Wakaf Under Government Regulation 25 of 2018', in *The Ethical Problem of Development and Utilization of Scientific Invention" UNIVERSITAS AL AZHAR INDONESIA*, 2018

Andhika, M Luthfi, 'Pelan Tapi Pasti, Populasi Kendaraan Listrik di Indonesia Capai 2.278 Unit', *Detiknews* (Jakarta 9 September 2020),<

<https://oto.detik.com/berita/d-5166552/pelan-tapi-pasti-populasi-kendaraan-listrik-di-indonesia-capai-2278-unit>>

'Diprotes Polisi, Perusahaan Kekeh Migo Adalah Sepeda Listrik', *CNN Indonesia* (Jakarta, 12 February 2019), p. 1 Diakses Tanggal 1 Mei 2021

<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20190212140326-384-368500/dipotes-polisi-perusahaan-kekeh-migo-adalah-sepeda-listrik>

Marison, Walda, 'Sepeda Listrik Migo, Dipakai Anak Muda Hingga Bocah

- Untuk Belajar Naik Motor’,
Kompas.Com (Jakarta, 18 October 2019), p. 1 Diakses 1 Mei 2021
 <<https://megapolitan.kompas.com/read/2019/10/18/14053461/sepeda-listrik-migo-dipakai-anak-muda-hingga-bocah-untuk-belajar-naik>>
- Mei Amelia R, ‘Migo Dilarang Polisi Mengaspal Di Jakarta, Ini Ketentuannya’, *Detiknews* (Jakarta, 16 February 2019),
 <<https://news.detik.com/berita/d-4430629/migo-dilarang-polisi-mengaspal-di-jakarta-ini-ketentuannya>>
- ‘Pengusaha Sepeda Listrik Migo Disebut Tak Bertanggung Jawab’, *CNN Indonesia* (Jakarta, 12 February 2019)
 <<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20190212105345-384-368439/pengusaha-sepeda-listrik-migo-disebut-tak-bertanggung-jawab>>
- ‘Polisi Sepeda Listrik Migo “Haram” Beredar Di Jalan Raya’, *CNN Indonesia* (Jakarta, 12 February 2019), p. 1 Diakses 1 Mei 2021
 <<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20190212095303-384-368428/polisi-sepeda-listrik-migo-haram-beredar-di-jalan-raya>>
- Ryza, Prayogo, ‘Polda Metro Jaya Pertanyakan Legalitas Sepeda Listrik di Jalan Raya, Migo Sampaikan Siap Patuhi Aturan’, *DailySocial* (Jakarta, 13 Februari 2019). P. 1 Diakses 1 Juni 2021
 <<https://en.dailysocial.id/post/legalitas-sepeda-listrik-migo>>
- Wisnu Andebar, ‘200 Migo E-Bike Station Tersebar Di Jakarta, Diincar Para Pekerja’, *Tempo.Co* (Jakarta: otomotif.tempo.co, 2019), p. 1 Diakses 1 Mei 2021
 <<https://otomotif.tempo.co/read/1179454/200-migo-e-bike-station-tersebar-di-jakarta-diincar-para-pekerja>>