

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang memegang peranan penting terutama dalam hal memperlancar arus perpindahan barang dan manusia baik secara nasional maupun global. Kata “pengangkutan” berasal dari kata dalam Bahasa Inggris yaitu *transportation* yang diartikan oleh *Black Law Dictionary* sebagai “*the removal of goods or persons from one place to another, by a carrier*”.¹ Dalam kegiatan sehari-hari, istilah pengangkutan juga biasa disebut dengan transportasi. Secara etimologis, kata transportasi berasal dari Bahasa latin, yakni *transportare*, *trans* berarti seberang atau sebelah lain, sementara *portare* memiliki arti membawa atau mengangkut. Dilihat dari arti pada setiap katanya, transportasi adalah kegiatan membawa atau mengangkut suatu hal dari suatu tempat ke tempat lainnya.²

Eksistensi kegiatan pengangkutan sudah menjadi kebutuhan pokok manusia dalam mendukung terlaksananya aktivitas sehari-hari. Bahkan salah satu barometer penentu kemajuan kehidupan dan peradaban di dalam suatu kelompok masyarakat di ukur dari seberapa maju dan berkembang teknologi yang dipergunakan masyarakat tersebut dalam aktivitas di bidang pengangkutan. Istilah pengangkutan berasal dari kata dasar angkut yang berarti “angkat dan bawa, muat dan bawa atau

¹ The Law Dictionary, <http://www.thedictionary.org/transportation/>, diakses pada 17 Agustus 2019.

² Melkianus, Buku Ajar: Hukum Transportasi Untuk Semua.

kiriman”.³ Abdulkadir Muhammad berpendapat bahwasannya pengangkutan adalah serangkaian kegiatan memuat barang atau penumpang ke dalam alat pengangkutan, membawa barang atau penumpang dari tempat pemuatan ke tempat tujuan, serta menurunkan barang atau penumpang dari alat pengangkutan ke tempat yang telah ditentukan.⁴ Sedangkan menurut pendapat R. Soekardono, pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak guna mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.⁵ Jika dilihat dari berbagai pengertian dan definisi pengangkutan di atas, sejatinya kegiatan pengangkutan tidak terlepas dari suatu proses perpindahan dari suatu tempat (embarkasi) ke tempat tujuan (debarkasi) dengan menggunakan alat angkut.⁶

Semakin banyak jumlah populasi penduduk di suatu wilayah, maka akan semakin tinggi tingkat perpindahan (mobilitas) yang terjadi. Berdasarkan data *Worldometers*, saat ini Indonesia menduduki peringkat empat dengan jumlah penduduk sebanyak 269 juta jiwa atau sebesar 3,49 persen dari total keseluruhan populasi dunia.⁷ Mengingat bentuk Negara Indonesia sebagai negara kepulauan, hal tersebut mengakibatkan sulitnya pemerataan persebaran penduduk antar pulau dan provinsi. Sejak tahun 1930, sebagian besar penduduk Indonesia tinggal di Pulau Jawa. Pertumbuhan populasi tersebut selalu menunjukkan kenaikan yang signifikan

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Darat, Laut, dan Udara*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, h. 19.

⁴ *Ibid.*

⁵ R. Soekardono, *Hukum Dagang Indonesia*, CV. Rajawali, Jakarta, 1981, h. 5.

⁶ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cet II, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008, h. 48.

⁷ Worldometers info elaboration of data by United Nations, Department of Economic dan Social Affairs Population Division, <https://www.worldometers.info/world-population/population-by-country/>, diakses pada tanggal 29 Juli 2019.

setiap tahunnya.⁸ Hal ini tidak hanya menyebabkan bertambahnya penduduk yang bertempat tinggal dan bekerja di sana. Namun, juga akan diiringi dengan bertambahnya jumlah kendaraan yang digunakan oleh penduduk setempat sebagai alat transportasi, dalam hal ini transportasi darat (pengangkutan melalui darat).

Transportasi darat di daerah perkotaan memerlukan suatu sistem transportasi yang efektif dan efisien. Faktanya, dalam kegiatan sehari-hari, masyarakat pengguna kendaraan bermotor lebih tinggi dibanding dengan kendaraan tidak bermotor, hal ini didukung dengan adanya data dari Kepolisian Republik Indonesia pada periode 2016-2017 terdapat peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang cukup signifikan. Kenaikan jumlah kendaraan bermotor tertinggi terjadi pada sepeda motor dengan kenaikan sebesar 7,49 persen per tahun disusul dengan mobil truk 6,51 persen, mobil penumpang 6,26 persen dan mobil bus 0,89 persen.⁹ Situasi di atas menunjukkan keengganan masyarakat meninggalkan penggunaan kendaraan bermotor sebagai kebutuhan transportasi. Kondisi inilah yang akhirnya menjadi inspirasi bagi beberapa perusahaan teknologi informasi (IT) untuk berpartisipasi dalam menjemput permintaan pasar, yakni dengan menghadirkan kemudahan melalui transportasi berbasis aplikasi atau biasa dikenal dengan transportasi *online*.¹⁰

Tidak dapat dipungkiri bahwa animo masyarakat terhadap jasa transportasi *online* terlihat sangat tinggi. Besarnya minat masyarakat terhadap layanan

⁸Subdirektorat Statistik Demografi,, *Proyeksi Penduduk Indonesia 2010-2035*, Badan Pusat Statistik, Jakarta, 2013, h. 23.

⁹Badan Pusat Statistik, *Statistik Transportasi Darat*, BPS-Statistics Indonesia, 2017, h. 5.

¹⁰Lola Amelia, Arfianto Purbolaksono, Muhammad Reza Hermanto, Zihan Syahayani, "Respon Kebijakan Terhadap Transportasi Berbasis Aplikasi Di Jakarta", *The Indonesian Institute*, Maret 2016, h. 12.

transportasi *online* di atas mengindikasikan bahwa telah terjadi perpindahan preferensi moda angkutan dari yang berbentuk konvensional menuju transportasi yang memanfaatkan teknologi komunikasi atau yang sering disebut sebagai transportasi berbasis *online*.¹¹ Tanpa disadari maraknya penggunaan ojek *online* yang tadinya dianggap sebagai transportasi alternatif, nyatanya turut menambah jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan raya. Gas-gas dari knalpot kendaraan bermotor tersebut merupakan salah satu penyebab terjadinya pencemaran lingkungan.¹² Jika ditelusuri lebih dalam, tidak dapat dipungkiri bahwa sektor transportasi turut memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pencemaran udara perkotaan. Penggunaan BBM (Bahan Bakar Minyak) bensin dalam motor bakar mengeluarkan zat-zat pencemar udara menimbulkan dampak terhadap lingkungan atmosfer yang lebih besar seperti hujan asam, kerusakan lapisan ozon stratosfer, dan perubahan iklim global. Zat-zat yang diemisikan dari knalpot kendaraan bermotor adalah CO₂, CO, NO_x, HC, SO_x, PM₁₀, dan Pb (dari bahan bakar yang mengandung timah hitam/timbal).¹³ Dari berbagai zat tersebut, karbon monoksida (CO) merupakan salah satu penyebab pemanasan global yang sangat tinggi.¹⁴ Dampak pembakaran mobil yang mengonsumsi bahan bakar sebanyak 7,8 liter per 100 km dan menempuh jarak 16 ribu km setiap tahunnya akan mengemisikan 3 ton karbondioksida ke udara. *International Energy Agency*

¹¹ *Ibid.*

¹² Saepudin Aep, Tri Admono, "Kajian Pencemaran Udara Akibat Emisi Kendaraan Bermotor di DKI Jakarta", *LIPi Press Teknologi Indonesia*, 2005, h. 29-30.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Ismiyati, Devi Marlita, Deslida Saidah, "Pencemaran Udara Akibat Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor", *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)*, Vol. 01 No. 01, November 2014, h. 243.

menunjukkan bahwa sektor transportasi global harus dapat menyumbangkan kontribusi sekitar seperlima dari keseluruhan pengurangan emisi gas rumah kaca dari penggunaan energi pada tahun 2050.¹⁵

Berdasarkan fenomena tersebut, kendaraan dengan energi alternatif mulai dikembangkan. Dewasa ini, penggunaan sepeda listrik sedang menjadi tren dikalangan masyarakat Indonesia. Kolaborasi antara teknologi dan pengangkutan kembali melahirkan inovasi yang menarik. Setelah *Go-Jek* dan *Grab* yang menawarkan pengangkutan ojek dan taksi *online*, kini giliran PT Migo Anugerah Sinergi menghadirkan Migo *e-bike* sebagai aplikasi penyewaan sepeda listrik berbasis *online* pertama di Indonesia. PT Migo Anugerah Sinergi menyediakan sebuah layanan transportasi ramah lingkungan guna mendorong penggunaan energi terbarukan dan mengurangi emisi CO₂. Kendaraan ini tidak mengkonsumsi bahan bakar minyak, sumber energi yang digunakan berasal dari listrik sehingga dalam penggunaannya tidak menimbulkan polusi. Sukses hadir di Surabaya sejak Agustus 2017, sepeda listrik Migo turut mewarnai hiruk pikuk jalanan ibu kota pada Desember 2018. Masyarakat yang hendak menyewa cukup mengunduh aplikasi Migo *e-bike* baik melalui *Google Play* bagi pengguna *Android* ataupun *App Store* bagi pengguna *Iphone*. Tarif sewa Migo pun tergolong murah, untuk daerah Surabaya dikenakan tarif sebesar Rp 2.000 per jam, sementara di Jakarta Rp 3.000,00 per 30 menit.¹⁶

¹⁵Lutfi Parinduri, Yusmartato, Taufik Parinduri, "Kontribusi Konversi Mobil Konvensional ke Mobil Listrik Dalam Penanggulangan Pemanasan Global", *Journal of Electrical Technology*, Vol. 3 No. 2, Juni 2018, h. 116 -117.

¹⁶ MIGO, <https://www.migo-ebike.com/about-us> , diakses pada 22 Agustus 2019.

Pihak Migo secara tegas menyatakan bahwa sepeda listrik Migo termasuk dalam kategori sepeda. Namun, jika diperhatikan dari bentuk bodi nya, sepeda listrik Migo khususnya yang beroperasi di daerah Jakarta mempunyai bodi yang lebih mirip dengan skuter matik (skutik), bedanya sepeda listrik Migo dilengkapi pedal di bagian samping kanan dan kiri layaknya sepeda pada umumnya. Bentuk bodi tersebut membuat klasifikasi Migo sebagai kendaraan menjadi bias. Hal ini berujung pada timbulnya pertentangan penggunaan Migo di jalan raya oleh beberapa pihak terkait, seperti hal nya Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan Direktorat Polda Metro Jaya. Kedua instansi tersebut memandang Migo lebih cocok dikategorikan sebagai kendaraan bermotor ketimbang sepeda listrik seperti klaim dari perusahaan pengembang Migo. Berdasarkan persepsi tersebut, Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan Direktorat Polda Metro Jaya menyatakan bahwa sepeda listrik Migo telah menyalahi aturan lalu lintas berdasarkan Pasal 49 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai kewajiban dilakukannya pengujian bagi setiap kendaraan bermotor yang akan dioperasikan di jalan.

Dalam pengoperasiannya, sepeda listrik Migo belum mengantongi sertifikasi uji tipe dari Kementerian Perhubungan, sehingga tidak memiliki tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB) atau pelat nomor. Kepala Sub Direktorat Penegakan Hukum Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya juga sempat mengharamkan Migo berseliweran jalanan Ibu Kota. Larangan penggunaan sepeda listrik Migo di ibu kota didasarkan pada pelanggaran sejumlah aturan, terutama pada bagian ketujuh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tepatnya pada Pasal 64 sampai 70. Poin pada Pasal-Pasal tersebut membahas mengenai registrasi dan identifikasi kendaraan

bermotor.¹⁷ Dari segi keselamatan berkendara, kelaikan kendaraan ini bisa berinteraksi dengan pengguna motor dan pengguna jalan lainnya juga belum ada *legal standing*-nya. Selain itu, penggunaan sepeda listrik Migo juga harus memenuhi aspek keselamatan mengenai tanggung jawab aplikator, mengingat banyak anak kecil yang menggunakan sepeda listrik tersebut.¹⁸

Berdasarkan penjelasan di atas, terdapat dua sudut pandang yang berbeda mengenai penggunaan sepeda listrik Migo. Dinas Perhubungan dan Kepolisian menganggap sepeda listrik Migo sebagai kendaraan bermotor, sedangkan pihak perusahaan Migo sendiri berusaha menjelaskan bahwasannya sepeda listrik Migo termasuk dalam kategori sepeda, mengingat cara penggunaannya yang masih dapat dikayuh dan mempunyai pedal seperti sepeda pada umumnya.¹⁹ Fenomena Migo ini hampir sama seperti kemunculan ojek *online* yang terbuka lewat jalur aplikasi, sehingga Kementerian Perhubungan tidak terlibat dari awal.²⁰

Sesuai tidaknya Undang-Undang pengangkutan yang berlaku sekarang dengan kebutuhan masyarakat, tergantung dari sistem penyelenggaraan pengangkutan yang ada. Kemajuan bidang pengangkutan ini, akhirnya mendorong

¹⁷ Abdta Dhyaksa, "Keberadaan Migo "diharamkan", Manajemen Siap Berbenah", *Beritagar*, 13 Februari 2019, h. 1, dalam <https://beritagar.id/artikel/berita/keberadaan-migo-diharamkan-manajemen-siap-berbenah>, diakses pada 31 Juli 2019.

¹⁸ MI, "Nasib Sepeda Listrik Migo di Ujung Tanduk", *Media Indonesia* (online), 20 Februari 2019, h. 1, dalam <https://mediaindonesia.com/read/detail/218047-nasib-sepeda-listrik-migo-di-ujung-tanduk.html>, diakses pada 31 Juli 2019

¹⁹ Tim, CNN Indonesia, "Diprotes Polisi, Perusahaan Kekeh Migo adalah Sepeda Listrik", *CNN Indonesia* (online), 12 Februari 2019, h. 1, dalam <https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20190212140326-384-368500/diprotes-polisi-perusahaan-kekeh-migo-adalah-sepeda-listrik>, diakses pada 20 Agustus 2019.

²⁰ Michael Reily "Pemerintah Akan Buat Regulasi Untuk Layanan Motor Listrik Migo", *Katadata* (online), 26 Februari 2019, h. 1, dalam <https://katadata.co.id/berita/2019/02/26/pemerintah-akan-buat-regulasi-untuk-layanan-motor-listrik-migo>, diakses pada 31 Juli 2019.

pengembangan ilmu hukum baik dari segi perundang-undangan maupun kebiasaan pengangkutan. Hukum seyogianya mampu mengikuti perkembangan zaman dan menjawab berbagai perubahan dengan segala dasar di dalamnya. Meskipun bergerak secara dimanis, hukum seringkali berjalan lebih lamban dibanding pesatnya kemajuan zaman. Di satu sisi penggunaan sepeda listrik berbasis aplikasi *online* merupakan sebuah kemajuan di bidang pengangkutan, namun di sisi lain hal tersebut tidak di dukung dengan regulasi yang matang. Oleh karena itu, judul yang tepat untuk penelitian ini adalah **“Keabsahan Penggunaan Sepeda Listrik Berbasis Aplikasi *Online* Sebagai Alat Transportasi Ditinjau dari Perspektif Hukum Pengangkutan di Indonesia”**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan dari latar belakang di atas, pokok permasalahan yang akan ditelaah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Sebagai Alat Transportasi di Jalan Raya Menurut Peraturan Perundang-undangan di Bidang Pengangkutan.
2. Kelaikan Pengguna Sepeda Listrik Berbasis Aplikasi *Online* Sebagai Alat Transportasi di Jalan Raya

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan untuk menghasilkan suatu karya ilmiah yang bertujuan untuk:

1. Menganalisis dan mengetahui legalitas penggunaan sepeda listrik sebagai alat transportasi di jalan raya menurut peraturan perundang-undangan di bidang pengangkutan.
2. Menganalisis dan mengetahui kelaikan pengguna sepeda listrik berbasis aplikasi *online* sebagai alat transportasi di jalan raya.

1.4 Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu menjawab perdebatan mengenai keabsahan penggunaan sepeda listrik berbasis aplikasi *online* sebagai alat transportasi di Indonesia.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Pemerintah

Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi praktisi hukum dan perumus peraturan perundang-undangan dalam membentuk kebijakan yang berkaitan dengan sepeda listrik.

b. Bagi Masyarakat

Diharapkan dari hasil penelitian ini akan memberi manfaat bagi masyarakat serta dapat memberikan pengetahuan bagi pembaca mengenai kelaikan penggunaan sepeda listrik berbasis aplikasi *online* sebagai alat transportasi di jalan raya

c. Bagi Perusahaan

Diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi referensi bagi perusahaan penyedia jasa sepeda listrik berbasis *online* untuk menyesuaikan standar keselamatan berkendara sepeda listrik sebagaimana diatur dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia.

1.5 Metode Penelitian

1.5.1 Tipe Penelitian

Apabila ditinjau dari judul dan rumusan masalah yang telah diuraikan di atas, tipe penelitian yang tepat untuk diterapkan dalam penulisan skripsi ini adalah penelitian hukum doktrinal (*doctrinal legal research*). Penelitian hukum doktrinal memiliki kecenderungan dalam mencitrakan hukum sebagai disiplin perskriptif yang hanya melihat hukum dari sudut pandang norma-normanya.²¹ Tipe penelitian ini, dilakukan melalui sebuah riset yang menyediakan sebuah penjelasan secara sistematis mengenai aturan-aturan hukum dalam sebuah kategori hukum tertentu. Dari aturan-aturan hukum yang ada selanjutnya akan dinalisis untuk dapat menjelaskan berbagai bidang yang sulit serta memprediksi perkembangan di masa depan.

Permasalahan hukum yang menjadi isu utama dalam penelitian ini terletak pada keabsahan penggunaan sepeda listrik berbasis aplikasi *online* sebagai alat transportasi dalam hukum positif di Indonesia. Maka, digunakanlah bahan-bahan hukum di bidang pengangkutan yang berlaku di Indonesia untuk dapat menganalisis dan mengidentifikasi permasalahan hukum yang ada serta melakukan perbandingan mengenai pengaturan pengoperasian sepeda listrik di Negara China sebagai referensi untuk mengatur pengoperasian sepeda listrik di Indonesia pada masa yang akan datang.

²¹ Depri Liber Sonata, 'Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris: Karakteristik Khas dari Metode Meneliti Hukum', *Fiat Justisia Ilmu Hukum*, Vol. 8, No 1, 2014, h. 25.

1.5.2 Pendekatan Masalah

1. Pendekatan Undang-Undang (*statute approach*)

Pendekatan perundang-undangan diterapkan dengan menganalisis peraturan perundang-undangan dan regulasi yang relevan dan memiliki korelasi dengan isu hukum yang sedang diteliti. Pendekatan ini juga digunakan untuk menelaah lebih lanjut mengenai materi muatan dari aturan-aturan hukum yang berlaku sehingga mampu digunakan sebagai pedoman atau dasar hukum untuk menjawab isu hukum yang ditangani.²²

2. Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan konseptual digunakan untuk menguraikan dan menganalisis permasalahan penelitian yang beranjak dari adanya kekosongan norma. Artinya, dalam sistem hukum yang sedang berlaku tidak atau belum ada norma dari suatu peraturan perundang-undangan yang dapat diterapkan pada peristiwa hukum atau sengketa hukum konkret.²³ Oleh karena itu, perlu dibangun suatu konsep dengan merujuk pada prinsip-prinsip hukum dari pandangan-pandangan sarjana ataupun doktrin-doktrin hukum.²⁴ Dalam hal ini, peneliti akan menemukan pengertian hukum dan konsep hukum mengenai sepeda listrik.

²² Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Group, Jakarta, 2017, h. 142.

²³ I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*, Prenada Media, Jakarta, 2016, h. 159.

²⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Ibid*, h. 178.

3. Pendekatan Studi Perbandingan (*comparative study*)

Pendekatan studi perbandingan atau studi komparasi dilakukan dengan melakukan sebuah perbandingan. Penelitian ini dilakukan untuk membandingkan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek yang diteliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu. Dalam penelitian ini, studi komparasi digunakan untuk membandingkan klasifikasi sepeda listrik dalam peraturan perundang-undangan yang ada di Indonesia dengan negara China. Dari perbandingan tersebut, diharapkan dapat menjadi referensi bagi pengaturan sepeda listrik di Indonesia kedepannya.

1.5.3 Sumber Bahan Hukum

Penelitian ini menitikberatkan pada studi kepustakaan dengan menggunakan bahan hukum primer dan sekunder sebagai berikut:

1. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang;
3. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas;

4. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
6. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Penumpang;
9. Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas;
10. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan;
11. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) Untuk Transportasi Jalan;
12. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16/PMK.010/2017 tentang Besar Santunan dan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan;
13. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;

14. Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 2012 tentang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor;
15. Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 141 Tahun 2003 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru dan Kendaraan Bermotor yang Sedang Diproduksi (*Current Production*);
16. *National Standard Of The People's Republic Of China GB 17761-2018 about Safety Technical. Specification For Electric Bicycle*;
17. *National Standard Of The People's Republic Of China GB 17761-2018 about Safety Technical. Specification For Electric Bicycle*.

2. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Biasanya, data yang diperoleh dari bahan hukum sekunder memiliki ruang lingkup yang luas, dikarenakan telah ada dari penelitian terdahulu. Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penelitian ini berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi meliputi buku-buku teks, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum, yang berkaitan dengan isu hukum yang sedang ditangani.²⁵

²⁵ Peter Mahmud Marzuki, *Ibid*.

1.5.4 Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Prosedur pengumpulan bahan hukum baik primer maupun sekunder yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan melakukan studi kepustakaan dan pencarian data yang dikumpulkan melalui prosedur inventarisasi dan identifikasi peraturan perundang-undangan, serta klasifikasi dan sistematisasi bahan hukum. Data yang dicari hanya bentuk data yang sudah tersedia dari riset. Terhadap bahan hukum yang ada, akan dilakukan seleksi berdasarkan isu hukum yang akan dibahas dalam penelitian ini. Dari hasil seleksi tersebut akan dilakukan analisis guna menjawab isu hukum yang dibahas dalam penelitian ini.

1.5.5 Analisis Bahan Hukum

Analisa bahan hukum dalam penelitian ini dilakukan dengan metode deduktif. Prinsip-prinsip dan doktrin dalam ilmu hukum dianggap sebagai premis major yang kemudian diterapkan pada peraturan perundang-undangan sebagai premis minor. Sehingga, dapat ditarik kesimpulan dari analisis bahan hukum tersebut.

1.6 Pertanggungjawaban Sistematika

Sistematika penulisan penelitian ini akan dibagi dalam 4 bab dengan setiap babnya terdiri dari beberapa sub bab sebagai berikut:

Bab I dalam penulisan penelitian ini merupakan pendahuluan yang di dalamnya menguraikan sub bab mengenai latar belakang, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian, pendekatan masalah, bahan hukum, prosedur

pengumpulan bahan hukum, analisis bahan hukum serta pertanggungjawaban sistematika yang digunakan dalam penelitian ini yang akan menjadi dasar untuk pembahasan bab selanjutnya.

Bab II dalam penelitian ini merupakan bab pembahasan rumusan masalah yang pertama yaitu legalitas penggunaan sepeda listrik di jalan raya menurut peraturan perundang-undangan di bidang pengangkutan. Dalam sub babnya akan diuraikan mengenai klasifikasi sepeda listrik sebagai alat transportasi dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia, untuk selanjutnya dilakukan perbandingan pengaturan sepeda listrik antara Indonesia dengan China.

Bab III dalam penelitian ini merupakan bab pembahasan rumusan masalah yang kedua yaitu kelaikan penggunaan sepeda listrik berbasis aplikasi *online* sebagai alat transportasi di jalan raya. Dalam sub babnya, akan diuraikan mengenai aspek keselamatan berkendara dalam pengoperasian sepeda listrik berbasis *online* serta tanggung jawab penyedia aplikasi terhadap kecelakaan lalu lintas dalam pengoperasian sepeda listrik berbasis aplikasi *online*.

Bab IV merupakan bab penutup dari penelitian ini yang memuat kesimpulan dan saran atas hasil penelitian yang telah dibahas di bab-bab sebelumnya.