

**IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
NOMOR 45 TAHUN 2020 TERHADAP PENYALAHGUNAAN
SEPEDA LISTRIK DI TINJAU DARI
MAQOSHID ASY-SYARIAH
(Studi Kasus Kabupaten Rejang Lebong)**

SKRIPSI

Ditujukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat

Guna Memperoleh Gelar Sarjana (S.1)

Dalam Ilmu Hukum Tata Negara



Disusun Oleh:

Heni Wahyuni

NIM : 21671024

**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA
FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI CURUP
TAHUN AJARAN 2025**

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

Hal : Pengajuan Skripsi

Kepada

Yth. Rektor IAIN Curup

Di-

Tempat

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Setelah diadakan pemeriksaan dari perbaikan sebelumnya, maka kami berpendapat bahwa Skripsi atas Nama Heni Wahyuni yang berjudul **Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik Di Tinjau Dari Maqoshid Asy-Syariah (Studi Kasus Kabupaten Rejang Lebong)**. Sudah dapat di ajukan dalam sidang Munaqosah Program Studi Hukum Tata Negara, Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam, Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup.

Dengan permohonan ini kami ajukan, atas perhatiannya kami ucapkan terimakasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Curup, 14 Agustus 2025

PEMBIMBING I

PEMBIMBING II

DAVID APRIZON PUTRA, S.H., M.H

NIP.199004052019031013

SIDIQ AULIA, S.H.I., M.H.I

NIP.19880412202012004

PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Heni Wahyuni
NIM : 21671024
Program Studi : Hukum Tata Negara
Fakultas : Syariah dan Ekonomi Islam
Judul : Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45
Tahun 2020 Terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik Di
Tinjau Dari Maqoshid Asy-Syariah (Studi Kasus
Kabupaten Rejang Lebong)

Dengan ini menyatakan bahwa dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah di ajukan orang lain untuk memperoleh gelar sarjana di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang pengetahuan penulis juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah di tulis atau di terbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui atau di rujuk dalam naskah ini dan disebut dalam referensi.

Apabila dikemudian hari terbukti bahwa pernyataan ini tidak benar, saya bersedia menerima hukuman atau sanksi dengan peraturan yang berlaku.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, agar dapat di gunakan sebagaimana mestinya.

Curup, Agustus 2025

Penulis



Heni Wahyuni

NIM. 21671024



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) CURUP
FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM**

Jalan Dr. AK Gani NO. 01 Kotak Pos 108 Telp. (0732) 21010-21759 Fax 21010 Kode Pos 39119
Website/facebook: fakultas Syariah dan Ekonomi Islam IAIN Curup Email fakultas syariah@ekonomiislamiaincurup@gmail.com

PENGESAHAN SKRIPSI MAHASISWA

Nomor : 644 /In.34/FS/PP.00.9/2025

Nama : Heni Wahyuni
Nim : 21671024
Fakultas : Syariah dan Ekonomi Islam
Prodi : Hukum Tata Negara
Judul : Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik Ditinjau Dari Maqoshid Asy-Syariah

Telah dimunaqasyahkan dalam sidang terbuka Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup, pada:

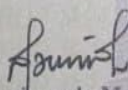
Hari/Tanggal : Senin, 08 September 2025
Pukul : 13:30 – 15:00 WIB
Tempat : Ruang I Ujian Munawarasyah Fakultas Syariah Dan Ekonomi Islam IAIN Curup

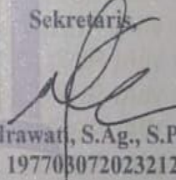
Dan telah diterima untuk melengkapi sebagai syarat guna memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H) dalam bidang Ilmu Hukum Tata Negara.

TIM PENGUJI

Ketua,

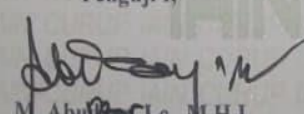
Sekretaris

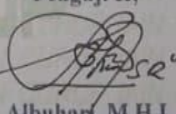

Dr. Nurjannah, M.Ag
NIP. 197607222005012004


Dr. Lendrawati, S.Ag., S.Pd., M.A
NIP. 197708072023212013

Penguji I,

Penguji II,


M. Abu, Lc., M.H.I
NIP. 198110162009121001


Aluhari, M.H.I
NIP. 196911202024211003

Mengesahkan

Dekan Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam




Dr. Ngadri, M.Ag
NIP. 19690206 199503 1 001

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh

Alhamdulillah, Segala puji syukur penulis hanturkan atas hadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, hidayah dan inayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul: **Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik Di Tinjau Dari Maqoshid Asy-Syariah (Studi Kasus Kabupaten Rejang Lebong).**

Sholawat beserta salam selalu tercurah kepada Nabi Muhammad SAW beserta keluarga, kerabat dan para sahabatnya serta semua orang yang mengikuti jalannya, karena berkat beliau kita bisa merasakan nikmatnya ilmu pengetahuan pada saat ini.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H) pada program studi Hukum Tata Negara (HTN), Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup. Penulisan skripsi ini bertujuan untuk mengkaji implementasi peraturan Permenhub dalam konteks ketertiban umum, khususnya terkait dengan penanganan penyalahgunaan sepeda listrik yang dianalisis dari perspektif Maqashid Syari'ah. Penulis menyadari bahwa penyelesaian skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, dorongan, dan dukungan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada yang terhormat:

1. **Prof. Dr. Idi Warsah, M.Pd.I** selaku Rektor Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup.
2. **Prof. Dr. Yusefri, M.Ag**, selaku Wakil Rektor I; **Dr. M. Istan, M.E.I**, selaku Wakil Rektor II; dan **Dr. Nelson, S.Ag., M.Pd.I**, selaku Wakil Rektor III.
3. **Dr. Ngadri, M.Ag**, selaku Dekan Fakultas Syari'ah dan Ekonomi Islam IAIN Curup.

4. **Bapak David Aprizon Putra, S.H., M.H** selaku Ketua Prodi Hukum Tata Negara IAIN Curup.
5. **Bapak Budi Birahmat, S.H.I., M.I.S** selaku Pembimbing Akademik yang telah memberikan pengarahan dan memberi saran sehingga dapat menyelesaikan perkuliahan dengan sangat baik.
6. **Bapak David Aprizon Putra, S.H., M.H.** selaku pembimbing I yang telah membimbing serta mengarahkan penulis, terima kasih atas dukungan, waktu, dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
7. **Bapak Sidiq Aulia, S.H.I., M.H.I** selaku pembimbing II yang telah membimbing serta mengarahkan penulis, terima kasih atas dukungan, waktu, dan motivasi sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Seluruh Dosen dan Civitas Akademik IAIN Curup terkhusus dosen ruang lingkup fakultas syariah dan ekonomi islam yang telah memberikan ilmunya serta pelajaran hidup yang sangat luar biasa sehingga peneliti dapat menyelesaikan studi Strata Satu.
9. Terima kasih kepada Kepolisian Resor (Polres) Rejang Lebong, khususnya Satuan Lalu Lintas (Satlantas) yang telah memberikan izin, data, serta informasi yang sangat berharga dalam proses penelitian ini.
10. Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong yang turut membantu dalam memberikan izin, pemahaman, serta informasi mengenai regulasi serta pelaksanaan di lapangan terkait kendaraan bermotor listrik.
11. Serta Semua pihak yang telah membantu peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini yang tidak dapat di sebutkan satu persatu tanpa mengurangi rasa hormat.

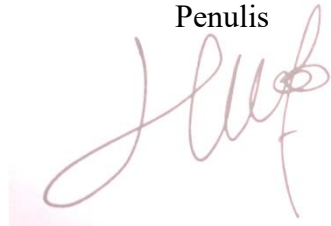
Semoga Allah memberikan pahala yang setimpal kepada mereka yang membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini, kritik dan saran yang sifatnya sangat membangun penulis harapkan untuk menyempurnakan skripsi ini serta untuk dijadikan bahan acuan bagi penulis masa-masa yang akan datang dan semoga bermanfaat dalam Ilmu Pengetahuan.

Aamiin ya Robbalalamiin...

Wa'alaikumsalam Warohmatullahi Wabarokatuh

Curup, 14 Agustus 2025

Penulis



Heni Wahyuni

NIM. 21671024

MOTTO

**“WAHAI ORANG-ORANG YANG BERIMAN! MOHONLAH
PERTOLONGAN (KEPADA ALLAH) DENGAN SABAR DAN SALAT,
SUNGGUH ALLAH BESERTA ORANG-ORANG YANG SABAR.”**

Q.S AL-BAQARAH AYAT 153

“GAGAL HANYA TERJADI JIKA KITA MENYERAH”

B.J. HABIBIE

“KESUKSESAN ITU BUKAN DITUNGGU TETAPI DIWUJUDKAN”

PERSEMBAHAN



Alhamdulillah ku ucapkan puji syukur kepada Allah Swt atas setiap karunia yang diberikan sehingga scenario yang telah engkau atur membawa pada lembaran yang selama ini ku nanti. Sholawat teriring salam semoga senantiasa tercurah kepada Nabi kita Nabi Muhammad SAW, yang telah membawa kita dari alam kegelapan menuju alam yang penuh dengan teknologi ini. Skripsi ini penulis persembahkan kepada:

1. Untuk cinta pertamaku Ayahanda Selamat Surani, terimakasih selama ini telah memberikan kasih sayang, dukungan moril maupun materil, demi tercapainya Strata Satu Hukum. Meskipun bercucur keringat, hujan, bahkan panas teriknya matahari engkau tak pernah menyerah. Meskipun keadaan menuntutmu untuk terus bekerja setiap hari, engkau tak pernah mengeluh. Percayalah ayah ketika aku sudah berprestasi akan ku buktikan bahwa keluarga kita tak serendah yang orang lain lihat. *I Love You...*
2. Untuk Ibunda tersayang Yeni Santiani, Pintu Syurga ku yang telah melahirkan, merawat dan membesarkanku dengan penuh kasih sayangmu. Terimakasih atas segala pengorbananmu yang tanpa meminta balas budi. Berkat cinta, do'a serta dukunganmu saya kuat sampai hari ini. Meskipun keadaan mengharuskan engkau untuk berkerja juga, engkau tak mempermasalahkan itu. Saya tau betul apa yang engkau alami dan engkau rasakan, percayalah aku akan mengubah keadaan itu menjadi lebih baik. *I Love You...*
3. Ucapan terima kasih juga penulis sampaikan kepada Keluarga Besar baik dari pihak Bapak/Ibu yang senantiasa memberikan motivasi, perhatian, dan semangat, baik secara moril maupun materil, dalam proses perkuliahan ini. Kebersamaan dan kehangatan keluarga telah menjadi pelipur lara dan penguat hati dalam menghadapi berbagai tantangan selama masa studi.

4. Saya ucapkan terimakasih juga kepada kedua pembimbing saya Bapak David Aprizon Putra, S.H., M.H. dan Bapak Sidiq Aulia, S.H.I., M.H.I yang telah membimbing dan mengarahkan saya dalam proses pengerjaan skripsi ini. Trimakasih atas waktu dan masukan serta sarannya guna kebaikan skripsi ini.
5. Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada organisasi Resimen Mahasiswa (Menwa) Satuan 2605 CYP Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup, yang telah menjadi bagian penting dalam perjalanan hidup penulis selama masa perkuliahan. Terima kasih atas segala pengalaman, kedisiplinan, wawasan kebangsaan, serta nilai-nilai tanggung jawab dan kepemimpinan yang telah ditanamkan. Semua itu sangat membantu membentuk karakter penulis dalam menghadapi berbagai tantangan, termasuk dalam penyusunan skripsi ini.
6. Dan yang tak kalah penting penulis sampaikan kepada sahabat-sahabat seperjuangan, Viana Januarti khususnya, Ilhama Karina Harahap, dan Veli yulia Afnisah yang telah menjadi teman berbagi suka dan duka selama masa perkuliahan. Terima kasih atas kebersamaan, tawa, motivasi, dan semangat yang selalu kalian berikan. Di saat penulis hampir menyerah, kalian hadir sebagai penyemangat untuk terus melangkah. Bersahabat dengan kalian adalah anugerah tak ternilai dalam perjalanan hidup ini. Janji setelah ini jangan seperti yang lain! tetaplah menjadi sahabatku sampai kapanpun.
7. Seluruh Staf Akademik dan Tenaga Pengajar, Yang telah memberikan ilmu, bimbingan, dan fasilitas yang sangat bermanfaat dalam proses belajar dan penyusunan skripsi ini.
8. Almamaterku Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup, dan
9. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu per satu, Yang telah memberikan dukungan dan inspirasi, serta turut berkontribusi dalam penyelesaian skripsi ini.

PEDOMAN TRANSLITERASI

Dalam skripsi (baca: Islam), alih aksara atau transliterasi, adalah keniscayaan. Oleh karena itu, untuk menjaga konsistensi, aturan yang berkaitan dengan alih aksara ini penting diberikan. Pengetahuan tentang ketentuan ini harus diketahui dan dipahami, tidak saja oleh mahasiswa yang akan menulis tugas akhir, melainkan juga oleh dosen, khususnya dosen pembimbing dan dosen penguji, agar terjadi saling kontrol dalam penerapan dan konsistensinya. Dalam dunia akademis, terdapat beberapa versi pedoman alih aksara, antara lain versi Turabian, Library of Congress, Pedoman dari Kementrian Agama dan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI, serta versi Paramadina. Umumnya, kecuali versi Paramadina, pedoman alih aksara tersebut meniscayakan digunakannya jenis huruf (font) tertentu, seperti font Transliterasi, Times New Roman, atau Times New Arabic. Untuk memudahkan penerapan alih aksara dalam penulisan tugas akhir, pedoman alih aksara ini disusun Sesuai dengan SKB Menteri Agama RI, Menteri Pendidikan dan Menteri Kebudayaan RI No. 158/1987 dan No. 0543b/U/1987 Tertanggal 22 Januari 1988.

A. Konsonan Tunggal

Fonem konsonan bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf. Dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf dan sebagian dilambangkan dengan tanda, dan sebagian lagi dilambangkan dengan huruf dan tanda sekaligus. Berikut ini daftar huruf Arab yang dimaksud dan transliterasinya dengan huruf latin:

Tabel 1.1: Tabel Transliterasi Konsonan

Huruf arab	Nama	Huruf Latin	Keterangan
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Bā'	<i>b</i>	-
ت	Tā'	<i>t</i>	-
ث	Tsa'	<i>ś</i>	s (dengan titik di atas)

ج	Ġīm	j	Je
ح	Ha	h	ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	Ka dan ha
د	Dal	d	de
ذ	Ẓal	ẓ	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	r	er
ز	Zal	z	zet
س	Sin	s	es
ش	Syin	sy	Es dan ye
ص	Ṣad	ṣ	es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍad	ḍ	de (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ظ	Ẓa	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ع	`ain	`	koma terbalik (di atas)
غ	Gain	g	ge
ف	Fa	f	ef
ق	Qaf	q	ki
ك	Kaf	k	ka
ل	Lam	l	el

م	Mim	m	em
ن	Nun	n	en
و	Wau	w	we
ه	Hā'	h	ha
ء	Hamzah		
ي	Yā	y	ye

B. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

1. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Tabel 1.2: Tabel Transliterasi Vokal Tunggal

Huruf arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Fathah	a	a
إ	Kasrah	i	i
أ	Dammah	u	u

2. Vokal Rangkap

Vokal Rangkap Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf sebagai berikut:

Tabel 1.3: Tabel Transliterasi Vokal Rangkap

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
يَـ	Fathah dan ya	ai	a dan u
وَـ	Fathah dan wau	au	a dan u

Contoh

- كَتَبَ Kataba
- فَعَلَ Fa'ala
- كَيْفَ Kaifa
- حَوْلَ Haula

C. Maddah

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harakat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda sebagai berikut:

Tabel 1.4: Tabel Transliterasi Maddah

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
أَ..يَ..أَ	Fathah dan alif atau ya	ā	a dan garis di atas
إِ..يَ	Kasrah dan ya	ī	i dan garis di atas
وُ..	Dammah dan wau	ū	u dan garis di atas

Contoh

- قَالَ Qala
- يَقُولُ Yakuwlu

D. Ta' Marbutah

Transliterasi untuk ta' marbutah ada dua, yaitu:

1. Ta' marbutah hidup

Ta' marbutah hidup atau yang mendapat harakat fathah, kasrah, dan dammah, transliterasinya adalah "t"

2. Ta' marbutah mati

Ta' marbutah mati atau yang mendapat harakat sukun, transliterasinya adalah "h"

3. Kalau pada kata terakhir dengan ta' marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka ta' marbutah itu ditransliterasinya dengan "h"

E. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau tasydid yang dalam tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda syaddah atau tanda tasydid, ditransliterasikan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda syaddah itu.

Contoh:

- لَكِنَّ Lakinna
- نَبِيَّ Nabiyyu

F. Kata Sandang Kata

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu لا, namun dalam transliterasi ini kata sandang itu dibedakan atas:

1. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiyah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf "l" diganti dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu.

2. Kata sandang yang diikuti huruf qamariyah

Kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariyah ditransliterasikan dengan sesuai dengan aturan yang digariskan di depan dan sesuai dengan bunyinya.

Baik diikuti oleh huruf syamsiyah maupun qamariyah, kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan tanpa sempang.

Contoh:

- الْبَيْتُ Albaitu
- الْكُرَاسَةُ Alkurasatu

G. Hamzah

Hamzah ditransliterasikan sebagai apostrof. Namun hal itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Sementara hamzah yang terletak di awal kata dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa alif.

H. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata, baik fail, isim maupun huruf ditulis terpisah. Hanya kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harkat yang dihilangkan, maka penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

I. Huruf Kapital

Meskipun dalam sistem tulisan Arab huruf kapital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf kapital seperti apa yang berlaku dalam EYD, di antaranya: huruf kapital digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri dan permulaan kalimat.

Bilamana nama diri itu didahului oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Penggunaan huruf awal kapital untuk Allah hanya berlaku bila dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, huruf kapital tidak dipergunakan.

J. Tajwid

Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan Ilmu Tajwid. Karena itu peresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

ABSTRAK

Heni Wahyuni
21671024

Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik Di Tinjau Dari Maqoshid Asy-Syariah (Studi Kasus Kabupaten Rejang Lebong)

Penelitian ini membahas tentang Implementasi Permenhub No. 45 Tahun 2020 terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik Ditinjau dari Maqāsid Asy-Syariah (Studi Kasus Kabupaten Rejang Lebong). Fokus penelitian ini adalah bagaimana penerapan Permenhub No. 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong, bagaimana upaya Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam menanggulangi penyalahgunaan sepeda listrik, serta bagaimana tinjauan Maqāsid Syariah terhadap fenomena tersebut.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian yuridis empiris. Data diperoleh melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi, kemudian dianalisis secara deskriptif kualitatif.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Permenhub No. 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong belum berjalan optimal. Upaya yang dilakukan Dishub dan Kepolisian lebih banyak berupa sosialisasi, himbauan, dan edukasi, namun belum diikuti dengan penegakan hukum yang tegas. Dari perspektif Maqāsid Syariah, penyalahgunaan sepeda listrik yang menimbulkan bahaya, baik bagi diri sendiri maupun orang lain, jelas bertentangan dengan prinsip menjaga jiwa (ḥifẓ al-nafs), yang merupakan salah satu tujuan utama syariat Islam.

Kata Kunci: *Implementasi, Permenhub No. 45 Tahun 2020, Sepeda Listrik, Maqāsid Syariah, Rejang Lebong*

ABSTRACT

Heni Wahyuni
21671024

***Implementation of Minister of Transportation Regulation No. 45 of 2020
Regarding the Misuse of Electric Bicycles in Terms of Maqashid al-Syariah
(Case Study of Rejang Lebong Regency)***

This study discusses the implementation of Minister of Transportation Regulation No. 45 of 2020 regarding the misuse of electric bicycles in terms of Maqashid al-Syariah (Case Study of Rejang Lebong Regency). The focus of this study is the implementation of Minister of Transportation Regulation No. 45 of 2020 in Rejang Lebong Regency, the efforts of the Transportation Agency and the Police in addressing the misuse of electric bicycles, and how Maqashid al-Syariah addresses this phenomenon.

This study uses a qualitative approach with an empirical juridical research method. Data were obtained through interviews, observations, and documentation, then analyzed descriptively and qualitatively.

The results indicate that the implementation of Minister of Transportation Regulation No. The implementation of Ministerial Regulation No. 45 of 2020 in Rejang Lebong Regency has not been optimal. Efforts by the Transportation Agency and the police have focused primarily on outreach, appeals, and education, but have not been accompanied by firm law enforcement. From the perspective of Maqāṣid Syariah (Islamic Law), the misuse of electric bicycles, which poses a danger to both oneself and others, clearly contradicts the principle of preserving the soul (ḥifẓ al-naḥs), one of the primary objectives of Islamic law. Keywords: Implementation, Ministerial Regulation No. 45 of 2020, Electric Bicycles, Maqāṣid Syariah, Rejang Lebong

Keywords: Implementation, Ministerial Regulation No. 45 of 2020, Electric Bicycles, Maqoshid Asy-Syariah, Rejang Lebong

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING	ii
PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
MOTTO	vi
PERSEMBAHAN.....	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI	ix
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT	xvii
DAFTAR ISI.....	xviii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi Masalah.....	15
C. Batasan Masalah	16
D. Rumusan Masalah.....	17
E. Tujuan Penelitian	17
F. Manfaat Penelitian.....	18
G. Tinjauan Terdahulu.....	18
H. Penjelasan Judul.....	20
I. Metode Penelitian.....	24

BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	29
A. Landasan Teori	29
1. Pengertian Implementasi	29
2. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	31
3. Sepeda Listrik.....	33
4. Regulasi Terkait Penggunaan Sepeda Listrik.....	35
5. Maqoshid Asy-Syariah	37
B. Kerangka Berpikir.....	45
BAB III GAMBARAN UMUM.....	46
A. Gambaran Umum Kabupaten Rejang Lebong.....	46
B. Gambaran Umum Kepolisian Resort (Polres) Rejang Lebong.....	52
C. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong ..	57
D. Gambaran Umum Penggunaan Sepeda Listrik di Kabupaten Rejang Lebong.....	63
BAB IV HASIL PENELITIAN.....	69
A. Bagaimana Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Pasal 4 Ayat 1 dan Pasal 5 Ayat 3 di Kabupaten Rejang Lebong.	69
B. Bagaimana Tinjauan Maqoshid Asy-Syariah terhadap PenyalahgunaanSepeda Listrik	80
C. Bagaimana Upaya Penegakan Hukum (Dishub dan Satlantas) dalam menertipkan Penyalahgunaan Pengguna Sepeda Listrik.	83
BAB V PENUTUP.....	91
A. Kesimpulan	91
B. Saran.....	92
DAFTAR PUSTAKA.....	93
LAMPIRAN.....	

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Tabel Transliterasi Konsonan	ix
Tabel 1.2 Tabel Transliterasi Vokal Tunggal	xi
Tabel 1.3 Tabel Transliterasi Vokal Rangkap	xii
Tabel 1.4 Tabel Transliterasi Maddah	xii
Tabel 1.5 Data Pelaku Pengguna Sepeda Listrik	65

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Persentase Luas Daerah di Kabupaten Rejang Lebong 2024	49
Gambar 1.2 Struktur Organisasi Satuan lalu Lintas Polres Kabupaten Rejang Lebong	56
Gambar 1.3 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong	62

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sepeda merupakan salah satu sarana transportasi yang digunakan oleh masyarakat di berbagai belahan dunia, mulai dari anak-anak hingga lanjut usia. Selain berfungsi sebagai alat mobilitas, sepeda juga menjadi hobi yang digemari oleh berbagai kalangan. Aktivitas bersepeda tidak hanya dikenal sebagai olahraga yang populer, tetapi juga kerap dijadikan ajang kompetisi dalam berbagai perlombaan. Saat ini, bersepeda telah berkembang menjadi bagian dari gaya hidup masyarakat. Keberadaan sepeda turut memberikan kontribusi nyata terhadap peningkatan kesadaran akan isu lingkungan, mengingat sepeda termasuk transportasi ramah lingkungan. Tidak mengherankan jika kini sepeda semakin banyak dipilih sebagai alternatif selain kendaraan bermotor, apalagi dengan kemajuan teknologi yang membuat desain dan fiturnya semakin modern. Di era serba canggih ini, masyarakat di seluruh dunia, termasuk di Indonesia, telah merasakan manfaat perkembangan teknologi tersebut, tak terkecuali pada inovasi sepeda.

Indonesia termasuk negara yang mengalami kemajuan pesat, tidak hanya dalam sektor ekonomi, tetapi juga pada bidang transportasi dan teknologi. Seiring berkembangnya teknologi modern, lahirlah inovasi kendaraan berupa sepeda listrik, yang merupakan hasil pengembangan dari sepeda tradisional. Sepeda listrik, atau yang sering disebut e-bike, adalah salah satu jenis kendaraan bertenaga listrik yang dikembangkan dari sepeda konvensional. Jika pada sepeda biasa pergerakannya sepenuhnya bergantung pada kayuhan pedal, maka pada sepeda listrik telah ditambahkan baterai dan motor listrik sebagai penggerak pendukung. Kehadiran sepeda listrik memperkenalkan konsep mobilitas baru yang turut memberikan warna dalam dunia transportasi global. Dalam penggunaannya, sepeda listrik dirancang

sebagai moda transportasi ramah lingkungan yang mengedepankan pemanfaatan energi terbarukan.¹

Sepeda listrik memanfaatkan kombinasi baterai dan motor listrik untuk mendukung pergerakannya. Meskipun demikian, pengguna tetap dapat mengoperasikannya layaknya sepeda konvensional dengan mengayuh pedal, hanya saja tenaga yang diperlukan jauh lebih ringan karena adanya bantuan motor listrik. Dukungan ini memungkinkan pengendara menempuh jarak lebih jauh dengan jumlah tenaga yang sama. Kehadiran sepeda listrik memberikan warna tersendiri dalam dunia transportasi, menghadirkan konsep mobilitas yang berbeda di kancah global. Namun, demi menjaga keselamatan, penggunaan sepeda listrik tidak dianjurkan di jalan raya. Hal ini disebabkan oleh keterbatasan kecepatan, yang umumnya hanya mencapai maksimum 25 km/jam atau di bawah 40 km/jam, serta klasifikasinya yang termasuk ke dalam kategori kendaraan bermotor tertentu.² Faktanya, masih banyak pengguna sepeda listrik yang mengoperasikannya di jalan raya, bahkan tidak sedikit di antaranya dikendarai oleh anak-anak. Tingginya minat masyarakat terhadap sepeda listrik mendorong produsen untuk terus meningkatkan pasokan guna memenuhi permintaan pasar. Baik di wilayah perkotaan maupun pedesaan, penggunaan sepeda listrik oleh anak-anak semakin sering dijumpai. Selain karena harganya yang relatif terjangkau bagi kalangan menengah ke atas, faktor gaya hidup dan tren juga berperan besar dalam meningkatnya popularitas sepeda listrik di masyarakat. Kondisi ini menimbulkan kekhawatiran tersendiri mengingat risiko kecelakaan yang dapat dialami penggunaanya tergolong cukup tinggi.

Mengenai upaya untuk mendukung pembangunan yang berkelanjutan dan gaya hidup sehat di tengah masyarakat, berbagai inisiatif terus diupayakan oleh berbagai pihak, termasuk institusi kepolisian. Salah

¹ Ramadhan H Nainggolan B, Innaswara F, Pratiwi G, “*Rancang Bangun Sepeda Listrik Menggunakan Panel*”, Politeknologi vol.15, no.3 (2016): 264, <https://doi.org/10.32722/pt.v15i3.861>

² Mutiara Hermawati, “*Penegakan HUKUM Bagi Pengguna Sepeda Listrik di Jalan Raya Dalam Perspektif Hukum Positif Indonesia (Undang-Undang Lalu Lintas)*”, Media Hukum Indonesia, vol.2, No.2 (2024): 70, <https://doi.org/10.5281/zenodo.11151871>

satu bentuk dukungan tersebut terlihat dalam pernyataan Kapolri Jenderal Polisi Listyo Sigit Prabowo menyampaikan pentingnya pemanfaatan sepeda sebagai sarana transportasi yang ekonomis, sehat, dan ramah lingkungan dalam rangka peringatan Hari Sepeda Sedunia. Dalam unggahan di akun Instagram resminya, beliau menekankan bahwa sepeda tidak hanya memberikan manfaat bagi kesehatan individu, tetapi juga berperan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan pelestarian lingkungan hidup. Sepeda dinilai memiliki potensi untuk meningkatkan daya tarik wisata, khususnya di daerah yang memiliki keindahan alam, serta berkontribusi terhadap pencapaian tujuan pembangunan nasional. Dalam kesempatan tersebut, Kapolri juga mengimbau masyarakat untuk senantiasa mematuhi aturan lalu lintas saat bersepeda, termasuk penggunaan helm, lampu, dan reflektor sebagai langkah preventif demi keselamatan bersama.³ Tetapi hingga saat ini, belum ditemukan pernyataan resmi dari Kapolri Jenderal Polisi Listyo Sigit Prabowo yang secara khusus membahas mengenai penggunaan sepeda listrik di jalan raya. Pernyataan-pernyataan yang beredar terkait larangan penggunaan sepeda listrik di jalan umum umumnya berasal dari pihak kepolisian di tingkat daerah, seperti Satlantas dan Ditlantas, serta merujuk pada regulasi Kementerian Perhubungan, khususnya Permenhub Nomor 45 Tahun 2020. Sementara itu, pernyataan Kapolri yang pernah disampaikan kepada publik lebih bersifat umum, seperti dalam peringatan Hari Sepeda Sedunia, di mana beliau mendorong penggunaan sepeda sebagai transportasi alternatif yang sehat dan ramah lingkungan, tanpa menyebut secara spesifik mengenai sepeda listrik. Dengan demikian, hingga kini belum ada arahan langsung dari Kapolri terkait kebijakan khusus penggunaan sepeda listrik di ruang lalu lintas umum.

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menyampaikan bahwa sepeda listrik merupakan salah satu moda transportasi alternatif yang ramah lingkungan dan dapat dimanfaatkan sebagai alat mobilitas jarak pendek, khususnya untuk menunjang perjalanan dari dan menuju simpul transportasi

³ Memo.co.id. (2023). *Kepala Polri Mendorong Pemanfaatan Sepeda untuk Pertumbuhan Ekonomi Berkelanjutan*, <https://memo.co.id> : (Diakses pada hari Kamis , tanggal 5 Juni 2025)

seperti stasiun atau kawasan perkantoran. Namun, penggunaan sepeda listrik harus diatur secara ketat untuk menjamin keselamatan. Pengguna disarankan berusia minimal 12 tahun dengan pengawasan orang dewasa, dan kendaraan tidak boleh dimodifikasi kecepatannya, dengan batas kecepatan maksimal 25 km/jam. Sepeda listrik juga harus dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan seperti lampu, rem yang berfungsi, reflektor, dan klakson. Penggunaannya dianjurkan hanya di kawasan tertentu seperti pemukiman, jalur sepeda, atau area wisata, dan belum diperbolehkan di jalan raya umum karena keterbatasan infrastruktur. Menteri Perhubungan juga mendorong pemerintah daerah untuk menyusun regulasi turunan berdasarkan pedoman nasional, serta melibatkan pemangku kepentingan seperti kepolisian, akademisi, dan lembaga teknis dalam penyusunan standar operasional. Selain itu, ia menekankan bahwa pengembangan sepeda listrik juga dapat memberikan manfaat sosial dan ekonomi, khususnya dalam mendukung aktivitas pelaku UMKM dan memperluas jangkauan mobilitas masyarakat.⁴

Seiring meningkatnya penggunaan sepeda listrik di kalangan masyarakat, demi menjaga keselamatan para pengguna jalan, Satuan Lalu Lintas Polrestabes Makassar menetapkan larangan pengoperasian sepeda listrik di jalan raya. Penggunaan di area tersebut dinilai berisiko, terutama karena banyak dikendarai oleh anak-anak di bawah umur. Sepeda listrik hanya diperbolehkan digunakan di lingkungan rumah atau kawasan tertentu yang telah ditetapkan. Pihak kepolisian terus melakukan sosialisasi, memberikan imbauan, serta mengambil tindakan tegas terkait bahaya mengoperasikan sepeda listrik di jalan raya. Ketentuan mengenai sepeda listrik telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik. Beberapa persyaratan yang diberlakukan antara lain pengendara wajib menggunakan

⁴ Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (Jumat, 21 Februari 2020). *Kemenhub Kaji Penggunaan Kendaraan Sepeda Bertenaga Listrik Ramah Lingkungan di Kawasan Perkotaan*, https://portal.depup.go.id/post/read/kemenhub-kaji-penggunaan-kendaraan-sepeda-bertenaga-listrik-ramah-lingkungan-di-kawasan-perkotaan?utm_source= (Diakses pada hari Minggu, tanggal 22 Juni 2025)

helm, berusia minimal 12 tahun, tidak membawa penumpang kecuali terdapat jok khusus, serta dilarang memodifikasi daya motor listrik.⁵

Di kota Bengkulu, penggunaan sepeda listrik semakin marak dan kini sering terlihat berbaur dengan kendaraan bermotor di jalan raya. Fenomena ini menimbulkan keprihatinan karena sepeda listrik sesungguhnya memiliki kecepatan hampir setara sepeda motor, sementara pengendaranya kerap tak menggunakan helm dan belum memahami kewajiban berkendara, sehingga menimbulkan risiko tinggi bagi diri sendiri dan pengguna jalan lain.⁶ Dalam rangka menjaga keselamatan para pengguna jalan sekaligus menertibkan lalu lintas, Direktur Lalu Lintas Polda Bengkulu, Kombes Pol Joko Suprayitno, S.St., M.K., S.H., mengeluarkan imbauan serta larangan kepada masyarakat agar tidak mengoperasikan sepeda motor listrik di jalan raya. Hal ini didasari oleh pertimbangan bahwa keberadaan sepeda listrik di jalur umum berpotensi membahayakan keselamatan penggunaannya maupun pengendara lain. Menurut Kombes Pol Joko Suprayitno, sepeda listrik hanya diizinkan untuk dipakai di area-area tertentu yang telah ditetapkan, bukan di seluruh jalan umum. Berdasarkan data yang diperoleh, mayoritas pengguna sepeda motor listrik adalah anak-anak sekolah dan orang dewasa, yang seharusnya mengoperasikannya di kawasan khusus, bukan di jalan raya.⁷

Kabid Lalu Lintas Dishub Bengkulu Selatan, Dwi Prian Dona, M.Si, menegaskan bahwa berdasarkan Permenhub No. 45/2020 Pasal 5, sepeda listrik hanya boleh digunakan di jalur khusus (seperti jalur sepeda, kawasan wisata, kawasan perumahan).⁸ Namun saat ini, banyak sepeda listrik naslah

⁵ Makassar, KOMPAS.TV. (18 Juli 2022), kompas.tv/regional/309945/larangan-penggunaan-sepeda-listrik-di-jalan-raya (diakses pada hari Kamis, tanggal 27 Februari 2025)

⁶ Radio Republik Indonesia, 4 April 2025. Sepeda Listrik Kian Marak Ditemui di Jalan Raya, https://rri.co.id/bengkulu/daerah/1433823/sepeda-listrik-kian-marak-ditemui-di-jalan-raya?utm_source=: (diakses pada hari Minggu, 22 Juni 2025)

⁷ Dirlantas Polda Bengkulu Larang Sepeda Listrik Masuk Jalan Raya, 2 Januari 2024, [Tribatanews.polri.go.id](https://tribatanews.polri.go.id) (diakses pada hari Jum'at, tanggal 28 Februari 2025)

⁸ Radar Selatan, 15 November 2023. Pengendara Sepeda Listrik Tak Boleh Di Jalan Raya, https://radarselatan.bacakoran.co/read/425/pengendara-sepeda-listrik-tak-boleh-di-jalan-raya?utm_source=: (diakses pada hari Minggu, 22 Juni 2025)

digunakan di jalan raya oleh anak-anak dan pelajar. Oleh karena itu Dishub terus melakukan sosialisasi agar masyarakat memahami bahwa sepeda listrik tidak boleh digunakan di jalan raya karena bukan kategori kendaraan bermotor dan dapat membahayakan pengendaranya serta pengguna jalan lain.

Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Rejang Lebong saat ini aktif menggelar sosialisasi mengenai larangan penggunaan sepeda listrik (seli) di jalan raya. Dalam kesempatan tersebut, Kapolres Rejang Lebong AKBP Tonny Kurniawan, S.I.K., melalui Kasat Lantas AKP Radian Andy Pratomo, S.I.K., menegaskan bahwa pengoperasian seli di jalan umum tidak diperkenankan karena bertentangan dengan ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan.⁹ Salah satu pelanggaran yang sering ditemukan adalah sepeda listrik yang digunakan mampu mencapai kecepatan hingga 40 km/jam, melebihi batas maksimum 25 km/jam yang telah ditetapkan dalam regulasi. Selain itu, penggunaan seli di jalan raya dinilai meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas, bahkan sejumlah kasus kecelakaan telah tercatat akibat kendaraan ini. Oleh karena itu, pihak kepolisian mengimbau masyarakat, terutama para orang tua, untuk lebih berhati-hati dalam mengizinkan anak-anak menggunakan sepeda listrik dan memastikan pemakaiannya terbatas pada area yang sesuai aturan. Jika pelanggaran serupa masih ditemukan, Satlantas akan mengambil tindakan tegas demi menjamin keselamatan para pengguna jalan.

Berdasarkan data yang disampaikan oleh Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasat Lantas) Polres Rejang Lebong, AKP Melisa, sepanjang tahun 2024 telah terjadi sebanyak 103 kasus kecelakaan lalu lintas (lakalantas) di Kabupaten Rejang Lebong. Mayoritas korban dalam kasus-kasus tersebut berasal dari kalangan pelajar dan mahasiswa, dengan rentang usia antara 14 hingga 20 tahun, yang mencapai sebanyak 55 orang.¹⁰ Untuk menanggulangi

⁹ Rejang Lebong, Curupekspres.com, Senin 26 september 2022. Dilarang Bawa Seli di Jalan Raya, <https://curupekspres.com/read/045644666/dilarang-bawa-seli-di-jalan-raya>: (Diakses pada hari Minggu, 22 Juni 2025)

¹⁰ Rejang Lebong, Bengkulu(ANTARA). Polisis Rejang Lebong Tingkatkan Sosialisasi Tertib Berlalu Lintas,

kondisi tersebut, pihak kepolisian secara aktif melaksanakan sosialisasi ke sekolah-sekolah tingkat SMP, SMA, hingga perguruan tinggi melalui kegiatan seperti upacara bendera dan program edukatif lainnya. Selain itu, pihak kepolisian juga menghimbau kepada orang tua agar tidak memberikan izin kepada anak-anak di bawah umur untuk mengendarai kendaraan bermotor, serta meminta pihak sekolah untuk melarang siswa membawa sepeda motor ke lingkungan sekolah. Upaya ini merupakan bagian dari strategi preventif guna menekan angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan usia produktif di wilayah Rejang Lebong.

Pengamatan langsung di lapangan merupakan salah satu metode penting dalam memperoleh data yang akurat dan objektif mengenai fenomena sosial di masyarakat. Dalam penelitian ini, observasi dilakukan untuk melihat secara nyata bagaimana praktik penggunaan sepeda listrik oleh masyarakat di wilayah Kota Curup, Kabupaten Rejang Lebong. Observasi ini menjadi bagian penting dalam mendukung analisis terhadap penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020. Observasi ini dilakukan selama tiga hari secara bergantian di beberapa kecamatan yang berada dalam wilayah Kabupaten Curup, tempat tersebut dipilih karena merupakan kawasan padat penduduk, pusat pendidikan, dan memiliki aktivitas lalu lintas yang cukup tinggi, sehingga relevan dijadikan lokasi pengamatan perilaku pengguna sepeda listrik di ruang publik. Tujuan observasi ini adalah untuk melihat secara langsung bagaimana realitas penggunaan sepeda listrik di jalan raya, khususnya oleh pelajar dan masyarakat umum, serta bagaimana kepatuhan terhadap aturan keselamatan dan regulasi lalu lintas.

Pada hari pertama, observasi dilakukan di beberapa titik padat aktivitas, antara lain perempatan antara Jl. Baru, Jl Curup-Lebong, dan Jl. D.I. Panjaitan dalam kurun waktu antara pukul 08.00 hingga 10.00 WIB, terlihat cukup banyak pengguna sepeda listrik yang melintas, berjumlah sekitar 3 pengguna. Sebagian besar dari mereka adalah anak-anak yang mengendarai

sepeda listrik, namun adapula sebagian dari mereka adalah remaja, yang mengkhawatirkan, sebagian besar dari pengguna tersebut tidak menggunakan alat keselamatan seperti helm, dan berkendara tanpa pendamping orang dewasa. Kondisi lalu lintas yang cukup padat, terutama di sekitar Jl. Baru, semakin memperbesar risiko kecelakaan, apalagi tanpa adanya pengawasan dari aparat terkait di lapangan.¹¹ Observasi hari kedua dilakukan di Kecamatan Curup Utara, dengan titik pengamatan di sekitar Jl. Curup-Lebong tepatnya di sekitar Danau Bermanei Talang Kering. Pada lokasi ini, terpantau sekitar 2 pengguna sepeda listrik dalam waktu dua jam pengamatan.¹² Pada observasi kali ini pengguna adalah remaja dan Orang tua. Fenomena serupa terlihat kembali, yakni pengendara sepeda listrik yang tidak mengenakan helm baik pengendara utama maupun penumpangnya. Hari ketiga observasi difokuskan pada titik pengamatan dilakukan di sekitar kawasan Jl. Raya Curup- Lubuk Linggau tepatnya di area sekitar dekat SMA Negeri 2 Rejang Lebong dengan pengamatan selama dua jam. Terlihat sekitar dua pengguna sepeda listrik, dengan karakteristik yang hampir sama, yaitu pelajar usia remaja dan orang dewasa yang sebagian besar tidak menggunakan helm dan berkendara tanpa pendamping.¹³

Dari hasil observasi selama tiga hari di tempat tersebut, dapat disimpulkan bahwa penggunaan sepeda listrik di Kota Curup masih belum sepenuhnya mengikuti ketentuan yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020. Sebagian besar pengendara adalah anak-anak dan pelajar, yang menggunakan sepeda listrik tanpa perlengkapan keselamatan, tanpa pengawasan orang dewasa, dan bahkan berkendara secara tidak tertib. Fenomena ini menunjukkan masih rendahnya pemahaman dan kesadaran masyarakat terhadap regulasi penggunaan sepeda listrik.

Selain itu, perlindungan terhadap anak juga menjadi fokus penting dalam kerangka hukum nasional. Hal ini diatur secara jelas dalam Undang-Undang Nomor 35 Tahun 2014 tentang Perubahan atas

¹¹ Observasi Lapangan: Jl. Baru, Kamis 10 Juli 2025

¹² Observasi Lapangan : Jl. Curup-Lebong, Sabtu 12 Juli 2025

¹³ Observasi Lapangan : Jl. Raya Curup- Lubuk Linggau, Jum'at 17 Juli 2025

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak, yang menegaskan bahwa anak berhak memperoleh perlindungan dari segala bentuk kekerasan, penyalahgunaan, eksploitasi, dan perlakuan yang membahayakan keselamatan serta tumbuh kembangnya. Pasal 4 UU ini menyatakan bahwa setiap anak berhak untuk dapat hidup, tumbuh, berkembang, dan berpartisipasi secara wajar sesuai harkat dan martabat kemanusiaan, serta mendapat perlindungan dari kekerasan dan diskriminasi. Dalam konteks penyalahgunaan sepeda listrik, regulasi ini memberikan dasar hukum yang kuat bahwa anak-anak harus dilindungi dari risiko kecelakaan dan dampak buruk akibat penggunaan kendaraan yang tidak sesuai ketentuan usia maupun keselamatan. Dengan demikian, penerapan Permenhub No. 45 Tahun 2020 sejalan dengan amanat UU Perlindungan Anak untuk menciptakan lingkungan yang aman bagi anak, baik di rumah maupun di ruang publik.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) secara umum mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dengan tujuan mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. UU ini juga menekankan kewajiban setiap pengguna jalan untuk berperilaku tertib dan mematuhi peraturan lalu lintas demi keselamatan bersama. Dengan demikian, penggunaan sepeda listrik yang tidak sesuai ketentuan, terutama oleh anak di bawah umur atau di jalan raya umum, bertentangan dengan prinsip-prinsip keselamatan yang diatur dalam UU LLAJ.

Kedua regulasi ini memperkuat urgensi penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 agar anak-anak dan masyarakat luas terlindungi dari risiko kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas, sekaligus menciptakan budaya berlalu lintas yang aman dan tertib.

Dalam rangka mengatur dan memastikan keselamatan serta ketertiban dalam penggunaan kendaraan ramah lingkungan, pemerintah telah menetapkan regulasi khusus mengenai sepeda listrik. Penggunaan sepeda listrik yang kian marak di masyarakat menuntut adanya kejelasan hukum agar tidak menimbulkan dampak negatif, baik bagi pengguna maupun lingkungan

sekitarnya. Sebagai upaya memberikan kepastian hukum terkait pengaturan sepeda listrik, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Penggerak Motor Listrik. Regulasi ini secara khusus mengatur ketentuan bagi sepeda listrik yang termasuk dalam kategori kendaraan tertentu bertenaga motor listrik. Dalam Pasal 1 ayat (7) dijelaskan bahwa sepeda listrik adalah kendaraan tertentu beroda dua yang dilengkapi dengan komponen mekanis berupa motor listrik.¹⁴ Sementara itu, sesuai Pasal 2 ayat (1) huruf b, sepeda listrik wajib memenuhi sejumlah persyaratan keselamatan, yang mencakup antara lain:¹⁵

- a. lampu utama;
- b. alat pemantul cahaya (*reflector*) atau lampu posisi belakang;
- 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 kilometer perjam).

Sebagai upaya memberikan pengaturan yang lebih detail terkait pemakaian kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan Republik Indonesia menetapkan berbagai ketentuan hukum yang harus dipatuhi masyarakat. Aturan ini bertujuan untuk memastikan keselamatan, ketertiban, serta kenyamanan berlalu lintas, terutama bagi pengguna kendaraan seperti sepeda listrik. Salah satu ketentuan penting tercantum dalam Pasal 4 Ayat (1), yang menyatakan bahwa setiap individu yang mengoperasikan kendaraan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (1) wajib memenuhi sejumlah persyaratan yang telah ditetapkan.¹⁶

¹⁴ Lihat pasal 1 ayat 7 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

¹⁵ Lihat Pasal 3 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

¹⁶ Lihat Pasal 4 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

- 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

Sebagai langkah pengaturan sekaligus pengendalian pemakaian sepeda listrik di area publik, peraturan perundang-undangan memberikan batasan tegas terkait wilayah operasional kendaraan tersebut. Ketentuan ini ditegaskan dalam Pasal 5 Ayat (3), yang menyatakan bahwa sepeda listrik hanya diperbolehkan beroperasi di jalur khusus atau di area tertentu saja. Adapun yang dimaksud dengan kawasan tertentu adalah sebagai berikut:¹⁷

- a. pemukiman;
- b. jalan yang diteapkan untuk hari bebas kendaraan bermotor (*car free day*);
- c. kawasan wisata;
- d. area sekitar sarana angkutan umum massal sebagai bagian dari Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik yang terintegrasi;
- e. area kawasan perkantoran; dan
- f. area diluar jalan.

Dari pernyataan di atas pada kenyataannya sepeda listrik banyak digunakan oleh anak-anak yang belum memahami aturan berlalu lintas dan

¹⁷ Lihat Pasal 3 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan No. 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

dioperasirasikan pada jalan raya umum. Hal ini dapat membahayakan bagi mereka dan berisiko tinggi terhadap kecelakaan. Anak-anak yang mengendarai sepeda listrik belum memiliki kemampuan fisik dan pemahaman yang memadai mengenai keselamatan di jalan raya, sehingga tindakan mereka dapat membahayakan diri sendiri dan pengguna jalan lainnya.

Allah SWT telah memberikan pedoman yang sangat jelas agar kita selalu berbuat baik dan menghindari segala bentuk kerusakan. Seperti dalam surat Al-Baqarah ayat 195, Allah berfirman:

وَأَنْفِقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ ﴿١٩٥﴾

Artinya, "*Berinfaklah di jalan Allah, janganlah jerumuskan dirimu ke dalam kebinasaan, dan berbuatbaiklah. Sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik.*"¹⁸

Ayat di atas merupakan perintah Allah SWT untuk menjauhi perbuatan yang dapat membawa kebinasaan. Kemudian dari pada itu janganlah melakukan perbuatan yang dapat membahayakan diri sendiri dan orang lain. Dengan begitu kita menjalankan perintah Allah untuk berbuat baik dan menjauhi kebinasaan, serta menjaga keamanan dan ketertiban dalam masyarakat.

Dalam kehidupan bermasyarakat, aturan dan tata tertib adalah hal yang sangat penting untuk menjaga kedamaian. Kita diajarkan untuk selalu taat kepada aturan yang telah ditetapkan, baik itu aturan agama, hukum negara, maupun norma sosial. Dalam Al-Qur'an, Allah SWT menegaskan pentingnya ketaatan ini dalam Surah An-Nisa ayat 59 yang berbunyi:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِيَ الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِنْ تَنَازَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِنْ كُنْتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ۚ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا ﴿٥٩﴾

¹⁸ Lihat Al-Qur'an. Al-Jaatsiyah [45] :18, (di Terejemahkan oleh : Mushaf Aminah),2002

Artinya: "Wahai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nabi Muhammad) serta ululamri (pemegang kekuasaan) di antara kamu. Jika kamu berbeda pendapat tentang sesuatu, kembalikanlah kepada Allah (Al-Qur'an) dan Rasul (sunahnya) jika kamu beriman kepada Allah dan hari Akhir. Yang demikian itu lebih baik (bagimu) dan lebih bagus akibatnya (di dunia dan di akhirat)." ¹⁹

Begitu pula dalam hadist yang menyebutkan bahwa:

عَنْ أَبِي سَعِيدٍ سَعْدُ بْنُ سِنَانَ الْخُدْرِيِّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ
صَلَّمَ قَالَ : لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

Dari Abu Sa'id, Sa'ad bin Sinan al-Khudri RA, sesungguhnya Rasulullah SAW bersabda: "Tidak boleh melakukan perbuatan yang bisa membahayakan diri sendiri dan membahayakan orang lain." (HR Ibnu Majah, No 2340). ²⁰

Hadis ini termasuk salah satu kaidah penting dalam Islam yang singkat tetapi mencakup prinsip mendasar dalam syariat, yaitu larangan untuk saling menimbulkan bahaya. Terdapat beberapa pandangan terkait makna *dharar* dan *dhirar*. Sebagian ulama menafsirkan *dharar* sebagai perbuatan yang membahayakan diri sendiri, sedangkan *dhirar* adalah tindakan yang merugikan orang lain. Pendapat lain menyebutkan bahwa *dharar* adalah perbuatan yang dapat menimbulkan kerusakan bagi orang lain, sedangkan *dhirar* berarti membalas kerusakan dengan kerusakan lain, baik dilakukan dengan sengaja maupun tanpa disengaja.

Syariat Islam diturunkan bukan sekadar sebagai kumpulan aturan hukum, melainkan mengandung tujuan-tujuan mulia dan mendalam yang dikenal dengan istilah *Maqashid Asy-Syariah*. Istilah ini terdiri dari dua kata, yaitu *maqashid* yang berarti tujuan atau kesengajaan, dan *syariah* yang secara harfiah bermakna jalan menuju sumber air, yang juga dapat diartikan sebagai jalan menuju sumber utama kehidupan. Secara umum, tujuan dari *Maqashid*

¹⁹ Lihat Al-Qur'an. Al-Jaatsiyah [45] :18, (di Terejemahkan oleh : Mushaf Aminah),2002

²⁰ HR Ibnu Majah No 2340

Asy-Syariah adalah untuk mewujudkan kemaslahatan bagi manusia.²¹ Kemaslahatan dapat terealisasi dengan baik jika lima unsur pokok pemeliharaan dapat diwujudkan dan dipelihara. Untuk mencapai tujuan ini, *Maqoshid Asy-Syariah* menetapkan lima aspek utama yang harus dijaga yaitu menjaga agama, menjaga jiwa, menjaga akal, menjaga keturunan, menjaga keturunan. Jika kelima aspek ini terjaga, maka kehidupan masyarakat akan harmonis dan bernilai ibadah. Berdasarkan permasalahan pada penelitian ini tidak semua orang mengoperasikan sepeda listrik dengan benar dan sesuai aturan yang berlaku. Penyalahgunaan seperti mengendarai tanpa perengkapan keselamatan atau di jalan yang tidak sesuai akan membahayakan nyawa pengendara ataupun orang lain. Penggunaan yang sembrono, apalagi oleh anak-anak tanpa pengawasan dapat menyebabkan kelalaian dan hilangnya kesadaran akan resiko. Sementara itu penyalahgunaan dapat menimbulkan kerusakan kendaraan yang dapat merugikan.

Berdasarkan pernyataan-pernyataan di atas dengan maraknya sepeda listrik saat ini, semakin mendorong produsen untuk semakin banyak memasok kebutuhan sepeda listrik ini. Pada dasarnya mayoritas yang menggunakan dan mengoperasikannya ialah anak-anak yang bahkan usianya di bawah standar peraturan dalam Permenhub No.45 tahun 2020, dengan usia di atas 12 tahun. Namun pada penelitian peneliti hanya berfokus pada anak-anak. Kemudian dari pada itu, banyak juga yang melanggar dalam berlalu lintas, yang semulanya hanya di pergunakan pada jalur khusus dan kawasan tertentu tetapi malah di gunakan pada jalan raya umum. Sehingga dapat membahayakan bagi pengguna dan orang lain. Berdasarkan lima unsur *Maqoshid Asy-Syariah* sesuai dengan permasalahan yang ada, peneliti menggunakan unsur menjaga jiwa (*hifdzu nafs*). Maka dari itu judul pada penelitian ini adalah **“IMPLEMENTASI PERMENHUB NOMOR 45 TAHUN 2020 TERHADAP PENYALAHGUNAAN SEPEDA LISTRIK**

²¹ Totok Jumanthoro, *Kamus Ushul Fiqih* (Jakarta: Sinar Grafika, 2005), 196.

DI TINJAU DARI MAQOSHID ASY-SYARIAH (studi kasus Kabupaten Rejang Lebong)”

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, terdapat beberapa isu utama terkait pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 dalam mengatasi penyalahgunaan sepeda listrik, khususnya dalam perspektif Maqoshid Asy-Syariah (studi kasus Kabupaten Rejang Lebong), antara lain:

1. Rendahnya pemahaman masyarakat terhadap regulasi sepeda listrik. Banyak pengguna, terutama kalangan anak-anak dan remaja, belum mengetahui atau memahami secara lengkap ketentuan dalam Permenhub No. 45 Tahun 2020, seperti batasan usia, kewajiban penggunaan helm, dan area operasional yang diperbolehkan.
2. Pengoperasian sepeda listrik di jalan raya yang tidak sesuai dengan peraturan. Walaupun sudah ada aturan yang membatasi penggunaan sepeda listrik hanya di kawasan tertentu, kenyataannya masih banyak yang menggunakan sepeda listrik di jalan umum yang ramai, sehingga membahayakan keselamatan pengendara maupun pengguna jalan lain.
3. Pelanggaran terhadap aspek keselamatan dan ketertiban lalu lintas. Banyak pengguna sepeda listrik mengabaikan standar keselamatan, misalnya tidak memakai perlengkapan wajib seperti helm, lampu, bel, membawa penumpang tanpa dilengkapi tempat duduk tambahan, atau melakukan modifikasi motor agar kecepatannya meningkat.
4. Meluasnya penggunaan sepeda listrik oleh anak-anak di bawah umur. Banyak anak di bawah usia 12 tahun yang mengendarai sepeda listrik tanpa pengawasan, padahal secara aturan usia tersebut belum memenuhi syarat untuk menggunakan kendaraan listrik tertentu.
5. Tingginya risiko kecelakaan lalu lintas akibat penyalahgunaan sepeda listrik. Penggunaan sepeda listrik yang tidak sesuai aturan berpotensi menimbulkan kecelakaan, yang tidak hanya membahayakan penggunanya tetapi juga para pengguna jalan lainnya.

6. Lemahnya penegakan hukum terhadap pelanggaran penggunaan sepeda listrik. Meskipun sudah ada sosialisasi dari kepolisian, pelaksanaan tindakan hukum atas pelanggaran masih belum optimal, sehingga masyarakat belum sepenuhnya taat atau jera terhadap peraturan yang berlaku.
7. Hubungan antara penyalahgunaan sepeda listrik dengan prinsip Maqoshid Asy-Syariah, terutama dalam hal perlindungan jiwa (*hifz al-nafs*). Perlu dilakukan analisis mendalam apakah penyalahgunaan ini bertentangan dengan tujuan syariat yang ingin menjaga keselamatan jiwa dan keturunan manusia, serta bagaimana pendekatan syariah dapat menjadi solusi preventif.
8. Kurangnya kesadaran orang tua dalam mengawasi penggunaan sepeda listrik oleh anak-anak. Sebagian orang tua cenderung membiarkan anak-anaknya memakai sepeda listrik tanpa pengawasan memadai, padahal hal tersebut dapat berdampak negatif terhadap keselamatan serta pembentukan karakter tertib berlalu lintas.

C. Batasan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, kemungkinan banyak masalah-masalah yang akan muncul dari penelitian ini. Agar penelitian ini lebih terarah dan tidak terlalu meluas maka peneliti lebih berfokus pada penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik terhadap penyalahgunaan sepeda listrik yang studi kasusnya hanya dilakukan di Kabupaten Rejang Lebong. Penelitian ini hanya dilakukan di Kabupaten Rejang Lebong, dengan fokus wilayah yang dipersempit pada empat kecamatan, yakni Kecamatan Curup, Kecamatan Curup Timur, Kecamatan Curup Tengah, dan Kecamatan Curup Utara. Adapun alasan pemilihan keempat kecamatan tersebut adalah karena wilayah-wilayah ini merupakan pusat aktivitas perkotaan di Kabupaten Rejang Lebong yang memiliki kepadatan penduduk cukup tinggi dan tingkat mobilitas masyarakat yang lebih aktif dibandingkan kecamatan lainnya. Selain itu, keempat kecamatan

ini juga tercatat sebagai daerah yang paling sering ditemukan penggunaan sepeda listrik di jalan raya, baik oleh pelajar maupun masyarakat umum, sehingga menjadi lokasi yang paling relevan untuk mengkaji implementasi regulasi serta potensi penyalahgunaan yang terjadi. Pemilihan wilayah ini juga didasari oleh pertimbangan efektivitas dan efisiensi penelitian, mengingat keterbatasan waktu dan sumber daya. Dengan memfokuskan pada kecamatan-kecamatan tersebut, peneliti dapat lebih mendalami dinamika sosial dan hukum yang terjadi secara lebih komprehensif dan terarah, serta mampu menggambarkan fenomena penyalahgunaan sepeda listrik secara representatif dalam lingkup yang padat aktivitas. Penelitian ini dilakukan pada bulan Juni hingga Agustus 2025. Selain itu penelitian ini dibatasi hanya pada analisis ketentuan **pasal 4 ayat 1** dan **pasal 5 ayat 3** Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020. Serta membatasi analisis sudut pandang Maqoshid Asy-Syariah pada unsur menjaga jiwa guna demi kemaslahatan bagi para penggunanya.

D. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Pasal 4 ayat 1 dan Pasal 5 ayat 3 di Kabupaten Rejang Lebong?
2. Bagaimana Tinjauan Maqoshid Asy-Syariah terhadap penyalahgunaan sepeda listrik?
3. Bagaimana Upaya Penegakan Hukum (Dishub dan Satlantas) dalam menertipkan Penyalahgunaan Pengguna Sepeda Listrik?

E. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan peneliti yang ingin di capai ialah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis bagaimana implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong khususnya dalam empat Kecamatan pada pengaturan penggunaan kendaraan listrik seperti sepeda listrik.

2. Untuk mengkaji penyalahgunaan sepeda listrik dari perpektif Maqoshid Asy-Syariah, serta memahami dampak dan nilai-nilai syariah yang dilanggar akibat penyalahgunaan tersebut.

F. Manfaat Penelitian

1. Memberikan masukan kepada pihak pemerintah daerah dan masyarakat Kabupaten Rejang Lebong dalam memahami dan mengimplementasikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 tahun 2020 secara lebih efektif.
2. Menjadi bahan pertimbangan dalam merumuskan kebijakan atau sosialisasi yang berbasis nilai-nilai syariah guna mencegah penyalahgunaan sepeda listrik
3. Meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya keselamatan, ketertiban, dan kemaslahatan umum dalam menggunakan kendaraan listrik, sejalan dengan tujuan Maqoshid Asy-Syariah.

G. Tinjauan Terdahulu

Sejumlah kajian tentang penelitian ini telah dilakukan, baik yang mengkaji secara umum maupun secara spesifik. Berikut tinjauan kajian terdahulu terkait masalah yang akan ditulis :

1. Skripsi karya Putri Ajeng Burhan Institut Agama Islam Negeri Parepare yang berjudul “Tinjauan Yuridis Penggunaan Sepeda Listrik Di Jalan Kota Parepare. Skripsi ini lebih menitikberatkan pada aspek yuridis atau tinjauan hukum positif terhadap penggunaan sepeda listrik di ruang publik, khususnya jalan raya. Fokus utamanya adalah analisis kepatuhan terhadap hukum lalu lintas yang berlaku, serta dampak hukum atas pelanggaran yang dilakukan pengguna sepeda listrik di Kota Parepare.²² Sedangkan Penelitian saya mengkaji implementasi regulasi Permenhub No.45 Tahun 2020 terhadap penyalahgunaan sepeda listrik dengan studi kasus Kabupaten Rejang Lebong dan menambahkan perspektif

²² Skripsi Putri Ajeng Burhan, *Tinjauan Yuridis Penggunaan Sepeda Listrik Di jalan Raya Kota Parepare*, Institut Agama Islam Negeri Parepare: Parepare 2023

Maqoshid Asy-Syariah dan nilai-nilai kemaslahatan dalam melihat dampak dari penyimpangan penggunaan kendaraan tersebut.

2. Skripsi karya Devina Tharifah Arsari, Universitas Airlangga, yang berjudul “Keabsahan Penggunaan Sepeda Listrik Berbasis Aplikasi Online sebagai Alat Transportasi ditinjau dari Perspektif Hukum Pengangkutan di Indonesia” Penelitian ini berfokus pada aspek hukum pengangkutan dalam penggunaan sepeda listrik. Penelitian ini berfokus menganalisis legalitas penggunaan sepeda listrik yang terintegrasi dalam layanan aplikasi online seperti layanan sewa, serta bagaimana peraruran hukum pengangkutan di Indonesia mengatur hal itu.²³ Yang membedakan dalam Penelitian saya ialah penelitian ini menganalisis perilaku penyalahgunaan sepeda listrik dari sudut pandang hukum islam, khususnya dalam perspektif Maqoshid Asy-Syariah, yang berfokus pada perlindungan nilai-nilai dasar seperti perlindungan jiwa.
3. Skripsi Karya Aras Akso, mahasiswa fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah naslang yang berjudul “Analisis Yuridis Sosiologis Tentang Kendaraan Sepeda Listrik Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi di Wilayah Kepolisian Resor Kota naslang).” Penelitian ini berfokus dan menitikberatkan pada analisis hukum positif dan aspek sosiologis dari keberadaan sepeda listrik yang digunakan pada jalan raya umum. Penelitian ini mengevaluasi kesesuaian sepeda listrik dengan ketentuan dalam UU No.22 Tahun 2009, serta menelaah tanggapan dan implementasi di tingkat Kepolisian di naslang. Sedangkan perbedaan dalam Penelitian saya yaitu mengkaji dampak dampak yang akan di timbulkan dari penyalahgunaan sepeda listrik. Serta mengintegrasikan kebijakan pemerintah dengan prinsip-prinsip Maqoshid Asy-Syariah.
4. Jurnal karya Citra Fatwa Rahmadani, Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian, yang berjudul “Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas Penggunaan Sepeda Listrik”. Jurnal ini membahas mengenai strategi penegakan hukum

²³ Skripsi Devina Tharifah Arsari, *Keabsahan Penggunaan Sepeda Listrik Berbasis Aplikasi Online sebagai Alat Transportasi ditinjau dari Perspektif Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Universitas Airlangga: Surabaya 2019

dalam mencegah pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengguna sepeda listrik. Dengan fokus penelitian pada pendekatan preventif oleh aparat kepolisian, termasuk upaya edukasi, patroli, dan penindakan hukum, untuk meningkatkan kepatuhan dan kesadaran masyarakat terhadap aturan lalu lintas.²⁴ Sedangkan Penelitian saya membahas penerapan peraturan yang ada dengan maksud memberikan pemahaman kepada masyarakat agar tidak melakukan penyalahgunaan terhadap sepeda listrik. Serta Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis yang di padukan dengan nilai-nilai Maqoshid Asy-Syariah.

5. Jurnal karya Safina Dwita Putri, Universitas Wiraraja dengan judul "Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik di Tinjau dari Perspektif UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan".²⁵ Secara umum pada jurnal ini membahas status hukum atau legalitas penggunaan sepeda listrik berdasarkan UU No.22 Tahun 2020. Dimana tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apakah penggunaan sepeda listrik telah sesuai dengan aturan lalu lintas dan pendekatan yang digunakan adalah yuridis normatif dengan analisis hukum positif. Sementara itu Penelitian penelitian saya memiliki cangkupan membahas aspek penerapan peraturan Permenhub Nomor 45 Tahun 2020 dan juga menilai penyalahgunaan sepeda listrik dalam perspektif nilai-nilai Maqoshid Asy-Syariah. Serta penelitian ini juga berbasis lapangan melalui studi kasus Kabupaten Rejang Lebong.

H. Penjelasan Judul

Sebelum menguraikan Penelitian ini terlebih lanjut, peneliti akan menjelaskan pengertian judul untuk menghindari kesalahpahaman pengertian. Penelitian ini berjudul "Implementasi Permenhub No.45 Tahun 2020 terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik Ditinjau Dari Maqoshid Asy-Syariah" (studi kasus Kabupaten Rejang Lebong) yaitu :

²⁴ Citra Fatwa Rahmadani, "*Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas penggunaan Sepeda Listrik*" Jurnal Impresi Indonesia: Vol.2 No.8 (2023), <https://doi.org/10.58344/jii.v2i8.3479>

²⁵ 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: Vol.10 No 1 (2024), <https://doi.org/10.5281/zenodo.10472191>

1. Implementasi

Kata "implementasi" berasal dari bahasa Inggris, yaitu "to implement," yang memiliki arti melaksanakan atau menerapkan sesuatu. Implementasi merupakan tahap pelaksanaan suatu tindakan yang akan membawa pengaruh atau akibat terhadap hal lain. Tindakan yang dilaksanakan tersebut dapat berupa undang-undang, peraturan pemerintah, putusan pengadilan, maupun kebijakan yang diterbitkan oleh berbagai lembaga pemerintahan dalam ranah kenegaraan.²⁶

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, implementasi diartikan sebagai proses melaksanakan dan menerapkan sesuatu. Implementasi bukan hanya sekadar aktivitas biasa, melainkan sebuah tindakan yang dilakukan dengan perencanaan yang teliti dan dilaksanakan secara serius sesuai dengan norma atau standar tertentu demi mencapai sasaran yang telah ditentukan.²⁷

2. Permenhub No.45 Tahun 2020

Peraturan Menteri Perhubungan ini disusun dengan tujuan utama untuk memastikan keselamatan dalam penggunaan kendaraan tertentu yang menggunakan motor listrik sebagai penggerak. Oleh sebab itu, dibuatlah regulasi khusus mengenai Kendaraan Tertentu yang Menggunakan Penggerak Motor Listrik.

Kendaraan tertentu yang digerakkan oleh motor listrik adalah alat transportasi yang mengandalkan motor listrik sebagai sumber tenaga utama dan diperuntukkan untuk mengangkut penumpang di area operasi atau jalur tertentu yang sudah ditetapkan.²⁸ Penggunaan sepeda listrik dibatasi agar tidak digunakan di jalan raya umum guna menjaga keselamatan para penggunanya.

²⁶ Novan Mamonto, 2018 *"Implementasi Pembangunan Infrastruktur Desa Dalam Penggunaan Dana Desa Tahun 2017 (studi) desa Ongkaw II Kecamatan Sinonsayang Kabupaten Minahasa Selatan"* Jurnal Jurusan Ilmu Pemerintahan: volume 1 No.1 Tahun 2018:2337-5736

²⁷ Ali Miftakhu Rosyad, *"Implementasi Pendidikan Karakter melalui Kegiatan Pembelajaran di Lingkungan Sekolah,"* Jurnal Keilmuan Manajemen Pendidikan Vol.5 No.2 (2019): 176

²⁸ Lihat Pasal 1 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

3. Penyalahgunaan

Penyalahgunaan merupakan tindakan atau cara menggunakan sesuatu dengan tidak sesuai atau melampaui aturan yang seharusnya.²⁹ Penyalahgunaan juga dapat diartikan sebagai sebuah tindakan atau pola penggunaan yang menyimpang terhadap sesuatu. Tindakan penyalahgunaan dapat menyebabkan kerugian, baik secara materi maupun non-materi, serta dapat juga menyebabkan dampak negatif terhadap individu, orang lain, maupun lingkungan.

4. Sepeda Listrik

Sepeda listrik merupakan salah satu kendaraan yang menggunakan bahan bakar alternatif, yakni tenaga listrik sebagai sumber energinya. Energi listrik ini kemudian diubah menjadi energi kinetik atau gerak. Proses perubahan energi listrik menjadi energi gerak memerlukan motor listrik, yang juga dikenal sebagai dinamo listrik. Sepeda listrik sendiri terdiri dari beberapa komponen utama, yaitu motor brushless direct current (BLDC) yang menggerakkan roda, kontroler yang berfungsi mengatur aliran energi pada motor BLDC, serta baterai yang menjadi sumber listrik bagi kendaraan tersebut.³⁰

5. Maqoshid Asy-Syariah

Menurut Ibnu Asyur, *maqoshid asy-syariah* merujuk pada makna dan hikmah yang terkandung dalam setiap ketentuan hukum syariat. Konsep ini tidak hanya berlaku pada jenis hukum tertentu, melainkan mencakup sifat, tujuan umum, dan makna hukum yang terdapat dalam aturan-aturan syariat, termasuk makna yang mungkin tidak tampak secara eksplisit dalam beberapa hukum tetapi terkandung dalam hukum

²⁹ Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) daring, Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI, <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/penyalahgunaan> (diakses pada : 10 Februari 2025)

³⁰ Miftachul Ulum, 2021 “*Rancang Bangun Sepeda Listrik 250 Watt Dengan Mengukur Kecepatan Dan Daya Baterai*” Jurnal Of Electrical Engineering And Technology

lain.³¹ Definisi *Maqoshid Asy-Syariah* pertama kali dirumuskan oleh ulama kontemporer, seperti Dr. Thahir Bin Asyur dalam karyanya *Maqoshid asy-Syariah al-Islamiah*. Ia menjelaskan bahwa *Maqoshid Asy-Syariah* merupakan sejumlah tujuan dan hikmah yang menjadi dasar syariat dalam semua ketentuan hukum agama secara keseluruhan, bukan hanya pada satu produk hukum tertentu.³² Dari definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa inti dari *Maqoshid Asy-Syariah* adalah tujuan pembuatan hukum syariat yang bertujuan memberikan kemaslahatan bagi umat manusia di dunia dan akhirat, baik dalam cakupan umum (*maqoshid as-syariah al-'ammah*) maupun khusus (*maqoshid as-syariah al-khashshah*).

6. Kabupaten Rejang Lebong

Kabupaten Rejang Lebong merupakan salah satu daerah kabupaten yang terletak di Provinsi Bengkulu, Indonesia. Kabupaten Rejang Lebong merupakan salah satu kabupaten yang terletak di Provinsi Bengkulu. Secara administratif, wilayah ini terbagi ke dalam lima belas kecamatan yang tersebar di berbagai penjuru kabupaten. Kecamatan-kecamatan tersebut antara lain adalah Kecamatan Curup, Curup Selatan, Curup Tengah, Curup Timur, Curup Utara, Bermani Ulu, Bermani Ulu Raya, Binduriang, Kota Padang, Padang Ulak Tanding, Sindang Beliti Ilir, Sindang Beliti Ulu, Selupu Rejang, Sindang Dataran, dan Sindang Kelingi. Pembagian kecamatan ini bertujuan untuk mempermudah penyelenggaraan pemerintahan, pelayanan publik, serta pengembangan potensi daerah secara lebih terfokus di masing-masing wilayah administratif. Struktur wilayah ini juga mencerminkan keragaman kondisi geografis dan sosial budaya masyarakat Rejang Lebong. Wilayah ini memiliki ibu kota di Curup dan dikenal sebagai salah satu daerah dataran tinggi yang subur di wilayah barat Pulau Sumatera. Kabupaten Rejang Lebong berada di kawasan Bukit Barisan, menjadikannya wilayah yang memiliki potensi besar di

³¹ Agus Hermanto, *Maqoshid al-syariah*, CV. Literasi Nusantara Abadi, naslang, 2022, 23.

³² Thahir ibn Ashur, *Maqoshid as-Syariah al-Islamiah*, (Qatar: Wazirat al-Awqaf, 2014), 5.

sektor pertanian, perkebunan, dan pariwisata alam. Secara historis, Kabupaten Rejang Lebong memiliki akar budaya yang kuat, terutama dari etnis Rejang sebagai penduduk asli, dengan sistem adat dan bahasa yang masih dilestarikan hingga kini. Perekonomian masyarakat setempat banyak bertumpu pada sektor primer, khususnya pertanian sayuran, kopi, dan tanaman hortikultura. Sementara itu, pengembangan sektor pariwisata juga terus dilestarikan, salah satunya melalui pembangunan desa wisata dan pelestarian objek wisata alam. Kabupaten ini memiliki posisi yang strategis karena berada di jalur lintas antara provinsi Bengkulu dan Sumatera Selatan. Dengan topografi berbukit dan iklim yang sejuk, Rejang Lebong menjadi wilayah yang menarik baik dari segi lingkungan, ekonomi, maupun budaya.

I. Metode Penelitian

Istilah metode berasal dari bahasa Yunani, yaitu *methodos*, yang memiliki arti cara atau jalan. Dalam ranah ilmu pengetahuan, metode merujuk pada serangkaian prosedur atau tahapan yang dipakai untuk memahami objek yang menjadi fokus kajian. Sedangkan kata penelitian merupakan padanan dari istilah *research*, yang berarti suatu proses penyelidikan atau pemeriksaan secara sistematis.³³ Metode penelitian adalah serangkaian langkah atau prosedur yang digunakan untuk melaksanakan suatu penelitian secara sistematis.

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang akan digunakan oleh penulis adalah yuridis empiris. Penelitian yuridis empiris merupakan jenis penelitian hukum sosiologis atau dapat disebut dengan penelitian lapangan (*Field Research*) mengkaji terkait ketentuan hukum yang berlaku serta terjadi ditengah masyarakat dan berfokus pada analisis implementasi Permenhub No 45 Tahun 2020 di lapangan dan pengaruhnya terhadap penyalahgunaan sepeda listrik. Dalam hal ini peneliti mencari tahu bagaimana penerapan

³³ Dr. Drs. H. Rifa'i Abubakar, M.A, 2021. "*Pengantar Metodologi Penelitian*" (Yogyakarta:SUKA-Pres UIN Sunan Kalijaga).1

dari sebuah peraturan yang ada dan mencari tahu efektivitas dalam atauran tersebut.

2. Sifat Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan sifat penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif merupakan suatu metode penelitian yang berdasarkan paradigma fenomenologi serta cenderung menggunakan analisis yang bertujuan mendapatkan fakta sosial, dan wawancara atau observasi dan menghasilkan penjelasan atau deskripsi. Landasan teori dimanfaatkan oleh peneliti sebagai pemandu agar proses penelitian lebih fokus dan sesuai dengan fakta yang ditemui.

3. Obyek Penelitian

Obyek penelitian ini adalah implementasi Permenhub No.45 Tahun 2020 terhadap penyalahgunaan sepeda listrik yang ada di lapangan, serta bagaimana pandangan Maqoshid Asy-Syariah pada unsur menjaga jiwa dan terkait penyalahgunaan sepeda listrik.

4. Pendekatan Penelitian

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan beberapa pendekatan, yaitu: pertama, pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), yang merupakan pendekatan penelitian dengan melakukan telaah terhadap seluruh peraturan perundang-undangan dan regulasi yang relevan dengan isu hukum yang sedang dikaji. Kedua, pendekatan konseptual (*conceptual approach*), yaitu pendekatan yang dilakukan dengan merujuk pada pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum untuk mendeskripsikan konsep yang diteliti. Ketiga, pendekatan ushul fiqih (*ushul fiqih approach*), yaitu pendekatan yang menjadikan ushul fiqih sebagai dasar utama dalam menganalisis tema penelitian yang berkaitan dengan Maqoshid Asy-Syariah. Pendekatan ini bertujuan untuk memahami dan menganalisis hukum-hukum Islam dengan mempertimbangkan tujuan-tujuan syariat (maqashid asy-syariah), sehingga penerapannya

dapat disesuaikan dalam berbagai konteks namun tetap menjaga maksud dan tujuan syariat Islam.

5. Data

a. Data primer

Data primer adalah informasi yang diperoleh secara langsung melalui proses observasi dan wawancara. Wawancara sendiri merupakan interaksi langsung antara pewawancara dan responden, di mana pewawancara mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang telah disusun khusus untuk memperoleh jawaban yang sesuai dengan permasalahan penelitian.³⁴ Dalam penelitian ini, peneliti menentukan sejumlah responden sebagai sumber data dengan target responden yang telah ditetapkan sebagai berikut:

- 1) Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong
- 2) Kepolisian Resor Rejang Lebong (Satlantas)
- 3) Masyarakat

b. Data sekunder

Data sekunder merupakan informasi yang diperoleh dari sumber tidak langsung dan berperan sebagai pelengkap atau pendukung data primer. Menurut Soerjono Soekanto, data sekunder meliputi berbagai jenis bahan seperti dokumen resmi, buku, serta hasil penelitian yang disajikan dalam bentuk laporan.³⁵ Data sekunder sendiri terbagi menjadi tiga kategori, yaitu:

1) Bahan hukum primer

Bahan hukum primer adalah sumber hukum yang memiliki kekuatan hukum resmi dan bersifat otoritatif. Contoh bahan hukum primer meliputi Al-Qur'an, hadis, peraturan perundang-undangan, dokumen resmi seperti risalah pembuatan regulasi, serta keputusan hakim. Dalam penelitian ini, bahan

³⁴ Amiruddin, "Pengantar Metode Penelitian Hukum", (2006: PT Raja Grafindo Persada), 30

³⁵ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu tinjauan Siangkat)*, PT.Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007,12

hukum primer utama yang dijadikan acuan adalah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Penggerak Motor Listrik.

2) Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder meliputi buku teks yang ditulis oleh para ahli hukum terkemuka (deherseendeleer), jurnal-jurnal hukum, pendapat para sarjana hukum, berbagai kasus, yurisprudensi, serta hasil-hasil simposium terkini yang relevan dengan topik penelitian.

3) Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier merupakan sumber yang berfungsi memberikan penjelasan atau panduan terkait bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan sejenisnya.

6. Teknik Pengumpulan data

Teknik pengumpulan data merupakan metode yang digunakan oleh peneliti untuk mempermudah proses pengambilan data. Karena penelitian ini dilakukan secara lapangan, maka teknik pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut:

a) Observasi

Observasi adalah suatu teknik pengamatan yang dilakukan dengan cara mengamati langsung objek penelitian, bertujuan untuk mendapatkan gambaran mengenai kondisi atau kejadian yang terjadi di lapangan.

b) Wawancara

Wawancara adalah metode pengumpulan data secara lisan yang digunakan untuk mendapatkan informasi dengan tujuan tertentu, di mana prosesnya melibatkan narasumber yang telah ditargetkan dalam penelitian.

c) Studi Dokumen (*Library research*)

Dokumentasi adalah metode pengumpulan data dan informasi dalam bentuk tulisan, angka, maupun foto yang berupa

laporan dan keterangan yang mendukung penelitian. Metode dokumentasi digunakan untuk mengumpulkan informasi yang kemudian dianalisis dengan cara:

- 1) Offline, yaitu mengumpulkan data dari sumber pustaka secara langsung untuk mendapatkan data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.
- 2) Online, yaitu melakukan riset pustaka dengan mencari informasi melalui internet guna memperoleh data sekunder yang diperlukan, seperti e-book, e-jurnal, dan sumber digital lainnya.

7. Teknik Analisis Data

Dalam penelitian ini, peneliti menerapkan analisis data deskriptif. Analisis data merupakan metode yang digunakan untuk menggambarkan dan memahami permasalahan dengan cara menjelaskan serta menguraikan kondisi yang ada. Fokus analisis pada penelitian ini adalah pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Penggerak Motor Listrik, khususnya terkait penyalahgunaan sepeda listrik dilihat dari perspektif Maqoshid Asy-Syariah (studi kasus di Kabupaten Rejang Lebong).

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Pengertian Implementasi

Implementasi berasal dari kata *to implement* yang berarti menjalankan atau menerapkan. Dalam buku *Public Policy* (1975), Van Meter dan Van Horn mendefinisikan implementasi sebagai serangkaian tindakan yang dilakukan oleh individu maupun kelompok, baik dari pihak pemerintah maupun swasta, yang ditujukan untuk merealisasikan tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu kebijakan. Tahapan implementasi melibatkan aktivitas nyata seperti merancang program kerja, menetapkan pelaksana, mengatur sumber daya yang diperlukan, hingga melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan kegiatan.³⁶

Mazmanian dan Sabatier (1983) menyatakan bahwa implementasi merupakan fase eksekusi dari suatu kebijakan publik yang dilakukan setelah tahap perumusannya selesai. Mereka menekankan bahwa implementasi bukan hanya sekadar proses teknis dalam menjalankan rencana, melainkan juga mencakup aspek-aspek politik, ekonomi, dan sosial yang turut memengaruhi keberhasilan kebijakan tersebut. Proses ini bersifat kompleks karena melibatkan berbagai pihak yang terlibat, struktur administratif, serta kondisi eksternal yang dapat memengaruhi jalannya pelaksanaan kebijakan.³⁷

³⁶ Van Meter, D.S. & Van Horn, C.E. (1975). *Public Policy: An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*. 120

³⁷ Mazmanian, D.A. & Sabatier, P.A. (1983). *Implementation and Public Policy*. Glenview, IL: Scott, Foresman and Company. 25

Dalam jurnalnya yang berjudul *Politics and Policy Implementation in the Third World* (1980), Grindle menekankan bahwa pelaksanaan kebijakan sangat dipengaruhi oleh situasi politik dan struktur administratif. Ia mengidentifikasi dua elemen utama yang memengaruhi keberhasilan implementasi, yaitu *content of policy* (substansi kebijakan) dan *context of implementation* (kondisi pelaksanaan). Kedua aspek ini memainkan peran penting dalam menentukan sejauh mana suatu kebijakan dapat diterima serta dijalankan oleh pelaksana dan kelompok sasaran.³⁸

Selanjutnya, dalam pandangan Widodo (2010) dalam bukunya *Analisis Kebijakan Publik*, implementasi merupakan proses yang bertujuan untuk mengubah keputusan politik menjadi tindakan nyata dan hasil yang diharapkan. Ia menekankan bahwa implementasi bukan hanya proses teknis, namun juga proses sosial yang melibatkan komunikasi, interpretasi kebijakan, dan adaptasi terhadap kondisi lokal.³⁹

Berdasarkan berbagai definisi yang telah dikemukakan, dapat disimpulkan bahwa implementasi merupakan suatu proses yang bersifat dinamis, di mana rencana atau kebijakan diubah menjadi tindakan konkret untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Proses ini tidak hanya menyangkut pelaksanaan teknis, tetapi juga dipengaruhi oleh faktor-faktor sosial, politik, dan administratif. Keberhasilan implementasi sangat bergantung pada sejauh mana kebijakan tersebut dirumuskan dengan jelas, ketersediaan dan kesiapan sumber daya, serta kondisi atau lingkungan di mana kebijakan tersebut diterapkan. Ada sejumlah faktor yang turut menentukan efektivitas dalam pelaksanaan kebijakan:⁴⁰

³⁸ Grindle, M.S. (1980). *Politics and Policy Implementation in the Third World*, Princeton University Press.45

³⁹ Widodo, J. (2010). *Analisis Kebijakan Publik* (naslang: Bayumedia Publishing).87

⁴⁰ Riska Apriyani, *Implementasi Perlindungan Hukum Terhadap Pemenuhan Hak-hak Anak Binaan di (LPKA) Lembaga Pembinaan Khusus Anak Bengkulu*, (Skripsi Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam Institut Agama Islam Negeri Curup), 18-19

- a. Komunikasi (communication): Komunikasi menjadi faktor sangat penting karena dalam setiap pelaksanaan kegiatan yang melibatkan manusia serta sumber daya lainnya, selalu muncul masalah terkait dengan pola interaksi antar pihak yang terlibat.
- b. Ketersediaan Sumber Daya: Keberadaan sumber daya merupakan aspek krusial dalam pelaksanaan kebijakan. Ini mencakup dukungan berupa tenaga manusia, informasi yang relevan, kewenangan yang jelas, dana yang cukup, serta fasilitas dan infrastruktur pendukung lainnya.
- c. Sikap dan Komitmen Pelaksana (Disposition): Sikap dan komitmen para pelaksana program menjadi faktor kunci keberhasilan implementasi. Hal ini berkaitan dengan tingkat kemauan, rasa tanggung jawab, dan kemampuan pelaksana dalam mewujudkan kebijakan yang telah ditetapkan.
- d. Struktur Birokrasi (Bureaucration): Struktur birokrasi merujuk pada pengaturan tugas dan peran dalam proses pelaksanaan kebijakan. Ini mencakup pembagian tugas yang terperinci, pemaparan tanggung jawab secara jelas, serta penetapan prosedur operasional standar guna menjamin kelancaran implementasi.

2. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

Dalam rangka memahami peran strategis lembaga-lembaga negara dalam pembangunan nasional, penting bagi kita untuk menelaah secara lebih mendalam fungsi dan tanggung jawab yang diemban oleh masing-masing institusi. Salah satu di antaranya adalah Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, yang memiliki posisi kunci dalam menyelenggarakan sistem transportasi yang efektif, aman, dan berkelanjutan. Melalui pengelolaan transportasi lintas moda, kementerian ini tidak hanya menjamin kelancaran pergerakan orang dan barang, tetapi juga turut mendorong pertumbuhan ekonomi nasional serta pemerataan pembangunan di seluruh pelosok negeri.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub) merupakan lembaga negara yang memegang tanggung jawab atas penyelenggaraan urusan pemerintahan di bidang transportasi. Lembaga ini membantu Presiden dalam merumuskan, menetapkan, dan melaksanakan kebijakan nasional di sektor perhubungan, mencakup transportasi darat, laut, udara, dan perkeretaapian. Fungsi utama Kemenhub adalah menjamin keberlangsungan konektivitas dan mobilitas masyarakat secara aman, efisien, dan berkelanjutan demi mendukung pembangunan nasional. Berdasarkan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 173 Tahun 2024, Kementerian Perhubungan menjalankan fungsi-fungsi pokok seperti perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan, dibidang penyelenggaraan pelayanan, keselamatan, dan keamanan transportasi, serta peningkatan aksesibilitas, konektivitas, dan kapasitas sarana dan prasarana transportasi. Tak hanya itu, Kemenhub juga menyelenggarakan pendidikan dan pelatihan guna mencetak sumber daya manusia yang profesional dan siap pakai di bidang perhubungan.⁴¹

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya di bidang transportasi, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia memiliki struktur organisasi yang disusun secara sistematis guna mendukung efektivitas pelaksanaan kebijakan dan program nasional. Struktur tersebut memperlihatkan pembagian tugas yang terorganisir antara berbagai unit kerja, meliputi aspek penyusunan kebijakan, pengawasan, serta operasional teknis di lapangan. Organisasi Kementerian Perhubungan terdiri dari beberapa unit utama, yaitu Sekretariat Jenderal; Direktorat Jenderal Perhubungan Darat; Direktorat Jenderal Perhubungan Laut; Direktorat Jenderal Perhubungan Udara; Direktorat Jenderal Perkeretaapian; Direktorat Jenderal Integrasi Transportasi dan Multimoda; Inspektorat Jenderal; Badan Kebijakan Transportasi; dan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. Selain itu,

⁴¹ Lihat pasal 6 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 173 tahun 2024 Tentang Kementrian Perhubungan, 3

terdapat juga Staf Ahli yang memberikan rekomendasi strategis kepada Menteri, dengan bidang keahlian seperti Teknologi dan Energi, Reformasi Birokrasi, Logistik, Kawasan dan Lingkungan, serta Keselamatan Transportasi. Keseluruhan struktur ini dirancang untuk memfasilitasi koordinasi dan sinergi dalam pelaksanaan kebijakan transportasi nasional secara efektif, terarah, dan berkelanjutan.⁴²

Menanggapi tantangan modern, Kemenhub turut memajukan digitalisasi layanan transportasi, pengembangan kendaraan listrik, dan pembangunan infrastruktur di wilayah 3T (Tertinggal, Terdepan, dan Terluar). Upaya ini merupakan bentuk nyata adaptasi terhadap perubahan zaman serta komitmen dalam mendukung pertumbuhan ekonomi inklusif dan pembangunan berkelanjutan. Secara keseluruhan, Kementerian Perhubungan berperan krusial dalam membangun sistem transportasi nasional yang modern dan responsif terhadap dinamika global dan lokal. Dengan kerangka regulasi yang kuat, struktur organisasi yang terintegrasi, serta kerja sama lintas sektor dan internasional, Kemenhub terus berupaya menghadirkan layanan transportasi yang aman, nyaman, dan dapat diakses oleh seluruh lapisan masyarakat di Indonesia.

3. Sepeda Listrik

Sepeda listrik merupakan salah satu bentuk kendaraan ramah lingkungan yang semakin populer di masyarakat urban. Kendaraan ini memanfaatkan energi listrik sebagai sumber tenaga penggerak utama, menggantikan bahan bakar fosil yang menghasilkan emisi gas buang. Menurut Yudi Setiawan dalam bukunya *Teknologi Kendaraan Listrik*, sepeda listrik dirancang untuk mobilitas jarak pendek dan efisien, terutama di daerah perkotaan yang padat penduduknya.⁴³ Penggunaan baterai sebagai sumber daya utamanya menjadikan kendaraan ini minim polusi dan hemat energi.

⁴² Lihat pasal 7 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 173 tahun 2024 Tentang Kementerian Perhubungan, 4

⁴³ Yudi Setiawan, *Teknologi Kendaraan Listrik*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2020, 15

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu yang Menggunakan Penggerak Motor Listrik, sepeda listrik masuk dalam klasifikasi kendaraan bermotor. Dalam peraturan tersebut, sepeda listrik tergolong sebagai kendaraan tertentu yang harus memenuhi berbagai persyaratan teknis, seperti pembatasan kecepatan maksinasl hingga 25 km/jam dan larangan pemakaian di jalan umum.⁴⁴ Ketentuan ini dibuat untuk menjamin keselamatan baik pengguna sepeda listrik maupun pengguna jalan lainnya.

Secara teknis, sepeda listrik terdiri atas beberapa komponen utama, yaitu motor listrik, baterai, controller, throttle, dan sistem pengereman. Motor listrik berfungsi sebagai penggerak roda, sedangkan baterai berperan sebagai penyimpan energi listrik yang mengalir ke motor melalui controller. Dari sisi manfaat, sepeda listrik dianggap sebagai solusi alternatif dalam menghadapi permasalahan lingkungan dan kemacetan lalu lintas. Selain tidak menghasilkan emisi karbon, kendaraan ini juga tidak menimbulkan polusi suara. Berdasarkan penelitian oleh Suyatno dkk., penggunaan sepeda listrik mampu mengurangi konsumsi bahan bakar minyak dan menekan biaya operasional transportasi harian hingga 70% dibandingkan kendaraan bermotor konvensional. Namun, penggunaan sepeda listrik juga menimbulkan berbagai tantangan, terutama terkait dengan regulasi, keselamatan, dan kesadaran pengguna. Banyak pengguna yang belum memahami batasan dan aturan penggunaan sepeda listrik, seperti larangan mengendarainya di jalan raya yang ramai lalu lintas. Selain itu, minimnya infrastruktur pendukung seperti jalur khusus juga menjadi hambatan dalam optinaslisasi pemanfaatannya.

Dalam konteks kebijakan transportasi nasional, keberadaan sepeda listrik perlu diintegrasikan dengan sistem transportasi multimoda.

⁴⁴ Lihat Pasal 3 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan mendorong pemanfaatan sepeda listrik sebagai kendaraan pendukung first-mile dan last-mile dalam sistem transportasi umum. Dengan dukungan regulasi yang tepat dan edukasi kepada masyarakat, sepeda listrik dapat menjadi bagian dari transformasi transportasi berkelanjutan di Indonesia.

4. Regulasi Terkait Penggunaan Sepeda Listrik

Dalam beberapa tahun terakhir, sepeda listrik telah menjadi salah satu moda transportasi yang mengalami pertumbuhan signifikan, terutama di kawasan perkotaan Indonesia. Kemajuan teknologi serta meningkatnya kepedulian masyarakat terhadap kendaraan yang ramah lingkungan menjadi pendorong utama popularitas sepeda listrik. Meski demikian, lonjakan penggunaan sepeda listrik juga membawa sejumlah tantangan, khususnya terkait aspek regulasi, keselamatan, dan ketertiban lalu lintas di ruang publik. Dari sisi peraturan, pemerintah Indonesia telah mengatur penggunaan sepeda listrik melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Dalam Pasal 2 ayat (1) disebutkan bahwa kendaraan tertentu, termasuk sepeda listrik, tidak diizinkan beroperasi di jalan umum, kecuali jika telah memenuhi persyaratan teknis dan operasional sebagaimana diatur dalam peraturan tersebut.⁴⁵

Peraturan Menteri Perhubungan tersebut mengelompokkan sepeda listrik ke dalam jenis kendaraan tertentu yang harus memenuhi persyaratan teknis, seperti batas kecepatan maksimum, kapasitas daya motor, dan kelengkapan fitur keselamatan. Dalam Pasal 5 dijelaskan bahwa penggunaan sepeda listrik dibatasi pada area tertentu, seperti permukiman, kawasan wisata, serta jalur sepeda yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah. Selain itu, regulasi terkait juga termuat dalam

⁴⁵ Lihat Pasal 3 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, yang menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang digunakan di jalan umum wajib memenuhi standar teknis dan kelayakan jalan. Walaupun sepeda listrik termasuk kendaraan ringan, penggunaannya di jalan umum tetap harus mengikuti aturan lalu lintas sebagaimana halnya kendaraan bermotor lainnya.⁴⁶ Selain itu, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), terdapat ketentuan umum mengenai kendaraan bermotor yang mengharuskan setiap kendaraan yang melintasi jalan umum untuk memiliki izin, memenuhi persyaratan teknis, serta dilengkapi dengan perangkat keselamatan standar, seperti lampu, rem, dan alat pemantul cahaya.⁴⁷ Dalam konteks pengawasan, Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki kewenangan untuk menertibkan penggunaan sepeda listrik yang tidak sesuai ketentuan. Dalam praktiknya, beberapa daerah telah melakukan razia dan imbauan larangan penggunaan sepeda listrik di jalan raya, seperti yang dilakukan oleh Polres Rejang Lebong, Bengkulu, dengan alasan demi menjaga keselamatan pengguna sepeda listrik yang mayoritas anak di bawah umur.⁴⁸ Di sisi lain, pemerintah daerah juga memegang peranan penting dalam mengatur wilayah mana saja yang dapat digunakan sebagai jalur legal sepeda listrik. Banyak daerah yang belum memiliki jalur sepeda atau kawasan khusus, sehingga pengguna sepeda listrik terpaksa menggunakan jalan raya yang bercampur dengan kendaraan bermotor lainnya, meningkatkan risiko kecelakaan.

Dari aspek edukasi, telah dilakukan berbagai sosialisasi di berbagai tempat. Namun banyak masyarakat yang belum memahami bahwa penggunaan sepeda listrik di jalan umum sebenarnya melanggar aturan jika tidak memenuhi ketentuan teknis dan administratif, seperti penggunaan helm dan batas kecepatan maksinasl 25 km/jam

⁴⁶ Lihat Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

⁴⁷ Lihat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴⁸ ANTARA Bengkulu. "Polisi Rejang Lebong Tingkatkan Sosialisasi Tertib Berlalu Lintas", 2024, (di akses pada hari Kamis 26 Juni 2025)

sebagaimana diatur dalam Permenhub. Regulasi juga mewajibkan bahwa pengguna sepeda listrik harus berusia minimal 12 tahun dan berada di bawah pengawasan orang dewasa apabila digunakan oleh anak-anak. Selain itu, pengemudi disarankan menggunakan atribut keselamatan, seperti helm dan pelindung lutut, meskipun belum diatur secara eksplisit dalam undang-undang.⁴⁹

Dalam jangka panjang, penguatan regulasi terhadap sepeda listrik akan sangat bergantung pada kerja sama antara pemerintah pusat dan daerah, termasuk integrasi antara peraturan transportasi nasional dan kebijakan tata ruang perkotaan. Perlu juga disusun kebijakan insentif bagi daerah yang menyediakan jalur sepeda listrik sebagai bagian dari sistem transportasi berkelanjutan. Oleh karena itu, regulasi penggunaan sepeda listrik di Indonesia harus terus dikembangkan dan disesuaikan dengan dinamika sosial dan teknologi. Pembentukan peraturan daerah (perda) tentang sepeda listrik akan menjadi langkah strategis untuk mendukung regulasi nasional. Di samping itu, peningkatan literasi keselamatan berkendara bagi pengguna sepeda listrik harus menjadi perhatian utama untuk menciptakan ekosistem transportasi yang aman dan ramah lingkungan.

5. Maqoshid Asy-Syariah

a. Pengertian *Maqoshid Asy-Syariah*

Istilah *maqāṣid* merupakan bentuk jamak dari kata *maqṣad*, yang berasal dari bentuk maṣdar mīmī dari akar kata *qaṣada–yaqṣidu–qaṣdan–maqṣadan*. Menurut Ibn Manẓūr (wafat 711 H), secara etimologis istilah ini bermakna seperti *istiqāmah al-ṭarīq* (keteguhan atau konsistensi dalam menempuh jalan yang benar) serta *al-i‘timād* (sesuatu yang dijadikan pegangan atau

⁴⁹ Lihat pasal 4 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

sandaran).⁵⁰ Dalam konteks tersebut, Allah menggambarkan jalan yang lurus sebagai arah yang wajib diikuti oleh manusia, sebagaimana dijelaskan dalam QS. an-Nahl [16] : 9, yang berbunyi:

وَعَلَى اللَّهِ قَصْدُ السَّبِيلِ وَمِنْهَا جَايِزٌ وَلَوْ شَاءَ لَهَدَاكُمْ أَجْمَعِينَ

○⁹

Artinya: “Dan hak Allah menerangkan jalan yang lurus, dan diantaranya ada (jalan) yang menyimpang. Dan jika Dia menghendaki, tentu Dia memberi petunjuk kamu semua, (ke jalan yang benar).⁵¹

Kata syariah secara bahasa bisa kita awali dari kamus-kamus bahasa arab bermakna *ad-din* (□□□□□), *al-millah* (□□□□□), *al-minhaj* (□□□□□□□), *at-thariqah* (□□□□□□□), dan *as-sunnah* (□□□□□).⁵² Adapun kata syariah secara bahasa berarti *maurid al-ma'alladzi tasyra'u fih al-dawab* (tempat air mengalir, dimana hewan-hewan minum dari sana). Seperti dalam hadis Nabi, *fa asyra'a naqatahu*, artinya *adkhalafa fi syariah al-ma'* (lalu ia memberi minum untanya, artinya ia memasukkan unta itu ke dalam tempat air mengalir). Kata ini juga berarti *masyra'ah al-ma'* (tempat tumbuh dan sumber mata air), yaitu *maurid al-syaribah allati yasyra'uha al-nas fayasyribuhu minha wa yastaquna* (tempat lewatnya orang-orang yang minum, yaitu manusia yang mengambil minuman dari sana atau tempat mereka mengambil air).⁵³

Pemakaian kata *al-syariah* dengan pengertian di atas di antaranya berdasarkan firman Allah SWT dalam QS. Al-Jaatsiyah [45] : 18 yang berbunyi:

⁵⁰ Dr. Busyro, M.Ag. *Maqoshid al-Syariah : Pengetahuan Mendasar Memahami Masalah* (Jakarta Timur:PRENADAMEDIA GROUP,2019),5-6

⁵¹ Lihat Al-Qur'an. Al-Jaatsiyah [45] : 18, (di Terejemahkan oleh : Mushaf Aminah),2002

⁵² Ahmad Sarwat, Lc.,MA, *Maqoshid Asy-Syariah* (Setiabudi Jakarta Selatan:Rumah Fiqih Publishing,2019),15

⁵³ Ibid.Dr. Busyro, M.Ag. *Maqoshid al-Syariah...*,7

ثُمَّ جَعَلْنَاكَ عَلَىٰ شَرِيعَةٍ مِّنَ الْأَمْرِ فَاتَّبِعْهَا وَلَا تَتَّبِعْ أَهْوَاءَ
الَّذِينَ لَا يَعْلَمُونَ ۝١٨

Artinya:”Kemudian, Kami jadikan engkau (Nabi Muhammad) mengikuti syariat dari urusan (agama) itu. Maka, ikutilah ia (syariat itu) dan janganlah engkau ikuti hawa nafsu orang-orang yang tidak mengetahui.”⁵⁴

Penggunaan kata *al-syari'ah* yang secara harfiah berarti tempat sumber air atau tempat tumbuh memiliki makna mendalam, yaitu bahwa air merupakan elemen penting bagi kelangsungan hidup manusia, hewan, dan tumbuhan. Begitu pula halnya dengan Islam sebagai agama, yang menjadi sumber kehidupan bagi setiap Muslim, memberikan kemaslahatan, kemajuan, dan keselamatan, baik di dunia maupun di akhirat. Tanpa keberadaan syariat, manusia tidak akan memperoleh kebaikan, sebagaimana tubuh tidak akan bertahan tanpa air untuk diminum. Oleh sebab itu, syariat Islam dipandang sebagai asal segala kebaikan, harapan, serta kebahagiaan dalam kehidupan duniawi dan ukhrawi. Maka, secara etimologis, *maqāsid al-syarī'ah* dapat diartikan sebagai usaha manusia untuk menemukan solusi yang menyeluruh dan jalan kebenaran berdasarkan dua sumber utama ajaran Islam, yaitu Al-Qur'an dan Hadis Nabi Muhammad SAW.

b. Prinsip-prinsip *Maqoshid Asy-Syariah*

Allah sebagai pemberi syariat menetapkan berbagai hukum bagi orang-orang mukallaf dengan tujuan untuk mewujudkan kemaslahatan dalam kehidupan mereka. Hal ini diwujudkan melalui tiga kategori kebutuhan, yakni *darūriyyāt* (kebutuhan pokok), *ḥājiyyāt* (kebutuhan pelengkap), dan *taḥsīniyyāt* (kebutuhan penyempurna). Al-Syātibī menjelaskan bahwa tujuan utama syariat adalah menjaga dan merealisasikan ketiga jenis kebutuhan tersebut. Semua ini bertujuan untuk memastikan kemaslahatan umat Islam

⁵⁴ Lihat Al-Qur'an. Al-Jaatsiyah [45] :18, (di Terejemahkan oleh : Mushaf Aminah),2002

secara menyeluruh, baik di dunia maupun di akhirat, karena seluruh ketentuan Ilahi sebenarnya diarahkan demi kebaikan dan kesejahteraan hamba-Nya.⁵⁵

Para ulama telah merumuskan berbagai bentuk perlindungan yang diperlukan demi tercapainya kemaslahatan, yang meliputi lima aspek utama: perlindungan agama (*al-dīn*), jiwa (*al-nafs*), keturunan (*al-nasab*), akal (*al-‘aql*), dan keturunan (*al-māl*). Kelima aspek tersebut diklasifikasikan berdasarkan tingkat urgensi, yakni *al-darūriyyāt* sebagai kebutuhan paling mendasar dan prioritas utama, *al-ḥājiyyāt* sebagai kebutuhan tambahan dengan prioritas kedua, serta *al-taḥsīniyyāt* sebagai kebutuhan penyempurna dengan prioritas ketiga.⁵⁶ Prinsip-prinsip universal ini ditempatkan dalam kategori tertinggi yaitu *darūriyyāt* yang secara epistemologis bersifat pasti dan tidak boleh diabaikan. Setiap pelanggaran terhadap kategori ini akan menimbulkan dampak serius yang dapat menjauhkan dari prinsip-prinsip tersebut. Sedangkan dua kategori lainnya, *ḥājiyyāt* dan *taḥsīniyyāt*, secara hierarki berada di bawah *darūriyyāt* dan berfungsi sebagai pelengkap. Gangguan pada *taḥsīniyyāt* mungkin hanya berdampak ringan terhadap *ḥājiyyāt*, namun gangguan pada *darūriyyāt* bisa memengaruhi kedua kategori tersebut. Oleh sebab itu, sangat penting untuk memperhatikan ketiga tingkatan kebutuhan ini berdasarkan prioritasnya, dimulai dari *darūriyyāt*, kemudian *ḥājiyyāt*, dan terakhir *taḥsīniyyāt*.⁵⁷

Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, upaya menjaga kemaslahatan dibedakan menjadi tiga tingkat berdasarkan urgensinya, yaitu pemeliharaan terhadap kebutuhan *darūriyyah*, *ḥājiyyah*, dan *taḥsīniyyah*. Penjelasan mengenai masing-masing tingkatan tersebut disajikan sebagai berikut:

1) *Al-dharuriyyah*

⁵⁵ Wael B. Hallaq, *Sejarah Teori Hukum Islam: Pengantar Untuk Ushul Fiqih Mazhab Sunni*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2001), 248

⁵⁶ Dr. Busyro, M. Ag. op.cit. 109-110

⁵⁷ Muhammad Syukri Albani Nasution, *Filsafat Hukum Islam & Maqoshid Asy-Syariah*, (KENCANA: Jakart, 2020), 49

Istilah *al-darūriyyah* digunakan dalam berbagai cabang ilmu, termasuk ilmu mantiq dan ushul fikih. Dalam ilmu mantiq, istilah ini muncul dalam diskusi tentang cara memperoleh pengetahuan yang terbagi menjadi dua jenis: ilmu *darūrī* dan ilmu *iktisābī* atau *nazarī*. Ilmu *darūrī* adalah pengetahuan yang didapat secara langsung tanpa memerlukan pemikiran yang rumit atau usaha besar, sementara ilmu *iktisābī* atau *nazarī* diperoleh melalui proses berpikir yang mendalam dan usaha intelektual yang intens. Di bidang fikih, *darūrī* memiliki arti sesuatu yang sangat penting dan mendesak. Menurut Muhammad Rawwas Qal‘ahjī, *al-darūriyyah* adalah kebutuhan vital yang bertujuan menghindari bahaya (*darar*) yang mengancam salah satu dari lima prinsip utama (*al-darūriyyāt al-khams*). Para ulama ushul fikih memandang *al-darūriyyah* sebagai hal-hal esensial yang mutlak harus dipenuhi demi menjamin kemaslahatan hidup manusia, baik dalam aspek keagamaan maupun duniawi. Tanpa pemeliharaan terhadap hal-hal tersebut, kehidupan manusia berisiko mengalami kerusakan baik di dunia maupun di akhirat.⁵⁸

2) *Al-hajjiyyah*

Secara bahasa, istilah *hājjiyyah* berarti kebutuhan. Dalam hukum Islam, istilah ini merujuk pada aturan-aturan yang bertujuan untuk mengurangi kesulitan sehingga pelaksanaan hukum menjadi lebih mudah dan tidak memberatkan. Contohnya adalah pemberian keringanan dalam menjalankan ibadah bagi orang yang sedang sakit, seperti memperpendek atau menyederhanakan tata cara ibadah. Keringanan ini biasanya diberikan dalam kondisi darurat yang sering dijumpai dalam kehidupan sehari-hari.⁵⁹

3) *Al-tahsiniyyah*

⁵⁸ Dr.Busyro, M.Ag.op.cit.112-113

⁵⁹ Nasution, op.cit.

Tahsīniyyāt adalah jenis kemaslahatan tambahan yang berperan sebagai pelengkap untuk menciptakan keteraturan dalam kehidupan umat, sehingga menimbulkan rasa aman dan ketenangan. Kategori ini biasanya terkait dengan aspek moral (*makārim al-akhlāq*) dan etika (*sulūk*), seperti kebiasaan baik yang berlaku secara umum maupun khusus. Selain itu, ada juga konsep *al-maṣāliḥ al-mursalah*, yaitu kemaslahatan yang tidak secara langsung diatur oleh syariat. Menurut Imam Ibn ‘Āshūr, kemaslahatan ini memiliki kekuatan argumentasi yang sah karena cara penetapannya serupa dengan prinsip *qiyās* (analogi hukum).⁶⁰

c. Pemeliharaan *al-dharuriyyah al-khams*

Dharuriyat (الضروريات) menurut Al-Ghazali merujuk pada berbagai maslahat yang memastikan terjaganya lima tujuan utama, yaitu pemeliharaan agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Agama Islam berperan sebagai pelindung dan penjaga kelima aspek tersebut, yang didasarkan pada sejumlah ayat Al-Qur’an berikut ini:⁶¹

قُلْ تَعَالَوْا أَتْلُ مَا حَرَّمَ رَبُّكُمْ عَلَيْكُمْ أَلَّا تُشْرِكُوا بِهِ شَيْئًا
وَبِالْوَالِدَيْنِ إِحْسَانًا وَلَا تَقْتُلُوا أَوْلَادَكُمْ مِنْ إِمْلَاقٍ نَحْنُ نَرْزُقُكُمْ وَإِيَّاهُمْ
وَلَا تَقْرَبُوا الْفَوَاحِشَ مَا ظَهَرَ مِنْهَا وَمَا بَطَنَ وَلَا تَقْتُلُوا النَّفْسَ الَّتِي حَرَّمَ
اللَّهُ إِلَّا بِالْحَقِّ ذَلِكُمْ وَصْنُكُمْ بِهِ لَعَلَّكُمْ تَعْقِلُونَ ﴿١٥١﴾

Artinya: “Katakanlah (Nabi Muhammad), “Kemarilah! Aku akan membacakan apa yang diharamkan Tuhan kepadamu, (yaitu) janganlah mempersekutukan-Nya dengan apa pun, berbuat baiklah kepada kedua orang tua, dan janganlah membunuh anak-anakmu karena kemiskinan. (Tuhanmu berfirman,) ‘Kamilah yang memberi rezeki kepadamu dan kepada mereka.’ Janganlah pula kamu mendekati perbuatan keji, baik yang terlihat maupun yang tersembunyi. Janganlah kamu membunuh orang yang diharamkan Allah, kecuali dengan alasan yang benar.

⁶⁰ Ahmad Sarwat, Lc.,MA, op.cit. 54

⁶¹ Ahmad Sarwat, Lc.,MA, op.cit. 56-57

Demikian itu Dia perintahkan kepadamu agar kamu mengerti.”⁶²

Urutan kelima *al-maqashid al-khamsah* sebagai berikut :⁶³

1) Memelihara Agama (*al-din*).

Agama merupakan kebutuhan dasar manusia yang wajib dipenuhi karena agama mampu menyentuh dan membimbing hati nurani. Allah memerintahkan manusia untuk senantiasa menegakkan agama, seperti yang tercantum dalam QS. Al-Syura ayat 13. Agama harus dijaga dan dirawat karena berisi ajaran-ajaran berupa akidah, ibadah, dan muamalah yang Allah SWT tetapkan untuk mengatur hubungan manusia dengan-Nya serta antar sesama manusia. Untuk menguatkan agama, Allah mewajibkan pelaksanaan lima rukun Islam, yaitu syahadat, salat, zakat, puasa di bulan Ramadan, dan haji bagi yang mampu. Selain itu, dakwah kepada agama harus disampaikan dengan penuh hikmah dan nasihat yang baik. Perlindungan terhadap agama diwujudkan melalui konsep jihad yang bertujuan melawan segala bentuk upaya yang mengancam Islam, serta sanksi terhadap tindakan murtad, penyesatan, dan sejenisnya. Contohnya, kewajiban jihad bukanlah ajakan untuk merugikan diri sendiri, melainkan demi kemaslahatan umat sebagai wujud amar ma'ruf nahi mungkar. Demikian pula, hukuman potong tangan bagi pencuri bukan untuk menyakiti, melainkan untuk melindungi hak milik orang lain. Menurut Al-Amidy, secara umum agama harus menjadi prioritas utama karena menyangkut prinsip dasar agama (*ushul al-din*), namun dalam kondisi tertentu, jiwa dan keturunan dapat menjadi prioritas lebih tinggi (disebut *mustatsnayyat*).

2) Memelihara Jiwa (*al-nafs*).

⁶² Lihat Al-Qur'an. Al-Jaatsiyah [45] :18, (di Terejemahkan oleh : Mushaf Aminah),2002

⁶³ Afridawati, Stratifikasi Al-Maqashid Al-Khamsah (Agama, jiwa, akal, Keturunan, dan keturunan), Jurnal al-Qisthu Vol. 06 No. 02 (2011): 106-108

Menjaga keselamatan jiwa manusia merupakan aspek penting dalam ajaran Islam. Islam mewajibkan pelestarian kehidupan melalui institusi pernikahan dan kelangsungan keturunan. Selain itu, untuk menjamin keberlangsungan hidup, Islam menetapkan kewajiban pemenuhan kebutuhan dasar seperti pangan, sandang, dan kebutuhan pokok lainnya.

3) Memelihara Akal (*al-aql*).

Menjaga akal merupakan hal yang sangat penting karena akal adalah anugerah istimewa dari Allah SWT yang membedakan manusia dari makhluk lainnya. Oleh karena itu, Allah mewajibkan umat-Nya untuk memelihara akal serta mendorong pemanfaatannya dalam menuntut ilmu. Untuk menjaga akal, Allah melarang segala sesuatu yang dapat merusak atau melemahkannya. Sebagai akibatnya, orang yang mengonsumsi hal-hal yang merusak akalnya akan mendapatkan sanksi.

4) Memelihara Keturunan (*al-nasb*).

Memelihara keturunan merupakan salah satu tujuan utama dalam syariat Islam. Oleh sebab itu, Islam menganjurkan pelestarian dan pelaksanaan pernikahan sebagai cara yang sah untuk melanjutkan keturunan. Untuk menjaga kehormatan serta kejelasan garis keturunan, Islam melarang perbuatan zina dan menetapkan hukuman yang tegas bagi pelakunya. Langkah ini bertujuan untuk mencegah percampuran nasab serta menjaga martabat dan kehormatan manusia.

5) Memelihara Harta (*al-mal*).

Dalam ajaran Islam, dianggap sangat penting karena keturunan merupakan salah satu alat untuk menopang kehidupan. Oleh karena itu, syariat Islam mewajibkan umatnya untuk mencari dan memperoleh keturunan dengan cara yang halal. Islam memperbolehkan berbagai bentuk transaksi atau muanaslah, seperti jual beli, sewa-menyewa, dan kerja sama

lainnya, sebagai cara yang sah dalam mengelola keturunan. Untuk melindungi kepemilikan keturunan, syariat mengharamkan dan memberikan sanksi terhadap tindakan pencurian, penipuan, dan pengkhianatan. Larangan tersebut bertujuan untuk mencegah penyalahgunaan keturunan yang dapat merugikan baik diri sendiri maupun orang lain.

B. Kerangka Berpikir

Penelitian ini diawali dengan munculnya fenomena maraknya penggunaan sepeda listrik oleh masyarakat, khususnya oleh anak-anak dan remaja, namun pada penelitian ini tidak berfokus pada anak-anak saja namun termasuk pada orang dewasa yang dalam praktiknya tidak sesuai dengan regulasi yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Permenhub Nomor 45 Tahun 2020 telah mengatur bahwa sepeda listrik hanya boleh digunakan oleh pengguna berusia minimal 12 tahun, dengan kecepatan maksimal 25 km/jam, serta hanya diizinkan digunakan pada jalur khusus atau kawasan tertentu. Namun kenyataan di lapangan, khususnya di Kabupaten Rejang Lebong, menunjukkan bahwa sepeda listrik digunakan secara bebas di jalan raya umum, bahkan oleh anak-anak tanpa perlengkapan keselamatan seperti helm. Hal ini menimbulkan kekhawatiran akan meningkatnya risiko kecelakaan lalu lintas.

Dalam menanggapi kondisi tersebut, aparat kepolisian dan instansi terkait seperti Dinas Perhubungan telah melakukan upaya sosialisasi untuk meningkatkan kesadaran masyarakat. Akan tetapi, efektivitas implementasi regulasi masih perlu dikaji lebih lanjut. Oleh karena itu, penelitian ini tidak hanya menggunakan pendekatan Perundang-undangan dalam menganalisis kepatuhan terhadap peraturan, serta pendekatan konseptual akan tetapi juga mengkaji dari perspektif Maqashid Asy-Syariah. Dengan menggunakan pendekatan tersebut, diharapkan dapat diperoleh pemahaman yang komprehensif mengenai dampak penyalahgunaan sepeda listrik terhadap keselamatan jiwa dan perlindungan keturunan benda, serta upaya solutif yang dapat dilakukan untuk menciptakan kemaslahatan bersama.

BAB III

GAMBARAN UMUM

A. Gambaran Umum Kabupaten Rejang Lebong

Aspek geografis merupakan salah satu elemen fundamental yang memengaruhi dinamika sosial, ekonomi, dan budaya suatu wilayah. Letak geografis suatu daerah menentukan berbagai faktor penentu dalam kehidupan masyarakat, seperti pola pemukiman, jenis mata pencaharian, hingga ketersediaan infrastruktur dan aksesibilitas terhadap wilayah lain. Kabupaten Rejang Lebong adalah salah satu wilayah administratif di Provinsi Bengkulu yang memiliki kekayaan alam dan potensi geografis yang cukup menonjol. Kondisi geografis wilayah ini tidak hanya membentuk karakter lingkungan fisik, tetapi juga memberikan pengaruh besar terhadap pola kehidupan masyarakat yang tinggal di dalamnya. Wilayah ini menjadi titik strategis yang menghubungkan berbagai daerah di sekitarnya, termasuk wilayah pegunungan dan dataran tinggi yang menjadi ciri khas topografinya.

Dalam memahami lebih jauh karakter wilayah ini, perlu ditinjau pula batas-batas administratifnya. Kabupaten Rejang Lebong berbatasan langsung dengan beberapa kabupaten lain di Provinsi Bengkulu dan juga provinsi tetangga. Pemahaman terhadap batas-batas ini berguna untuk mengetahui hubungan interregional, jalur transportasi, serta potensi integrasi ekonomi dan sosial dengan wilayah sekitarnya. Dengan menelaah aspek geografi secara menyeluruh, maka potensi dan tantangan yang ada di Kabupaten Rejang Lebong dapat diidentifikasi secara lebih akurat dan strategis.

Aspek geografi berperan penting dalam memengaruhi fenomena sosial, ekonomi, dan budaya suatu wilayah. Sub bab ini akan membahas

bagaimana faktor geografi seperti letak, iklim, topografi, dan sumber daya alam memengaruhi perkembangan daerah. Pemahaman ini penting untuk mengidentifikasi potensi dan tantangan wilayah. Kabupaten Rejang Lebong merupakan salah satu Kabupaten yang terletak di Provinsi Bengkulu dengan ibu kota Kabupaten di Kota Curup. Secara astronomis, Kabupaten Rejang Lebong terletak antara 2°22'07"- 3°31' Lintang Selatan dan antara 102°19'-102°57' Bujur Timur. Letak ini memberikan implikasi terhadap iklim tropis yang basah serta pola curah hujan yang tinggi, yang selanjutnya memengaruhi jenis vegetasi, sistem pertanian, dan aktivitas ekonomi masyarakat setempat. Selain itu, keberadaan sumber daya alam seperti air, hutan, dan lahan pertanian turut menjadi faktor penting dalam menunjang kehidupan sosial-ekonomi masyarakat Rejang Lebong. Kabupaten Rejang Lebong memiliki batas wilayah sebagai berikut:

1. Di sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Lebong, yang terletak di Provinsi Bengkulu.
2. Di sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Kepahiang dan Kabupaten Empat Lawang, yang keduanya berada di Provinsi Sumatera Selatan.
3. Di sebelah timur berbatasan dengan Kota Lubuk Linggau dan Kabupaten Musi Rawas, Provinsi Sumatera Selatan.
4. Di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Bengkulu Utara dan Kabupaten Bengkulu Tengah, yang termasuk wilayah Provinsi Bengkulu.

Kabupaten Rejang Lebong terletak di antara dua buah bukit yakni sebelah barat diapit oleh pegunungan Bukit Barisan dan sebelah timur diapit oleh Bukit Kaba. Kabupaten Rejang Lebong memiliki letak yang strategis karena memiliki akses yang cepat menuju Jalan Lintas Sumatera. Jarak ibukota Kabupaten Rejang Lebong, yaitu Kota Curup dengan Kota Bengkulu sekitar 85 Km. Sementara itu, jarak Kota Curup dengan Kota Lubuk Linggau di Provinsi Sumatera Selatan sekitar 55 Km, jarak dengan Kota Palembang di Provinsi Sumatera Selatan dengan Kabupaten Rejang Lebong sekitar 484 Km. Kabupaten Rejang Lebong memiliki luas wilayah sebesar 1550,28 km² yang

tersebar ke dalam 15 kecamatan, 34 kelurahan dan 122 desa. Wilayah terluas adalah Kecamatan Padang Ulak Tanding sebesar 242,97 km², sedangkan wilayah terkecil adalah Kabupaten Rejang Lebong dengan luas wilayah sebesar 5,21 km².⁶⁴

Pembagian wilayah dalam kabupaten ini bertujuan untuk mengakomodasi kebutuhan pelayanan masyarakat secara optimal, sekaligus mempermudah pengelolaan potensi wilayah masing-masing. Keberagaman kondisi geografis, budaya, dan mata pencaharian di setiap bagian wilayah turut memengaruhi karakteristik masing-masing kecamatan dan desa/kelurahan. Setiap kecamatan memiliki keunikan tersendiri dalam hal demografi, geografis, serta potensi sumber daya yang dimiliki. Pemahaman terhadap struktur wilayah ini penting sebagai dasar dalam melakukan analisis kebijakan, perencanaan pembangunan, serta kajian sosial-ekonomi yang lebih terarah dan kontekstual. Kabupaten Rejang Lebong terdiri dari 15 kecamatan dan 156 desa/ kelurahan, yaitu:⁶⁵

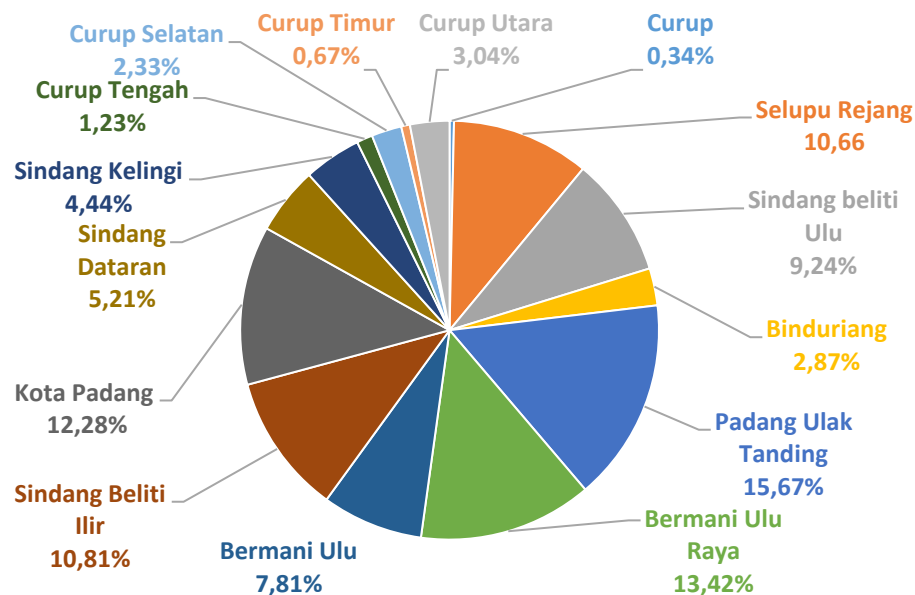
1. Kecamatan Bermani Ulu yang terdiri dari 12 desa.
2. Kecamatan Bermani Ulu Raya yang terdiri dari 10 desa.
3. Kecamatan Bindu Riang yang terdiri dari 5 desa.
4. Kecamatan Curup yang terdiri dari 9 kelurahan.
5. Kecamatan Curup selatan yang terdiri dari 11 desa/kelurahan.
6. Kecamatan Curup Tengah yang terdiri dari 10 desa/kelurahan.
7. Kecamatan Curup Timur yang terdiri dari 9 desa/kelurahan.
8. Kecamatan Curup Utara yang terdiri dari 14 desa/kelurahan.
9. Kecamatan Kota Padang yang terdiri dari 10 desa.
10. Kecamatan Padang Ulak Tanding yang terdiri dari 15 desa/ kelurahan.
11. Kecamatan Selupu Rejang yang terdiri dari 16 desa/kelurahan.

⁶⁴ Bappeda Kabupaten Rejang Lebong, 2024. *Rencana Pembangunan jangka Panjang Daerah Kabupaten Rejang Lebong Tahun 2025-2045*, bab 2 : 38-39 (Diakses pada 3 Juli 2025) https://jdih.rejanglebongkab.go.id/dih/storage/document/4.%20RPJPD%20Kabupaten%20Rejang%20Lebong%202025%20-%2020245_compressed.pdf

⁶⁵ Badan Pusat Statistik Kabupaten Rejang Lebong (28 Februari 2025), *Kabupaten Rejang Lebong Dalam Angka 2025 volume 21*, 2025, bab 1: 39-40 (Diakses pada 10 Juli 2025):<https://rejanglebongkab.bps.go.id/id/publication/2025/02/28/fd4195be4a0f350fcf546e87/kabupaten-rejang-lebong-dalam-angka-2025.html>

12. Kecamatan Sindang Beliti Ilir yang terdiri dari 10 desa.
13. Kecamatan Sindang Beliti Ulu yang terdiri dari 9 desa.
14. Kecamatan Sindang Dataran yang terdiri dari 6 desa.
15. Kecamatan Sindang Kelingi yang terdiri dari 10 desa/kelurahan.

Kabupaten Rejang Lebong merupakan salah satu wilayah administratif di Provinsi Bengkulu yang terdiri dari beberapa kecamatan dengan luas wilayah yang bervariasi. Perbedaan luas wilayah ini memiliki implikasi terhadap kebijakan pembangunan daerah, pemetaan potensi sumber daya, serta perencanaan tata ruang yang efektif dan berkelanjutan. Untuk menggambarkan komposisi luas wilayah tiap kecamatan secara proporsional, digunakan diagram lingkaran (pie chart) sebagai alat visualisasi data. Penyajian dalam bentuk diagram lingkaran bertujuan untuk mempermudah pemahaman mengenai distribusi luas wilayah antar kecamatan di Kabupaten Rejang Lebong pada tahun 2024, sehingga informasi yang tersaji dapat menjadi dasar analisis yang obyektif dalam berbagai kajian ilmiah dan perencanaan strategis.



Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Rejang Lebong (28 Februari 2025),
Kabupaten Rejang Lebong Dalam Angka 2025

Gambar 1.1 Persentase Luas Daerah di Kabupatren Rejang Lebong, 2024

Secara keseluruhan, topografi Kabupaten Rejang Lebong didominasi oleh wilayah yang datar hingga bergelombang. Sebagian besar areanya memiliki tingkat kemiringan lahan di atas 8%, mencakup sekitar 106.371 hektare atau sekitar 68,58% dari total luas wilayah, yang tersebar di berbagai kecamatan. Wilayah ini juga berada pada ketinggian yang bervariasi, di mana sekitar 25,11% dari total luas kabupaten berada di ketinggian 1.000–1.500 meter di atas permukaan laut (mdpl), sementara 23,13% atau sekitar 35.841 hektare berada pada ketinggian 750–1.000 mdpl. Selanjutnya, sekitar 15,80% (24.477 hektare) terletak pada ketinggian 0–250 mdpl, 15,28% (23.672 hektare) berada di kisaran 250–500 mdpl, dan 16,59% (25.798 hektare) berada antara 500–750 mdpl. Selain itu, 3,92% wilayah (6.077 hektare) terletak pada ketinggian 1.500–2.000 mdpl, sedangkan sisanya, sekitar 0,16% atau 255 hektare, berada di atas 2.000 mdpl. Berdasarkan karakteristik ketinggiannya, wilayah Rejang Lebong memiliki potensi yang tinggi untuk pengembangan berbagai jenis tanaman perkebunan, baik dalam skala kecil maupun besar.

Berdasarkan data yang diperoleh BPS Kabupaten Rejang Lebong diketahui bahwa kondisi hidrologi di Kabupaten Rejang Lebong dipengaruhi oleh dua faktor, yaitu tipe iklim dan curah hujan. Dalam hal ini, kedua faktor berpengaruh terhadap keadaan aliran, debit sungai/mata air dan air tanah.

1. Daerah Aliran Sungai

Kabupaten Rejang Lebong dilewati oleh beberapa hulu sungai utama. Salah satunya adalah Hulu Sungai Musi yang berada di Kecamatan Selupu Rejang, mengalir dari arah timur menuju Laut Cina Selatan. Selain itu, terdapat Hulu Sungai Kelingi di Kecamatan Binduriang yang alirannya berasal dari utara menuju Sungai Musi. Di Kecamatan Padang Ulak Tanding, terdapat Anak Sungai Kelingi dan Anak Sungai Beliti yang keduanya mengalir dari utara, masing-masing bermuara ke Sungai Kelingi dan Sungai Musi. Selain itu, Anak Sungai Kesiho di Kecamatan Sindang

Beliti Ulu juga mengalir dari utara menuju Sungai Musi. Sebagian besar aliran sungai ini digunakan oleh masyarakat sekitar untuk keperluan seperti mandi, mencuci, dan pengairan sawah.

2. Air Tanah

Kabupaten Rejang Lebong berada di kawasan pegunungan sehingga memiliki banyak sumber mata air. Sebagian besar wilayahnya terletak di daerah dengan akuifer air tanah yang memiliki tingkat produktivitas dari sedang hingga tinggi, biasanya ditemukan di dataran atau wilayah bergelombang. Sebaliknya, daerah perbukitan umumnya memiliki akuifer dengan produktivitas rendah, sehingga ketersediaan air tanahnya terbatas. Pelestarian sumber daya air dapat dilakukan dengan memperhatikan karakteristik fisik serta jenis batuan yang memengaruhi daya serap tanah terhadap air. Faktor lain yang berperan adalah luas area resapan, lama waktu peresapan, dan intensitas curah hujan. Kehadiran vegetasi juga sangat penting untuk meningkatkan kemampuan tanah dalam menyerap air.

Kabupaten Rejang Lebong mengalami dua musim utama, yaitu musim hujan dari bulan Desember sampai Maret, dan musim kemarau antara Juni hingga September. Periode April–Mei serta Oktober–November merupakan masa transisi atau pancaroba. Pada masa tersebut, curah hujan rata-rata mencapai sekitar 233,75 mm per bulan, dengan frekuensi hujan rata-rata 14,6 hari per bulan saat musim kemarau dan meningkat menjadi 23,2 hari per bulan selama musim hujan. Wilayah ini memiliki iklim tropis basah dengan suhu udara rata-rata sekitar 23,9°C, suhu terendah sekitar 22,9°C, dan suhu tertinggi mencapai 24,8°C. Kelembapan udara di kawasan ini berkisar antara 80% hingga 92%.

Berdasarkan uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa Kabupaten Rejang Lebong merupakan wilayah yang memiliki kekayaan geografis, topografi yang variatif, serta potensi sumber daya alam yang cukup melimpah. Letaknya yang strategis menjadikan Rejang Lebong sebagai daerah yang memiliki hubungan interregional yang penting, baik dalam

aspek sosial, ekonomi, maupun pemerintahan. Keberadaan pegunungan, daerah aliran sungai, serta iklim tropis basah turut menjadi penentu dalam membentuk karakter wilayah dan memengaruhi kehidupan masyarakat setempat. Selain itu, kondisi fisik wilayah yang didominasi oleh dataran tinggi menjadikan Rejang Lebong sebagai daerah yang potensial untuk pengembangan sektor pertanian dan perkebunan.

B. Gambaran Umum Kepolisian Resort (Polres) Rejang Lebong

Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri) adalah salah satu lembaga negara yang memegang peran penting dalam menjaga keamanan dan ketertiban masyarakat. Sesuai dengan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, Polri berfungsi sebagai bagian dari pemerintahan yang bertanggung jawab atas pemeliharaan keamanan dan ketertiban, penegakan hukum, serta memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Secara organisasi, Polri terbagi dalam beberapa tingkatan, termasuk Kepolisian Daerah (Polda) yang ada di setiap provinsi. Contohnya, di Provinsi Bengkulu terdapat Polda Bengkulu yang membawahi sejumlah Kepolisian Resor (Polres) di kabupaten dan kota setempat.⁶⁶ Kepolisian Resor Rejang Lebong (Polres Rejang Lebong) adalah satuan wilayah yang berada di bawah Polda Bengkulu dan memiliki peran penting dalam menjaga keamanan dan ketertiban di Kabupaten Rejang Lebong. Sebagai institusi penegak hukum, Polres Rejang Lebong menjalankan tugas kepolisian yang meliputi pemeliharaan keamanan, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Dengan cakupan wilayah yang mencakup seluruh kecamatan di Kabupaten Rejang Lebong, Polres ini menjadi garda terdepan dalam melaksanakan tugas-tugas kepolisian di tingkat lokal..

Dalam rangka menjamin terciptanya ketertiban dan keamanan yang kondusif di tengah kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara,

⁶⁶ Abbril Jang Putri Imansyah, *Restorative Justice Tepung Setawar Terhadap Diversi Tindak Pidana Anak Pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Rejang Lebong*, Universitas Islam Indonesia: Yogyakarta 2023

Polres Rejang Lebong dalam menjalankan tugasnya berpedoman pada Pasal 13 Undang-Undang No 2 Tahun 2002. Sebagai alat negara yang bertanggung jawab langsung kepada Presiden, Polri memiliki mandat yang jelas dalam menjalankan tugas-tugas pokoknya. Adapun tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia secara umum meliputi:

1. Memelihara keamanan dan ketertiban masyarakat;
2. Menegakkan hukum; dan
3. Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.⁶⁷

Secara struktural, Polres Rejang Lebong dipimpin oleh seorang Kepala Kepolisian Resor (Kapolres) yang membawahi beberapa satuan kerja, di antaranya Satuan Reserse Kriminal (Satreskrim), Satuan Lalu Lintas (Satlantas), Satuan Reserse Narkoba (Satresnarkoba), Satuan Intelijen dan Keamanan (Intelkam), Satuan Sabhara, serta Bagian Operasional, SDM, dan Logistik. Selain itu, Polres Rejang Lebong juga menaungi sejumlah Kepolisian Sektor (Polsek) di berbagai kecamatan, seperti Polsek Curup, Polsek Binduriang, Polsek Selupu Rejang, dan lainnya, yang berfungsi sebagai pelaksana tugas kepolisian di wilayah kecamatan masing-masing.

Satuan Lalu Lintas (Satlantas) merupakan salah satu satuan fungsi teknis dalam struktur organisasi Kepolisian Negara Republik Indonesia yang memiliki peran sentral dalam mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcar Lantas). Di tingkat wilayah, termasuk di Kabupaten Rejang Lebong, tugas dan fungsi ini dijalankan oleh Satlantas Polres Rejang Lebong sebagai pelaksana teknis yang berada langsung di bawah koordinasi Kepolisian Resor (Polres).

Satlantas Polres Rejang Lebong bertanggung jawab dalam melaksanakan pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli lalu lintas, serta melakukan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas. Tidak hanya itu, Satlantas juga memiliki peran preventif dan edukatif melalui

⁶⁷ Lihat Pasal 13 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

kegiatan sosialisasi serta pembinaan masyarakat guna menumbuhkan budaya tertib berlalu lintas. Dalam konteks dinamika lalu lintas modern yang terus berkembang, termasuk dengan munculnya berbagai moda transportasi baru seperti sepeda listrik, Satlantas dituntut untuk terus beradaptasi dan responsif terhadap berbagai tantangan yang ada. Oleh karena itu, peran Satlantas Polres Rejang Lebong sangat krusial dalam mendukung terwujudnya tata kelola lalu lintas yang berkeadilan, berkeselamatan, dan berorientasi pada pelayanan publik.

Dalam menjalankan tugas dan fungsinya secara optimal, setiap lembaga kepolisian membutuhkan struktur organisasi yang sistematis, terarah, dan sesuai dengan kebutuhan operasional di lapangan. Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Rejang Lebong sebagai bagian dari unsur pelaksana teknis Kepolisian Negara Republik Indonesia memiliki struktur organisasi yang dirancang untuk mendukung pelaksanaan tugas di bidang lalu lintas secara efektif dan efisien.

Struktur organisasi Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Rejang Lebong merupakan bagian integral dari Kepolisian Resor (Polres) Rejang Lebong yang berada di bawah naungan Kepolisian Daerah (Polda) Bengkulu. Secara hierarkis, struktur organisasi ini dimulai dari Kapolres sebagai pimpinan tertinggi di lingkungan Polres Rejang Lebong. Kapolres memiliki wewenang dan tanggung jawab atas seluruh satuan dan unit di bawahnya, termasuk Satuan Lalu Lintas. Di bawah Kapolres terdapat Wakapolres, yang bertindak sebagai wakil Kapolres dalam menjalankan fungsi manajerial dan pengawasan terhadap semua satuan kerja, termasuk Satlantas. Selanjutnya, Kepala Satuan Lalu Lintas (Kasat Lantas) merupakan perwira menengah yang memimpin langsung Satuan Lalu Lintas. Kasat Lantas bertanggung jawab dalam merumuskan kebijakan teknis pelaksanaan tugas-tugas lalu lintas di wilayah hukum Polres Rejang Lebong.

Untuk menjalankan tugas secara teknis dan operasional, Kasat Lantas dibantu oleh beberapa Kepala Unit (Kanit) yang membawahi unit-unit

tertentu sesuai dengan fungsi dan tugas masing-masing. Unit-unit tersebut antara lain:

1. Kaur Binops (Kepala Urusan Pembinaan Operasional)

Unit ini di Satuan Lalu Lintas (Satlantas) bertugas menyiapkan dan mengawasi program operasional lalu lintas. Termasuk merumuskan prosedur, mengelola rencana operasi, pelatihan internal, patroli lapangan, evaluasi tugas, serta koordinasi lintas sektoral dan pemanfaatan peralatan Satlantas

2. Kaur Mintu (Kepala Urusan Administrasi dan Tata Usaha)

Unit yang bertugas dalam aspek administrasi internal, pengelolaan data, serta pendukung kegiatan operasional di lingkungan Satlantas.

3. Kanit Regident (Registrasi dan Identifikasi)

Unit ini bertugas melaksanakan pelayanan administrasi seperti penerbitan Surat Izin Mengemudi (SIM), pengesahan STNK, serta pendataan dan identifikasi kendaraan bermotor.

4. Kanit Laka Lintas (Kecelakaan Lalu Lintas)

Bertugas menangani berbagai kasus kecelakaan lalu lintas, mulai dari tahap penanganan awal di lapangan, penyelidikan, sampai penyusunan laporan kecelakaan.

5. Kanit Turjawali (Pengaturan, Penjagaan, Pengawalan, dan Patroli)

Unit ini memiliki peran penting dalam menjaga kelancaran arus lalu lintas melalui kegiatan patroli, penjagaan di titik rawan, serta pengaturan lalu lintas pada saat jam sibuk atau kegiatan masyarakat.

6. Kanit Kamsel (Keamanan dan Keselamatan)

Fokus unit ini adalah pada upaya preemtif dan preventif melalui kegiatan edukasi dan penyuluhan kepada masyarakat, termasuk pelajar, tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas.

7. Kanit Gakkum (Penegakan Hukum)

Melaksanakan tugas penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas, termasuk tilang dan penyidikan pelanggaran atau tindak pidana lalu lintas. Untuk menunjang pelaksanaan tugas dan fungsi dalam pengawasan serta pengaturan lalu lintas, Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Rejang Lebong memiliki struktur organisasi yang terorganisir secara sistematis. Struktur organisasi ini bertujuan untuk memperjelas pembagian tugas, tanggung jawab, dan koordinasi antar unit kerja dalam lingkungan Satlantas.

Gambar 1.2 Struktur Organisasi Satuan Lalu Lintas Polres Kabupaten Rejang Lebong



Struktur ini disusun secara sistematis guna memastikan seluruh fungsi lalu lintas dapat berjalan secara efektif, efisien, serta mampu memberikan pelayanan prima kepada masyarakat. Setiap personel di Satlantas memiliki peran penting dalam menjaga ketertiban dan keselamatan berlalu lintas di wilayah hukum Polres Rejang Lebong. Mulai dari pengaturan dan penjagaan lalu lintas, penegakan hukum, pembinaan masyarakat, hingga administrasi registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor. Pembagian tugas ini memungkinkan koordinasi kerja yang lebih baik serta mendorong profesionalisme dalam menjalankan fungsi pelayanan kepada masyarakat, khususnya dalam menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas (Kamseltibcar Lantas). Dengan adanya struktur organisasi yang jelas, Satlantas Polres Rejang Lebong dapat melaksanakan perannya secara lebih terukur dan akuntabel, sekaligus menjadi fondasi penting dalam mendukung pelaksanaan kebijakan lalu lintas di tingkat daerah.

C. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong

Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong adalah salah satu Organisasi Perangkat Daerah (OPD) yang berada di bawah kewenangan Bupati Rejang Lebong dan bertanggung jawab melalui Sekretaris Daerah. Pembentukan lembaga ini didasarkan pada Peraturan Daerah Kabupaten Rejang Lebong yang mengatur mengenai struktur organisasi perangkat daerah. Tujuan utama pendiriannya adalah untuk melaksanakan tugas pemerintahan di sektor transportasi secara profesional, transparan, dan dapat dipertanggungjawabkan.

Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Rejang Lebong Nomor 9 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah, yang kemudian diperkuat oleh Peraturan Bupati Rejang Lebong Nomor 49 Tahun 2016 tanggal 27 Desember. Peraturan tersebut mengatur posisi, struktur organisasi, tugas, fungsi, dan tata kerja Dinas Perhubungan. Lembaga ini bertanggung jawab membantu Bupati dalam mengelola urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangan daerah, serta melaksanakan tugas

pembantuan dari pemerintah pusat kepada daerah.⁶⁸ Secara fungsional, Dinas Perhubungan memiliki peran strategis dalam mendukung sistem transportasi yang aman, efisien, dan berkelanjutan. Fungsi utamanya mencakup pengaturan lalu lintas jalan, pengelolaan terminal dan angkutan umum, pengawasan kendaraan, serta pelaksanaan kebijakan transportasi darat lainnya. Dalam hal ini, Dinas Perhubungan bertugas mengatur seluruh aktivitas lalu lintas di jalan raya, termasuk pengawasan terhadap kendaraan tertentu yang menggunakan penggerak motor listrik seperti sepeda listrik, mengalami peningkatan penggunaan secara signifikan di masyarakat.

Dalam pelaksanaan tugas rutinnya, Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong memiliki struktur organisasi yang terbagi menjadi beberapa bagian atau unit kerja yakni:⁶⁹

1. Kepala Dinas

Kepala Dinas berperan membantu Bupati dalam memimpin, mengawasi, dan mengoordinasikan penyusunan kebijakan teknis serta pelaksanaan urusan pemerintahan di bidang perhubungan yang menjadi tanggung jawab pemerintah daerah. Selain itu, Kepala Dinas bertugas:

- a. Menyusun kebijakan teknis terkait perhubungan.
- b. Merencanakan dan melaksanakan strategi serta program tahunan di sektor perhubungan.
- c. Mengembangkan sistem lalu lintas termasuk pengelolaan manajemen, rekayasa, dan fasilitas pendukungnya.
- d. Menangani keamanan, ketertiban, serta pengelolaan area parkir.
- e. Mengelola operasional angkutan penumpang, barang, hewan, dan angkutan khusus.
- f. Mengelola layanan pos.
- g. Mengatur dan mengawasi pemasangan rambu lalu lintas serta perlengkapan jalan.

⁶⁸ Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Tahun 2021, “*Renstra (Rencana Strategi) Tahun 2021-2026 Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong*”, bab 2, <http://sialep.rejanglebongkab.go.id/dokumen/113/2024/6fef9cbce38997fac154d05d0dbece9a.pdf>

⁶⁹ Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Tahun 2021, “*Renstra (Rencana Strategi) Tahun 2021-2026 Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong*”, bab 2, <http://sialep.rejanglebongkab.go.id/dokumen/113/2024/6fef9cbce38997fac154d05d0dbece9a.pdf>

- h. Melaksanakan pengawasan kelayakan jalan.
- i. Menyelenggarakan pendaftaran dan pengujian kendaraan bermotor.
- j. Mengelola serta mengawasi operasional terminal.
- k. Menetapkan lokasi terminal dalam kota, mengatur halte, dan memelihara fasilitas fisik dan ketertiban di area tersebut.
- l. Menyelenggarakan serta mengawasi pengangkutan barang lintas darat dan jaringan transportasi jalan.
- m. Menata dan merawat rambu dan tanda lalu lintas.
- n. Memberikan pertimbangan teknis terkait perizinan dan pengawasan usaha jasa angkutan.
- o. Melaksanakan tugas tambahan sesuai penugasan dari Bupati dalam lingkup wewenang dinas.

2. Sekretariat

Dipimpin oleh Sekretaris yang bertanggung jawab langsung kepada Kepala Dinas, Sekretariat melaksanakan berbagai urusan administrasi dan pelayanan teknis di bidang perencanaan, umum, kepegawaian, dan keuangan untuk mendukung seluruh bagian dalam dinas. Fungsi utama Sekretariat antara lain:

- a. Menyusun program kerja dan laporan serta membina organisasi dan tata kelola.
- b. Mengelola administrasi surat-menyurat, kelembagaan, kepegawaian, dan urusan rumah tangga. Mengelola keuangan dan administrasi kepegawaian.
- c. Menangani pengarsipan, perpustakaan, serta kebutuhan rumah tangga dan perlengkapan.
- d. Melakukan evaluasi dan penyusunan laporan.
- e. Melaksanakan tugas tambahan dari Kepala Dinas sesuai kewenangan.

Sekretariat terbagi menjadi dua subbagian, masing-masing dipimpin oleh Kepala Sub Bagian:

a. Sub Bagian Perencanaan, Program, dan Keuangan

Bertugas mengumpulkan dan mengolah data sebagai dasar

perencanaan program kerja, memonitor, mengevaluasi, dan melaporkan kegiatan. Fungsi meliputi perencanaan anggaran, penyusunan program kerja, koordinasi, pembuatan laporan keuangan, pengendalian anggaran, hingga pelaksanaan tugas tambahan dari Sekretaris.

b. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian

Bertanggung jawab mengelola administrasi surat-menyurat, perlengkapan, urusan rumah tangga, pengelolaan inventaris, serta administrasi kepegawaian. Fungsi utama meliputi perancangan program kerja, pengelolaan surat dan arsip, layanan keprotokolan, pembinaan kepegawaian, pengurusan cuti dan pensiun, evaluasi tugas, dan koordinasi administrasi umum.

c. Bidang Lalu Lintas

Dipimpin oleh Kepala Bidang yang bertanggung jawab langsung kepada Kepala Dinas. Bidang ini bertugas merancang, merencanakan, mengawasi, serta mengendalikan manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan. Selain itu, memberikan bimbingan keselamatan dan melakukan analisis kebutuhan terkait dampak lalu lintas. Fungsi utamanya mencakup penyusunan program, pelaksanaan manajemen lalu lintas, pengkajian kebijakan teknis, pembinaan, koordinasi, monitoring, evaluasi, pelaporan, dan kerja sama dengan instansi terkait. Bidang Lalu Lintas terbagi menjadi beberapa seksi:

1) Seksi Manajemen Rekayasa dan Bimbingan Keselamatan

Bertugas menyusun rencana kerja, mengelola manajemen rekayasa lalu lintas, penetapan jaringan transportasi, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu serta alat pengendali lalu lintas, analisis daerah rawan kecelakaan, monitoring, evaluasi, dan pelaporan kegiatan.

2) Seksi Pengendalian Operasional

Melaksanakan pengendalian operasional, pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, pemberian dispensasi penggunaan

jalan, pengawasan kelebihan muatan kendaraan, analisis dampak lalu lintas, perencanaan pembangunan dan pengawasan jaringan jalan, monitoring, evaluasi, dan pelaporan.

3) Seksi Analisis Dampak Lalu Lintas

Menyusun dan melaksanakan program analisis dampak lalu lintas, pembinaan dan pengawasan program, koordinasi tugas, kajian dampak polusi dan kebisingan, perencanaan pengawasan dampak, evaluasi program, pelaporan, serta melaksanakan fungsi tambahan dari Kepala Bidang.

d. Bidang Angkutan dan Sarana

Dipimpin oleh Kepala Bidang yang bertanggung jawab langsung kepada Kepala Dinas. Bidang ini memiliki tugas pembinaan dan perizinan, manajemen angkutan, terminal, perparkiran, pengujian kendaraan bermotor berkala, kendaraan tidak bermotor, dan pemeriksaan kelayakan jalan. Fungsi utamanya adalah menyusun perencanaan dan program, penyelenggaraan angkutan dan sarana, serta merumuskan kebijakan teknis terkait bidang tugas tersebut. Bidang Angkutan terbagi menjadi:

1) Seksi Angkutan Orang dan Barang

Bertugas menyusun rencana kerja, pembinaan manajemen angkutan orang, barang, dan khusus, penetapan jaringan trayek, pemberian rekomendasi izin trayek dan operasi, penetapan tarif, serta rekomendasi izin usaha pendidikan pelatihan pengemudi.

2) Seksi Terminal dan Perparkiran

Mengatur perencanaan dan pembinaan lokasi terminal penumpang dan barang, halte, penyeberangan, pengelolaan, pemeliharaan, dan ketertiban terminal serta fasilitas parkir umum.

3) Seksi Sarana

Melaksanakan pembinaan, pengawasan, pengendalian kendaraan bermotor dan tidak bermotor, inventarisasi

kendaraan wajib uji, pengujian berkala, penertiban registrasi, pengawasan teknis prasarana perhubungan darat, serta pengendalian usaha bengkel dan jual beli kendaraan.

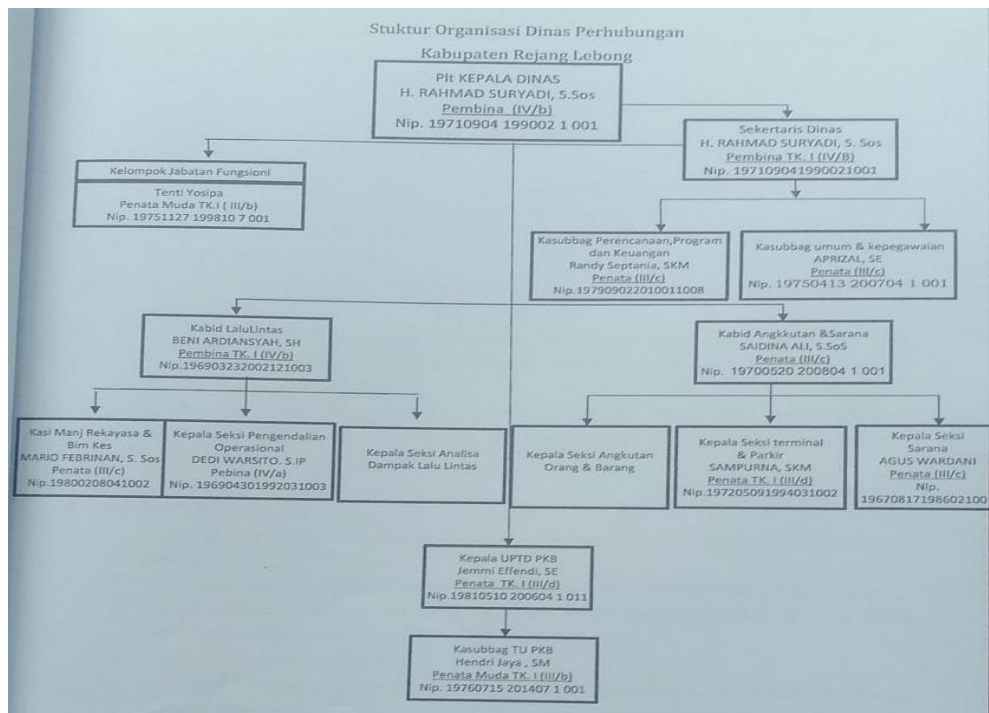
e. Bidang Unit Pelaksana Teknis Dinas

Unit ini merupakan penunjang teknis dinas yang dipimpin oleh Kepala Unit dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas, melaksanakan kegiatan operasional dan teknis penunjang tertentu.

f. Jabatan Fungsional

Kelompok jabatan fungsional memiliki tugas melaksanakan sebagian fungsi dinas sesuai dengan keahlian khusus yang dimiliki.

Gambar 1.3 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong



Dinas ini memiliki peran penting dalam mensosialisasikan dan mengimplementasikan kebijakan dari pemerintah pusat seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Dalam pelaksanaannya, Dishub Kabupaten Rejang Lebong melakukan berbagai langkah strategis seperti kampanye keselamatan berkendara, penertiban

terhadap pengguna kendaraan listrik yang tidak sesuai aturan, serta kerja sama lintas sektor dengan kepolisian dan dinas pendidikan dalam hal edukasi kepada masyarakat, khususnya kalangan pelajar.⁷⁰

Dengan adanya Dinas Perhubungan sebagai garda terdepan dalam pengelolaan transportasi darat di daerah, diharapkan dapat tercipta kondisi lalu lintas yang aman, tertib, dan nyaman, sekaligus menjawab tantangan modernisasi transportasi di era kendaraan listrik saat ini.

D. Gambaran Umum Penggunaan Sepeda Listrik di Kabupaten Rejang Lebong

Beberapa tahun terakhir, perkembangan teknologi transportasi ramah lingkungan telah mendorong peningkatan penggunaan kendaraan listrik, termasuk sepeda listrik, di berbagai wilayah Indonesia. Kabupaten Rejang Lebong, sebagai salah satu daerah yang tengah mengalami pertumbuhan urbanisasi dan kesadaran lingkungan, turut merasakan dampak dari tren ini. Fenomena penggunaan sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong meningkat signifikan dalam beberapa tahun terakhir, khususnya sejak pandemi COVID-19. Sepeda listrik mulai menjadi tren di kalangan pelajar dan masyarakat umum sebagai moda transportasi alternatif yang dianggap praktis, hemat energi, dan ramah lingkungan. Namun demikian, maraknya penggunaan sepeda listrik juga menimbulkan sejumlah permasalahan, seiring meningkatnya penggunaan, timbul pula berbagai permasalahan, di antaranya:

- a. Penggunaan oleh anak-anak di bawah usia 12 tahun tanpa pengawasan orang tua.
- b. Penggunaan di jalan raya yang seharusnya dilarang menurut Permenhub No. 45 Tahun 2020.
- c. Tidak digunakannya alat keselamatan seperti helm.
- d. Pengoprasiannya pada jalan raya.

Satlantas Polres Rejang Lebong dan Dinas Perhubungan setempat telah melakukan berbagai sosialisasi dan imbauan kepada masyarakat agar

⁷⁰ Ridwan Sutisna, *Manajemen Transportasi Darat di Indonesia*, Bandung: Refika Aditama, 2017, 88.

penggunaan sepeda listrik dilakukan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Meski demikian, pelanggaran terhadap regulasi masih kerap ditemukan, terutama di kalangan pelajar dan anak-anak. Tidak hanya orang dewasa, para pelajar kini banyak yang menggunakan sepeda listrik sebagai sarana untuk berangkat dan pulang sekolah. Hal ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, seperti kemudahan penggunaan, harga yang relatif terjangkau, serta tidak memerlukan bahan bakar minyak. Namun demikian, penggunaan sepeda listrik yang semakin meluas juga menimbulkan tantangan tersendiri, terutama dalam hal keselamatan berlalu lintas dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik.

Untuk memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai fenomena penggunaan sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong, diperlukan upaya pendataan yang sistematis dan terarah. Pendataan ini menjadi langkah awal yang penting guna mengetahui secara nyata siapa saja yang menggunakan sepeda listrik, bagaimana pola penggunaannya, serta faktor-faktor yang memengaruhi persebarannya di tengah masyarakat. Pendataan dilakukan dengan menargetkan berbagai kelompok pengguna, mulai dari orang dewasa, pelajar, hingga pengguna umum yang memanfaatkan sepeda listrik untuk keperluan harian seperti transportasi ke sekolah, tempat kerja, atau aktivitas sosial lainnya. Dengan pendekatan ini, diharapkan dapat diperoleh gambaran yang utuh mengenai karakteristik pengguna sepeda listrik, termasuk usia, jenis kelamin, frekuensi penggunaan, serta tingkat kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Selain itu, pendataan ini juga menjadi dasar untuk menilai sejauh mana masyarakat memahami dan menerapkan ketentuan hukum yang mengatur penggunaan kendaraan bertenaga listrik di ruang publik.

Untuk mendukung analisis lebih lanjut, pendataan juga dilakukan melalui survei ke penjual sepeda listrik di salah satu pusat perdagangan sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong yang berada di Jl. M. Hasan area

sekitar Bang Mego Curup. Berdasarkan hasil wawancara dengan penjual, diketahui bahwa jumlah sepeda listrik yang telah terjual dan masih aktif digunakan di wilayah ini mencapai ± 2.000 unit, dengan tren pertumbuhan yang meningkat setiap tahun.⁷¹ Jika dibandingkan dengan jumlah penduduk Kabupaten Rejang Lebong yang mencapai sekitar 280.000 jiwa (BPS 2025), maka tingkat kepemilikan dan penggunaan sepeda listrik di daerah ini diperkirakan mencapai 0,7% dari total penduduk. Data ini memberikan gambaran lebih konkret mengenai penetrasi sepeda listrik di masyarakat, sekaligus menjadi dasar bagi analisis karakteristik pengguna dan kepatuhan terhadap regulasi.

Untuk mendukung analisis lebih lanjut, berikut disajikan data hasil pendataan terhadap para pelaku pengguna sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong yang meliputi identitas, pola penggunaan, serta tingkat kepatuhan terhadap aturan keselamatan dan regulasi yang berlaku.

Tabel 1.5 Data Pelaku Pengguna Sepeda Listrik

Nama	:	M. Zolla
Usia	:	7 Tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
Pekerjaan/status	:	Pelajar
Tempat Tinggal	:	Sawah Baru
Status Kepemilikan	Milik Sendiri	: Ya
	Milik Orang Lain	: -
Frekuensi Pemakaian	Setiap Hari	: Ya
	Beberapa kali/Minggu	: -
	Sesuai Kebutuhan	: -
Rute Penggunaan	Sekolah	: Ya
	Pasar	: -
	Pusat Kota	: -
	Tempat Kerja	: -
Kecepatan rata-rata	:	20 km/ Jam
Menggunakan Helm	:	Tidak

⁷¹ Wawancara dengan Bapak Guntur, di Toko Penjualan Sepeda Listrik , pada Rabu, Tanggal 13 Agustus 2025, Pukul 10.22 WIB

Nama	:	Zainal
Usia	:	28 Tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
Pekerjaan/status	:	Pedagang
Tempat Tinggal	:	Tunas Harapan
Status Kepemilikan	Milik Sendiri	: Ya
	Milik Orang Lain	: -
Frekuensi Pemakaian	Setiap Hari	: -
	Beberapa kali/Minggu	: -
	Sesuai Kebutuhan	: Ya
Rute Penggunaan	Sekolah	: -
	Pasar	: Ya
	Pusat Kota	: -
	Tempat Kerja	: -
Kecepatan rata-rata	:	25 Km/ Jam
Menggunakan Helm	:	Tidak

Nama	:	Azrel Aulia
Usia	:	11 Tahun
Jenis Kelamin	:	Perempuan
Pekerjaan/status	:	Pelajar
Tempat Tinggal	:	Suka Raja
Status Kepemilikan	Milik Sendiri	: -
	Milik Orang Lain	: Ya
Frekuensi Pemakaian	Setiap Hari	: -
	Beberapa kali/Minggu	: -
	Sesuai Kebutuhan	: Ya
Rute Penggunaan	Sekolah	: -
	Pasar	: ya
	Pusat Kota	: -
	Tempat Kerja	: -
Kecepatan rata-rata	:	25 Km/Jam
Menggunakan Helm	:	Tidak

Nama	:	Alex
Usia	:	28 Tahun
Jenis Kelamin	:	Laki-laki
Pekerjaan/status	:	Pedagang
Tempat Tinggal	:	Air Bang
Status Kepemilikan	Milik Sendiri	: Ya
	Milik Orang Lain	: -
Frekuensi Pemakaian	Setiap Hari	: Ya
	Beberapa kali/Minggu	: -
	Sesuai Kebutuhan	: -

Rute Penggunaan	Sekolah	:	-
	Pasar	:	Ya
	Pusat Kota	:	-
	Tempat Kerja	:	-
Kecepatan rata-rata		:	25 Km/Jam
Menggunakan Helm		:	Tidak

Nama		:	
Usia		:	11 tahun
Jenis Kelamin		:	Perempuan
Pekerjaan/status		:	Pelajar
Tempat Tinggal		:	Tunas Harapan
Status Kepemilikan	Milik Sendiri	:	Ya
	Milik Orang Lain	:	-
Frekuensi Pemakaian	Setiap Hari	:	ya
	Beberapa kali/Minggu	:	-
	Sesuai Kebutuhan	:	-
Rute Penggunaan	Sekolah	:	Ya
	Pasar	:	-
	Pusat Kota	:	-
	Tempat Kerja	:	-
Kecepatan rata-rata		:	25 Km/jam
Menggunakan Helm		:	Tidak

Berdasarkan hasil pendataan terhadap pengguna sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong dapat disimpulkan bahwa penggunaan sepeda listrik telah merambah berbagai kelompok usia dan latar belakang sosial. Terlihat bahwa sepeda listrik digunakan baik oleh anak-anak (usia di bawah 12 tahun) hingga orang dewasa. Hal ini menunjukkan bahwa sepeda listrik telah menjadi alat transportasi yang cukup populer di kalangan masyarakat, tanpa mengenal batasan usia maupun status pekerjaan. Namun demikian, terdapat sejumlah permasalahan serius terkait kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Salah satu temuan penting adalah bahwa sebagian besar pengguna, baik anak-anak maupun orang dewasa, tidak menggunakan helm saat mengendarai sepeda listrik. Ini tentu menjadi perhatian utama dari aspek keselamatan lalu lintas. Selain itu, terdapat pelanggaran terhadap ketentuan usia mininal pengendara sepeda listrik sesuai Permenhub No. 45 Tahun 2020, yang seharusnya hanya boleh digunakan oleh orang berusia di atas 12 tahun dan tidak diperkenankan digunakan di jalan raya.

Dari sisi frekuensi penggunaan, sebagian besar responden menggunakan sepeda listrik setiap hari atau sesuai kebutuhan, terutama untuk keperluan ke sekolah dan pasar. Hal ini mencerminkan bahwa sepeda listrik telah menjadi sarana transportasi harian yang cukup diandalkan masyarakat karena sifatnya yang praktis dan hemat biaya operasional. Sementara itu, dari aspek kepemilikan, sebagian besar responden menggunakan sepeda listrik milik sendiri, meskipun terdapat juga yang meminjam atau menggunakan milik orang lain. Kecepatan rata-rata penggunaan berkisar antara 20–25 km/jam, yang walaupun tergolong rendah, tetap dapat menimbulkan risiko kecelakaan terutama jika tidak dilengkapi dengan perlengkapan keselamatan seperti helm.

Secara umum, analisis ini menunjukkan bahwa tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan keselamatan dan regulasi penggunaan sepeda listrik masih rendah. Diperlukan langkah-langkah lanjutan yang lebih tegas dari pihak berwenang, terutama dalam hal penegakan hukum, edukasi keselamatan berkendara, serta pembinaan kepada pelajar dan orang tua untuk mengawasi penggunaan sepeda listrik oleh anak-anak. Hal ini penting untuk menjaga keselamatan pengguna dan menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas di Kabupaten Rejang Lebong.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Pasal 4 Ayat 1 dan Pasal 5 Ayat 3 di Kabupaten Rejang Lebong

Perkembangan teknologi transportasi yang semakin pesat mendorong pemerintah untuk menyusun berbagai regulasi guna mengatur penggunaan kendaraan baru berbasis energi listrik. Salah satu jenis kendaraan yang berkembang dengan cepat adalah sepeda listrik. Kendaraan dengan desain menyerupai sepeda namun menggunakan tenaga baterai sebagai sumber penggerak utamanya. Kendaraan ini sering kali digunakan oleh pelajar, anak-anak, dan masyarakat umum karena dinilai praktis, terjangkau, dan tidak membutuhkan bahan bakar minyak.

Dengan semakin maraknya penggunaan sepeda listrik di masyarakat, pemerintah memiliki tanggung jawab untuk memastikan agar kendaraan tersebut digunakan secara tertib, aman, dan sesuai aturan lalu lintas. Untuk itu, dibutuhkan penerapan kebijakan yang efektif dalam mengatur penggunaannya. Implementasi kebijakan publik pada dasarnya merupakan tahap pelaksanaan keputusan pemerintah guna mencapai tujuan yang telah dirumuskan sebelumnya. Menurut George C. Edwards III, keberhasilan implementasi dipengaruhi oleh empat faktor utama, yaitu komunikasi, ketersediaan sumber daya, sikap atau komitmen pelaksana, serta struktur birokrasi. Dalam konteks transportasi, keempat faktor ini menjadi kunci agar kebijakan pemerintah dapat diterapkan secara optimal di tingkat daerah.

Sebagai respons terhadap fenomena ini, pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu yang Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Aturan ini berfungsi sebagai dasar hukum untuk menjamin aspek keselamatan dalam penggunaan sepeda listrik di area lalu

lintas. Kebijakan ini menjadi fokus utama dalam penelitian karena mengatur sepeda listrik sebagai kendaraan tertentu yang memiliki karakteristik tersendiri serta memerlukan pengaturan penggunaan, spesifikasi teknis, serta jalur lalu lintas yang sesuai. Namun di Kabupaten Rejang Lebong, sepeda listrik justru lebih banyak digunakan di jalan raya oleh pelajar tanpa standar keselamatan. Hal ini menunjukkan belum adanya pemahaman penuh terhadap tujuan besar di balik regulasi tersebut.

Implementasi Permenhub No. 45 Tahun 2020 pasal 4 ayat (1) dan pasal 5 ayat (3) di Kabupaten Rejang Lebong masih menghadapi berbagai kendala di lapangan. Berdasarkan observasi Hasil pengamatan di sejumlah lokasi wilayah perkotaan Kabupaten Rejang Lebong, khususnya di Kecamatan Curup, Curup Tengah, Curup Utara, dan Curup Timur, menunjukkan bahwa masih banyak pelajar maupun warga yang memanfaatkan sepeda listrik di ruas jalan raya yang sebenarnya hanya diperuntukkan bagi kendaraan bermotor dengan pelat nomor resmi. Beberapa pelanggaran yang ditemukan antara lain:

1. Penggunaan sepeda listrik tanpa alat keselamatan seperti helm

Dalam hasil penelitian yang peneliti lakukan secara langsung di beberapa titik pengamatan di wilayah perkotaan Kabupaten Rejang Lebong, khususnya di Kecamatan Curup, Curup Tengah, Curup Utara, dan Curup Timur, peneliti menemukan bahwa sebagian besar pengguna sepeda listrik tidak menggunakan alat keselamatan dasar berupa helm.⁷² Fakta ini peneliti saksikan sendiri di lapangan dengan cara observasi, di mana anak-anak sekolah maupun masyarakat umum bebas menggunakan sepeda listrik di jalan raya tanpa perlindungan yang memadai. Padahal, Pasal 4 ayat (1) huruf a Permenhub No. 45 Tahun 2020 secara tegas mengatur bahwa pengguna kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik wajib menggunakan helm sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI). Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa praktik tidak digunakannya helm bukan hanya sekadar bentuk kelalaian, tetapi juga merupakan

⁷² Observasi lapangan dilakukan di Rejang Lebong pada tanggal 10 Juli 2025

pelanggaran nyata terhadap regulasi yang berlaku. Oleh karena itu, berdasarkan hasil pengamatan peneliti, dapat disimpulkan bahwa masih rendahnya kesadaran hukum dan disiplin masyarakat hal ini menegaskan perlunya edukasi berkelanjutan serta penegakan aturan yang lebih tegas oleh pihak berwenang.

2. Sepeda listrik digunakan oleh anak-anak dibawah umur 12 Tahun yang tidak sesuai dengan pasal 4 ayat (1)

Penggunaan sepeda listrik oleh anak-anak di bawah umur 12 tahun merupakan salah satu bentuk pelanggaran terhadap Pasal 4 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 45 Tahun 2020. Dalam pasal tersebut diatur bahwa pengendara sepeda listrik, harus berusia paling rendah 12 tahun. Ketentuan ini dibuat untuk menjamin keselamatan pengendara dan pengguna jalan lainnya, mengingat sepeda listrik memiliki kecepatan dan potensi risiko yang berbeda dengan sepeda biasa. Dengan demikian, ketika anak-anak yang belum mencapai usia 12 tahun menggunakan sepeda listrik, maka hal itu secara jelas bertentangan dengan regulasi yang berlaku.

Secara faktual, di Kabupaten Rejang Lebong, fenomena anak-anak yang menggunakan sepeda listrik masih sering dijumpai di berbagai jalan raya. Padahal, anak di bawah usia 12 tahun umumnya belum memiliki kematangan fisik dan mental untuk mengendalikan kendaraan bermotor listrik dengan baik, sehingga risiko kecelakaan menjadi lebih tinggi.⁷³ Kondisi ini memperlihatkan adanya ketidaksesuaian antara praktik di lapangan dengan aturan Pasal 4 ayat (1) Permenhub No. 45 Tahun 2020. Ketentuan usia minimum tersebut sebenarnya bertujuan untuk melindungi anak-anak dari potensi bahaya di jalan raya. Anak di bawah 12 tahun belum sepenuhnya memahami peraturan lalu lintas, belum memiliki refleks yang memadai untuk menghindari bahaya, serta tidak memiliki keterampilan berkendara yang cukup. Oleh karena itu, aturan ini berfungsi sebagai langkah preventif

⁷³ Observasi lapangan dilakukan di Rejang Lebong pada tanggal 10 Juli 2025

untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas, sekaligus mendidik masyarakat agar mematuhi regulasi transportasi demi keselamatan bersama.

Temuan peneliti ini menunjukkan adanya ketidaksesuaian yang nyata antara regulasi dan praktik di lapangan. Anak-anak di bawah umur 12 tahun umumnya belum memiliki kematangan fisik dan mental untuk mengendalikan kendaraan bermotor listrik secara baik dan benar. Hal ini peneliti buktikan dengan adanya kecenderungan mereka mengendarai sepeda listrik tanpa memperhatikan aturan lalu lintas, bahkan sering melintas di ruas jalan raya yang ramai. Kondisi ini memperlihatkan bahwa potensi terjadinya kecelakaan semakin besar, karena refleksi anak-anak dalam menghindari bahaya masih terbatas dan keterampilan berkendara mereka belum memadai. Dari hasil pengamatan peneliti, pelanggaran terhadap Pasal 4 ayat (1) ini juga berdampak secara sosial. Anak-anak yang terbiasa menggunakan sepeda listrik sejak usia dini tanpa memperhatikan aturan berisiko membentuk kebiasaan berkendara yang buruk di masa depan. Dengan demikian, implementasi regulasi ini menurut peneliti sangat membutuhkan sinergi antara aparat penegak hukum, pihak sekolah, serta peran aktif orang tua dalam membatasi penggunaan sepeda listrik oleh anak-anak di bawah umur.

3. Pengendara yang menggunakan sepeda listrik berbonceng tiga yang tentu saja sangat berbahaya dan berpotensi menyebabkan kecelakaan.

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan di beberapa ruas jalan raya di wilayah perkotaan Kabupaten Rejang Lebong, peneliti menemukan adanya praktik penggunaan sepeda listrik dengan cara berboncengan tiga orang sekaligus.⁷⁴ Fenomena ini peneliti saksikan langsung, terutama di kalangan pelajar yang menjadikan sepeda listrik sebagai sarana transportasi menuju sekolah. Padahal, perilaku tersebut jelas tidak sesuai dengan ketentuan Pasal 4 ayat (1) Permenhub No. 45 Tahun 2020 yang mengatur bahwa kendaraan tertentu dengan penggerak

⁷⁴ Observasi lapangan dilakukan di Rejang Lebong pada tanggal 12 Juli 2025

motor listrik, termasuk sepeda listrik, harus digunakan sesuai dengan standar keselamatan dan ketentuan teknis yang berlaku. Sepeda listrik sejatinya hanya dirancang untuk satu orang pengendara atau, dalam beberapa tipe, ditambah satu penumpang. Maka, penggunaan untuk tiga orang jelas menyalahi fungsi kendaraan dan menimbulkan risiko keselamatan serius. Dari pengamatan peneliti, sepeda listrik yang digunakan melebihi kapasitas mengakibatkan stabilitas kendaraan terganggu, ruang gerak pengendara menjadi sempit, serta efektivitas sistem pengereman berkurang. Peneliti juga mencatat bahwa perilaku ini paling sering dilakukan oleh anak-anak dan remaja yang belum sepenuhnya memahami risiko berkendara. Kondisi ini semakin memperbesar potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas, apalagi bila pengendara tidak memiliki keterampilan mengendalikan sepeda listrik dengan baik. Dengan demikian, temuan ini menegaskan bahwa perilaku berbonceng tiga bukan hanya melanggar regulasi, tetapi juga mengabaikan keselamatan diri sendiri, penumpang, maupun pengguna jalan lainnya.

Berdasarkan hasil penelitian peneliti, fenomena ini juga menggambarkan masih lemahnya kesadaran hukum masyarakat, di mana sepeda listrik kerap diperlakukan sama seperti sepeda konvensional yang dianggap bebas dari aturan ketat. Padahal, Permenhub No. 45 Tahun 2020 hadir untuk memastikan kendaraan ramah lingkungan seperti sepeda listrik dapat digunakan secara aman, tertib, dan sesuai fungsi. Jika perilaku berbonceng tiga ini terus dibiarkan, maka budaya lalu lintas yang tidak disiplin akan semakin mengakar dan berpotensi meningkatkan angka kecelakaan di Kabupaten Rejang Lebong. Oleh sebab itu, menurut peneliti, diperlukan langkah konkret berupa sosialisasi masif kepada masyarakat serta pengawasan yang lebih ketat oleh pihak berwenang. Dengan kepatuhan terhadap Pasal 4 ayat (1), kesadaran bahwa sepeda listrik memiliki risiko layaknya kendaraan bermotor lain dapat ditanamkan sejak dini, sehingga mendukung terciptanya keselamatan dan ketertiban lalu lintas di daerah ini.

4. Terdapat adanya penambahan kecepatan atau modifikasi pada sepeda listrik

Dalam penelitian yang peneliti lakukan di Kabupaten Rejang Lebong, peneliti menemukan adanya fenomena modifikasi sepeda listrik, terutama pada aspek penambahan kecepatan yang melebihi batas standar dari pabrikan.⁷⁵ Fakta ini peneliti temukan melalui pengamatan langsung di lapangan, di mana sebagian pengguna, khususnya kalangan remaja, menggunakan sepeda listrik dengan kecepatan yang tidak wajar dibandingkan kondisi bawaan pabrikan. Praktik semacam ini jelas merupakan pelanggaran terhadap Pasal 4 ayat (1) Permenhub No. 45 Tahun 2020 yang secara tegas mengatur bahwa sepeda listrik sebagai kendaraan tertentu harus digunakan sesuai standar keselamatan dan spesifikasi teknis yang berlaku. Dengan dilakukannya modifikasi, jaminan keselamatan yang telah diperhitungkan dalam desain teknis pabrikan menjadi hilang, sehingga sepeda listrik tidak lagi sesuai dengan peruntukannya.

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, peningkatan kecepatan pada sepeda listrik berdampak signifikan terhadap keselamatan. Kendaraan menjadi lebih sulit dikendalikan, jarak pengereman berkurang, dan risiko kecelakaan meningkat, terlebih ketika pengendara tidak menggunakan perlengkapan keselamatan standar seperti helm dan pelindung tubuh. Peneliti juga mencatat bahwa praktik ini banyak dilakukan oleh anak-anak dan remaja tanpa mempertimbangkan risiko maupun aspek hukum. Hal ini menunjukkan lemahnya pemahaman terhadap regulasi transportasi sekaligus rendahnya kesadaran akan pentingnya keselamatan berkendara.

⁷⁵ Observasi lapangan dilakukan di Rejang Lebong pada tanggal 12 Juli 2025

Temuan penelitian ini menegaskan bahwa fenomena modifikasi sepeda listrik bertentangan dengan tujuan Permenhub No. 45 Tahun 2020 yang ingin memastikan pemanfaatan kendaraan ramah lingkungan secara aman, tertib, dan terkendali. Jika praktik ini terus dibiarkan, potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Rejang Lebong akan semakin meningkat. Oleh karena itu, menurut peneliti, dibutuhkan upaya konkret berupa penegakan hukum, sosialisasi berkesinambungan, serta edukasi mengenai bahaya modifikasi kecepatan agar masyarakat memahami pentingnya kepatuhan terhadap standar teknis. Dengan demikian, implementasi Pasal 4 ayat (1) tidak hanya menjadi instrumen hukum, tetapi juga sarana edukatif dalam membentuk budaya berkendara yang selamat dan tertib.

5. Penggunaan sepeda listrik secara ugal-ugalan tanpa memperhatikan pengendara lainnya

Dalam penelitian yang peneliti lakukan di wilayah perkotaan Kabupaten Rejang Lebong, peneliti menemukan fenomena penggunaan sepeda listrik secara ugal-ugalan tanpa memperhatikan keselamatan pengendara lain di jalan raya. Pengamatan langsung peneliti memperlihatkan bahwa sebagian besar perilaku ini dilakukan oleh anak-anak dan remaja, misalnya dengan melaju dalam kecepatan tinggi, saling balapan, zig-zag di antara kendaraan bermotor, serta tidak mengindahkan rambu lalu lintas.⁷⁶ Padahal, Pasal 4 ayat (1) Permenhub No. 45 Tahun 2020 secara tegas mengatur bahwa setiap pengguna sepeda listrik wajib memenuhi persyaratan keselamatan serta mengoperasikan kendaraan sesuai fungsi dan peruntukannya. Oleh karena itu, tindakan berkendara secara ceroboh ini merupakan bentuk pelanggaran nyata terhadap regulasi tersebut. Dari hasil pengamatan peneliti, perilaku ugal-ugalan ini sangat berisiko menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Sepeda listrik yang seharusnya dirancang untuk mobilitas terbatas dan ramah lingkungan justru berubah menjadi

⁷⁶ Observasi lapangan dilakukan di Rejang Lebong pada tanggal 17 Juli 2025

ancaman di jalan raya ketika digunakan dengan tidak tertib. Peneliti mencatat beberapa kali pengguna sepeda listrik hampir bersenggolan dengan kendaraan bermotor lain akibat manuver berbahaya yang dilakukan. Kondisi ini menunjukkan bahwa minimnya pemahaman dan kedisiplinan dalam berlalu lintas masih menjadi masalah serius di masyarakat.

Temuan penelitian ini menegaskan bahwa rendahnya kesadaran hukum dan etika berlalu lintas, terutama pada kalangan anak-anak dan remaja, menjadi faktor utama penyebab terjadinya pelanggaran tersebut. Banyak dari mereka tidak memahami bahwa sepeda listrik termasuk kategori kendaraan yang memiliki aturan hukum ketat, sama halnya dengan kendaraan bermotor lainnya. Oleh karena itu, menurut peneliti, implementasi Pasal 4 ayat (1) membutuhkan dukungan berupa pengawasan yang lebih tegas dari aparat, serta pendidikan berlalu lintas sejak usia dini. Dengan langkah-langkah tersebut, diharapkan kesadaran masyarakat terhadap keselamatan berkendara dapat meningkat, sehingga sepeda listrik kembali berfungsi sebagaimana mestinya sarana transportasi ramah lingkungan yang aman, tertib, dan selamat.

6. Penggunaannya digunakan pada jalan raya umum bersama kendaraan bermotor lainnya

Melalui penelitian yang peneliti lakukan di beberapa ruas jalan utama Kabupaten Rejang Lebong, peneliti mendapati masih banyak masyarakat yang mengoperasikan sepeda listrik di jalan raya umum berdampingan dengan kendaraan bermotor berkecepatan tinggi.⁷⁷ Temuan ini jelas bertentangan dengan ketentuan Pasal 5 ayat (3) Permenhub No. 45 Tahun 2020 yang menegaskan bahwa sepeda listrik tidak boleh digunakan di jalan utama atau jalan raya, melainkan dibatasi hanya pada jalur sepeda, kawasan pemukiman, atau area khusus seperti sarana rekreasi. Aturan tersebut dibuat sebagai langkah pencegahan

⁷⁷ Observasi lapangan dilakukan di Rejang Lebong pada tanggal 17 Juli 2025

untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas akibat perbedaan karakteristik mendasar antara sepeda listrik dan kendaraan bermotor.

Berdasarkan hasil pengamatan peneliti, keberadaan sepeda listrik di jalan raya yang padat lalu lintas justru menambah kerawanan di lapangan. Kendaraan ini memiliki kecepatan terbatas, bobot yang ringan, serta minim perlengkapan keselamatan, sehingga tidak mampu bersaing dengan arus lalu lintas kendaraan bermotor. Peneliti mencatat bahwa kondisi tersebut seringkali menimbulkan situasi berbahaya, misalnya ketika pengendara sepeda listrik tersalip dengan jarak yang sangat dekat oleh kendaraan roda dua maupun roda empat. Hal ini memperlihatkan bahwa penggunaan sepeda listrik di jalan raya bukan hanya melanggar regulasi, tetapi juga menimbulkan potensi ancaman nyata bagi keselamatan penggunaannya. Dari hasil penelitian ini, peneliti menyimpulkan bahwa penerapan Pasal 5 ayat (3) membutuhkan dukungan serius melalui sosialisasi yang masif kepada masyarakat serta penegakan aturan yang lebih konsisten. Edukasi publik menjadi penting agar masyarakat memahami bahwa sepeda listrik memiliki ruang lingkup penggunaan terbatas demi keselamatan bersama. Selain itu, penindakan yang tegas terhadap pelanggaran perlu dilakukan untuk menumbuhkan budaya tertib lalu lintas. Dengan demikian, tujuan utama regulasi tidak hanya tercapai dalam aspek hukum, tetapi juga mampu membangun kesadaran kolektif untuk mendukung transportasi ramah lingkungan yang aman, teratur, dan berkelanjutan di Kabupaten Rejang Lebong.

Penyalahgunaan pada poin diatas ini jelas bertentangan dengan ketentuan Permenhub No. 45 Tahun 2020 Pasal 4 Ayat (1) dan Pasal 5 Ayat (3). Meskipun berbagai pelanggaran penggunaan sepeda listrik telah ditemukan, hal ini dapat menyebabkan resiko terjadinya kecelakaan. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong yang diwakili oleh Bapak Beni Ardiansyah selaku Kabid Lalu Lintas, hingga saat ini belum terdapat laporan resmi mengenai kecelakaan lalu lintas yang secara langsung melibatkan sepeda listrik. Beliau

menyampaikan bahwa *“Kalau secara garis besar, (tabrakan atau tertabrak) hingga saat ini belum ada, kami belum ada laporan bahwa adanya kasus-kasus kecelakaan. Mungkin ada untuk kecelakaan di lingkungan rumah saja, Untuk kecelakaan beratnya sementara ini di wilayah Rejang Lebong belum ada, dan sekarang masih aman sambil menunggu keluarnya peraturan penindakan terhadap pelanggar sepeda listrik”*.⁷⁸ Situasi ini dinilai masih relatif aman sembari menunggu kebijakan teknis dan peraturan penindakan yang lebih jelas terhadap pelanggaran penggunaan sepeda listrik. Sejalan dengan keterangan tersebut, pihak Kepolisian Resor Rejang Lebong melalui Satuan Lalu Lintas (Satlantas) yang diwakili oleh Bapak Taufik Hariyadi juga mengonfirmasi bahwa *“Untuk laporan secara resmi saat ini belum ada tetapi mendapatkan informasi sudah ada terjadi namun tidak terlalu parah”*.⁷⁹ Data ini mengindikasikan bahwa meskipun tingkat kecelakaan akibat sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong tergolong tidak sering terjadi, potensi risiko tetap ada apabila pelanggaran penggunaan kendaraan tersebut tidak segera diatur secara lebih tegas dan sistematis. Dengan demikian, implementasi Permenhub Nomor 45 Tahun 2020 menjadi penting tidak hanya sebagai upaya preventif, tetapi juga sebagai langkah antisipatif untuk mencegah meningkatnya angka kecelakaan di masa mendatang.

Penegakan hukum oleh pihak kepolisian dan Dinas Perhubungan juga masih terbatas, karena belum adanya dasar hukum atau peraturan daerah (Perda) yang secara spesifik mengatur sanksi terhadap pelanggaran penggunaan sepeda listrik. Aparat hanya dapat melakukan teguran dan penyitaan sementara jika ditemukan pelanggaran, namun belum bisa memberikan efek jera secara maksimal. Permasalahan lain yang turut mempengaruhi rendahnya efektivitas implementasi adalah kurangnya koordinasi antara instansi terkait, seperti Dinas Perhubungan dan Kepolisian. Sosialisasi yang dilakukan cenderung parsial dan belum menjangkau seluruh

⁷⁸ Wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah, di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Bagian Kanit lalu lintas , pada Hari Senin, Tanggal 4 Agustus 2025, Pukul 10.41 WIB

⁷⁹ Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum'at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

lapisan masyarakat, terutama mereka yang berada di wilayah pinggiran. Akibatnya, masih banyak masyarakat yang belum mengetahui bahwa penggunaan sepeda listrik memiliki batasan hukum tertentu.

Berdasarkan uraian tersebut, dapat disimpulkan bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Pasal 4 Ayat (1) dan Pasal 5 Ayat (3) di Kabupaten Rejang Lebong, belum terlaksana secara optimal di lapangan. Hasil observasi di beberapa wilayah, seperti Kecamatan Curup, Curup Tengah, Curup Utara, dan Curup Timur, menunjukkan adanya berbagai pelanggaran penggunaan sepeda listrik, di antaranya pengendara tidak menggunakan helm, dikendarai oleh anak di bawah usia 12 tahun, berboncengan melebihi kapasitas, adanya modifikasi untuk meningkatkan kecepatan, perilaku berkendara ugal-ugalan, serta penggunaan sepeda listrik di jalan raya umum yang seharusnya hanya diperuntukkan bagi kendaraan bermotor berpelat nomor. Kondisi ini mencerminkan rendahnya kesadaran hukum masyarakat serta lemahnya efektivitas sosialisasi regulasi oleh instansi terkait. Walaupun hingga saat ini belum terdapat laporan resmi mengenai kecelakaan serius yang melibatkan sepeda listrik, berdasarkan keterangan Dinas Perhubungan dan Satuan Lalu Lintas Polres Rejang Lebong, ditemukan adanya informasi terkait insiden kecil yang tidak menimbulkan dampak besar, sehingga risiko kecelakaan tetap ada dan dapat meningkat jika penggunaan sepeda listrik tidak segera diatur secara tegas. Permasalahan ini tidak hanya disebabkan oleh minimnya kesadaran hukum masyarakat, tetapi juga oleh ketiadaan peraturan daerah yang mengatur sanksi secara rinci, terbatasnya kewenangan aparat dalam memberikan efek jera, serta kurang optimalnya koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian dalam melakukan sosialisasi dan pengawasan. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa implementasi Permenhub Nomor 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong masih menghadapi kendala struktural, kultural, dan regulatif, sehingga diperlukan peningkatan koordinasi antarinstansi, sosialisasi yang lebih masif, dan penegakan hukum yang lebih tegas untuk menciptakan penggunaan sepeda listrik yang aman, tertib, serta sesuai dengan tujuan regulasi nasional.

B. Bagaimana Tinjauan Maqoshid Asy-Syariah terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik

Berdasarkan penelitian yang ada dalam pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan ada enam (6) poin yaitu: tidak menggunakan helm, digunakan oleh anak-anak dibawah usia 12 tahun, mengendarai di jalan raya umum, penggunaan secara ugal-ugalan, berboncengan tiga, serta melakukan memodifikasi kecepatan. Dampak utama dari pelanggaran tersebut yang paling pokok adalah meningkatnya resiko terjadinya kecelakaan yang dapat mengakibatkan kerugian kesehatan, ancaman terhadap keselamatan, bahkan hilangnya nyawa, sehingga manusia tidak lagi dapat hidup secara sempurna tanpa cacat. Dalam hal ini dilihat dari enam (6) poin diatas maka pada dasarnya ini semua ditinjau dari maqoshid asy-syariah pada unsur menjaga Jiwa (*hifz al-nafs*). Hal ini dibuktikan dengan dalil-dalil penguat menjaga jiwa.

وَأَنْفِقُوا فِي سَبِيلِ اللَّهِ وَلَا تُلْقُوا بِأَيْدِيكُمْ إِلَى التَّهْلُكَةِ وَأَحْسِنُوا إِنَّ اللَّهَ يُحِبُّ الْمُحْسِنِينَ ○

Artinya, "*Berinfaklah di jalan Allah, janganlah jerumuskan dirimu ke dalam kebinasaan, dan berbuatbaiklah. Sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik.*"

Ayat ini menegaskan larangan keras bagi manusia untuk menjerumuskan dirinya ke dalam kebinasaan dengan melakukan perbuatan yang membahayakan jiwa. Relevansi ayat ini sangat jelas ketika dikaitkan dengan pelanggaran dalam penggunaan sepeda listrik. Pertama, tindakan tidak menggunakan helm berarti dengan sengaja mengabaikan perlindungan diri dari bahaya. Dalam kondisi kecelakaan, kepala menjadi bagian tubuh yang paling rentan, sehingga mengendarai sepeda listrik tanpa helm sama saja dengan "menjatuhkan diri ke dalam kebinasaan" sebagaimana dilarang oleh ayat tersebut. Kedua, penggunaan sepeda listrik oleh anak-anak di bawah umur 12 tahun jelas melanggar ketentuan keselamatan. Secara fisik, mental, dan keterampilan, anak-anak belum siap menghadapi situasi lalu

lintas. Dengan membiarkan mereka berkendara, sama halnya orang tua atau lingkungan mendorong mereka pada potensi kebinasaan, padahal Allah telah melarang umat-Nya melakukan hal itu. Ketiga, memodifikasi kecepatan sepeda listrik hingga melampaui batas aman merupakan bentuk kesengajaan untuk meningkatkan risiko kecelakaan. Perilaku ini identik dengan “mencari kebinasaan” karena sepeda listrik yang seharusnya didesain untuk kecepatan rendah justru dijadikan berbahaya. Tindakan ini jelas bertentangan dengan pesan al-Qur’an agar manusia tidak merusak dirinya sendiri.

Dengan demikian, setiap bentuk pelanggaran tersebut tidak hanya melawan regulasi negara tetapi juga bertentangan langsung dengan prinsip syariat Islam yang menekankan kewajiban menjaga jiwa (*ḥifẓ al-nafs*). Ayat di atas memberi dasar teologis bahwa mengabaikan keselamatan diri dalam berkendara, baik melalui kelalaian maupun tindakan sengaja seperti modifikasi kecepatan, adalah perbuatan yang dilarang karena menjerumuskan manusia pada kebinasaan.

Sebagai peneliti, penulis menemukan bahwa kasus-kasus pelanggaran penggunaan sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong tidak hanya menimbulkan masalah hukum positif, tetapi juga bertentangan dengan prinsip dasar syariat Islam, khususnya dalam aspek menjaga jiwa (*ḥifẓ al-nafs*). Jika sebelumnya Al-Qur’an telah memberikan peringatan agar manusia tidak menjerumuskan dirinya ke dalam kebinasaan, maka hadis Nabi Muhammad Saw hadir sebagai penguat yang menegaskan larangan untuk melakukan tindakan yang membahayakan, baik terhadap diri sendiri maupun orang lain. Dengan demikian, dalam penelitian ini penulis memandang penting untuk menguraikan hadis-hadis Rasulullah Saw yang relevan, agar semakin jelas bahwa penyalahgunaan sepeda listrik bahwasannya berlawanan dengan tujuan syariat Islam.

Rasulullah ﷺ bersabda:

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ

Artinya: Tidak boleh (menimbulkan) bahaya bagi diri sendiri dan tidak boleh “
”.(menimbulkan) bahaya bagi orang lain HR. Ibnu Majah no. 2340))

Hadis ini menjadi landasan penting dalam menilai berbagai bentuk perilaku yang berpotensi menimbulkan mudarat. Dalam konteks penelitian ini, peneliti memandang bahwa hadis tersebut sangat relevan dengan kasus penyalahgunaan sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong. Pertama, peneliti menemukan bahwa penggunaan sepeda listrik di jalan raya umum yang beriringan dengan kendaraan bermotor berkecepatan tinggi jelas menimbulkan ancaman serius terhadap keselamatan jiwa. Praktik ini tidak hanya membahayakan pengendara sepeda listrik sendiri, tetapi juga mengganggu dan mengancam pengguna jalan lainnya. Dengan demikian, perilaku tersebut bertentangan dengan larangan *lā ḍarar*. Kedua, berdasarkan pengamatan peneliti, penggunaan sepeda listrik secara ugal-ugalan merupakan bentuk kelalaian dalam menjaga keselamatan di jalan. Tindakan semacam ini memperbesar risiko terjadinya tabrakan, sehingga berpotensi mencelakakan orang lain. Hal ini bertolak belakang dengan prinsip *lā ḍirār*, yaitu larangan menimbulkan bahaya bagi orang lain. Ketiga, peneliti juga mendapati kasus berboncengan tiga orang dalam satu sepeda listrik, yang jelas melampaui kapasitas aman kendaraan. Praktik ini bukan hanya memperbesar risiko celaka bagi penggunanya, tetapi juga berpotensi menimbulkan bahaya bagi pihak lain yang berada di jalan.

Dengan demikian, peneliti menyimpulkan bahwa berbagai bentuk pelanggaran penggunaan sepeda listrik tersebut bukan hanya melawan hukum positif sebagaimana diatur dalam Permenhub No. 45 Tahun 2020, tetapi juga bertentangan dengan prinsip dasar syariat Islam. Hadis *lā ḍarar wa lā ḍirār* menguatkan bahwa setiap tindakan yang menimbulkan bahaya, baik terhadap diri sendiri maupun orang lain, harus dihindari demi menjaga jiwa (*ḥifẓ al-nafs*), yang merupakan salah satu tujuan utama *maqāṣid al-syarī‘ah*. Dari fenomena yang ada dan dalil yang sudah dikemukakan peneliti maka tampak jelas bahwa pelanggaran penggunaan sepeda ini bertentangan dengan

maqoshid asy-syariah pada prinsip menjaga jiwa (*ḥifz al-nafs*) menjalankan isi undang-undang sejalan dengan *maqoshid asy-syariah*.

C. Bagaimana Upaya Penegakan hukum (Dishub dan Satlantas) dalam Menertibkan Penyalahgunaan Pengguna Sepeda Listrik

1. Upaya Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong dalam Menerapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong

Dalam konteks implementasi Permenhub Nomor 45 Tahun 2020, Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong melakukan beberapa upaya yang berkaitan dengan pengaturan, pengawasan dan edukasi terhadap penggunaan sepeda listrik, khususnya untuk menanggulangi penyalahgunaan kendaraan tersebut di jalan raya. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah selaku Kabid Lalulintas, mengatakan bahwa:

“ Upaya yang telah dilakukan yakni kerja sama dengan Polres Rejang Lebong, khususnya melalui Satuan Lalu Lintas (Satlantas), untuk memberikan sosialisasi kepada masyarakat mengenai aturan penggunaan sepeda listrik. ”⁸⁰

Penggunaan sepeda listrik di jalan raya memiliki potensi membahayakan keselamatan, baik bagi penggunanya sendiri maupun bagi pengguna jalan lain apabila penggunaannya tidak sesuai regulasi yang ada. Salah satu fakta yang sering ditemui adalah banyaknya pengendara sepeda listrik yang tidak menggunakan helm atau perlengkapan keselamatan lainnya, sehingga sangat rentan mengalami cedera serius apabila terjadi kecelakaan. Selain itu, sepeda listrik seringkali digunakan di jalan raya yang dilalui kendaraan bermotor dengan kecepatan tinggi, padahal kecepatan sepeda listrik yang relatif lambat dapat meningkatkan risiko tertabrak dari belakang atau samping. Penggunaan sepeda listrik yang tidak dilindungi asuransi dan tidak

⁸⁰ Wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah, di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Bagian Kanit lalu lintas , pada Hari Senin, Tanggal 4 Agustus 2025, Pukul 10.41 WIB

terdaftar secara resmi juga membuat pengendara tidak memiliki perlindungan hukum apabila terjadi kecelakaan di jalan. Keseluruhan kondisi ini menunjukkan bahwa tanpa pemahaman, pengawasan, dan regulasi yang ketat, penggunaan sepeda listrik di jalan raya dapat menjadi ancaman serius bagi keselamatan berlalu lintas. Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah selaku Kabid Lalu Lintas dalam hal upaya yang telah dilakukan yakni:

a) Sosialisasi dan Edukasi kepada Masyarakat

Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong melakukan sosialisasi terhadap aturan sepeda listrik sebagaimana tertuang dalam Permenhub Nomor 45 Tahun 2020.

- i. “Bahwa sepeda listrik tidak boleh digunakan di jalan raya umum, melainkan di kawasan tertentu seperti permukiman, kawasan wisata, dengan batas maksimum 25 km/jam.”
- ii. “Menedukasi masyarakat tentang jenis kendaraan listrik yang tergolong dalam kendaraan tertentu dan perbedaannya dengan kendaraan bermotor.”⁸¹

Edukasi yang dilakukan melalui :

- i. “Penyuluhan kepada pelajar yang sering menggunakan sepeda listrik ke sekolah.”
- ii. “Kerja sama dengan Satlantas Polres Rejang Lebong dalam kegiatan tetib lalu lintas.”⁸²

b) Tantangan yang dihadapi dalam Menerapkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong

Dalam wawancara saya dengan Bapak Beni Ardiansyah juga menyampaikan beberapa tantangan-tantangan pihak dishub

⁸¹ Wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah, di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Bagian Kanit lalu lintas , pada Hari Senin, Tanggal 4 Agustus 2025, Pukul 10.41 WIB

⁸² Wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah, di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Bagian Kanit lalu lintas , pada Hari Senin, Tanggal 4 Agustus 2025, Pukul 10.41 WIB

dalam menangani pelanggaran penggunaan sepeda listrik ini, sebagai berikut:

- i. “Rendahnya kesadaran masyarakat akan pemahaman tentang regulasi terkait penggunaan sepeda listrik.”
- ii. “Permenhub tidak mencantumkan sanksi administratif atau pidana bagi pengguna yang melanggar.”
- iii. “Koordinasi antar Instansi: Dalam menangani penyalahgunaan sepeda listrik, kerja sama yang baik antara Dishub dengan pihak instansi terkait seperti Polres hingga polsek sangat penting. Tantangan ini mencakup koordinasi operasional.”⁸³

Berdasarkan hasil wawancara di atas ternyata salah satu faktor yang menjadi tantangan dalam menerapkan Permenhub adalah kurangnya kerja sama antara pihak Dishub dengan Kepolisian. Menurut Bapak Taupik Hariyadi, S.H selaku anggota Polres Rejang Lebong saat di wawancarai di kantor Polres Rejang Curup, mengatakan:

“Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan kurangnya koordinasi antara pihak Dishub Rejang Lebong dan pihak Kepolisian dalam menertibkan balap liar adalah:

- i. “Kurangnya komunikasi dan pertemuan rutin antara Dishub dan Kepolisian membuat koordinasi menjadi lemah. Informasi tentang kegiatan penertiban seringkali tidak tersampaikan dengan baik.”
- ii. “Keterbatasan sumber daya manusia.”
- iii. “Kurangnya Pelatihan dan pengembangan kapasitas bersama antara Dishub dan Kepolisian menyebabkan kurangnya pemahaman dan keterampilan dalam melakukan koordinasi yang efektif.”⁸⁴

Hasil wawancara menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna memahami aturan, namun sanksi bagi pelanggar belum diterapkan secara konsisten. Seperti keterangan yang diberikan Bapak Beni Ardiansyah dalam wawancara.

⁸³ Wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah, di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Bagian Kait lalu lintas , pada Hari Senin, Tanggal 4 Agustus 2025, Pukul 10.41 WIB

⁸⁴ Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum'at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

“Untuk saat ini belum ada sanksi yang diberikan kepada pelanggar terhadap aturan sepeda listrik ini. Hanya menegur atau menghimbau bahwa sepeda listrik ini tidak boleh di Jalan Raya.”⁸⁵

Penggunaan sepeda listrik di Rejang Lebong relatif aman dan belum menimbulkan kasus kecelakaan. Hal ini di ungkapkan dalam wawancara oleh Bapak Beni Ardiansyah sebagai berikut:

“Kalau secara garis besar, (tabrakan atau tertabrak) hingga saat ini belum ada, kami belum ada laporan bahwa adanya kasus-kasus kecelakaan. Mungkin ada untuk kecelakaan di lingkungan rumah saja, Untuk kecelakaan beratnya sementara ini di wilayah Rejang Lebong belum ada, dan sekarang masih aman sambil menunggu keluarnya peraturan penindakan terhadap pelanggar sepeda listrik.”⁸⁶

Dari hasil wawancara yang saya lakukan, dapat saya analisis bahwa salah satu penyebab belum optimalnya penerapan Permenhub No. 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong adalah lemahnya koordinasi antara Dinas Perhubungan dan Kepolisian. Hal ini terlihat dari kurangnya komunikasi rutin serta tidak adanya forum pertemuan berkala antar kedua instansi. Akibatnya, informasi terkait penertiban seringkali tidak terkoordinasi dengan baik. Selain itu, terbatasnya sumber daya manusia yang dimiliki masing-masing pihak, ditambah tidak adanya pelatihan atau peningkatan kapasitas bersama, menyebabkan pemahaman terhadap prosedur teknis menjadi kurang merata. Kondisi ini tentu berdampak pada efektivitas pelaksanaan pengawasan di lapangan, termasuk dalam hal penertiban sepeda listrik yang melanggar aturan. Dengan demikian, saya menyimpulkan bahwa tanpa adanya penguatan kerja sama yang terstruktur antara Dishub dan Kepolisian, maka pelaksanaan regulasi tidak akan berjalan maksimal. Koordinasi yang baik menjadi kunci utama dalam menciptakan

⁸⁵ Wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah, di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Bagian Kait lalu lintas , pada Hari Senin, Tanggal 4 Agustus 2025, Pukul 10.41 WIB

⁸⁶ Wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah, di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Bagian Kait lalu lintas , pada Hari Senin, Tanggal 4 Agustus 2025, Pukul 10.41 WIB

ketertiban dan keselamatan dalam penggunaan sepeda listrik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

2. Upaya Kepolisian dalam Penegakan Hukum terhadap Penggunaan Sepeda Listrik

Dalam mendukung pelaksanaan Permenhub Nomor 45 Tahun 2020, Polres Rejang Lebong melalui Satuan Lalu Lintas (Satlantas) telah melakukan berbagai tindakan guna mengurangi penyalahgunaan sepeda listrik, khususnya yang digunakan di jalan raya umum secara tidak sesuai ketentuan. Berikut adalah uraian peran kepolisian dalam menegakkan hukum terhadap pengguna sepeda listrik.

“Sebagai aparat penegak hukum, kepolisian berkomitmen untuk melaksanakan setiap aturan yang berlaku. Namun, sebelum tindakan penegakan dilakukan, kami terlebih dahulu memberikan sosialisasi dan himbauan kepada para pengguna sepeda listrik.”⁸⁷

Dalam upaya menjaga keselamatan dan ketertiban lalu lintas, pengawasan terhadap penggunaan sepeda listrik menjadi hal yang penting. Untuk mengetahui sejauh mana pengawasan ini diterapkan di Kabupaten Rejang Lebong, penulis melakukan wawancara dengan pihak kepolisian. Hasil wawancara menunjukkan bahwa:

“Belum pernah melakukan razia, tetapi selalu memberikan himbauan kepada pengguna sepeda listrik itu agar tidak memasuki jalan raya umum”⁸⁸

Meskipun pihak kepolisian tetap memberikan imbauan agar masyarakat mematuhi aturan keselamatan berkendara. Dengan demikian, kesadaran pengguna menjadi faktor utama dalam mencegah pelanggaran dan menjaga keamanan saat menggunakan sepeda listrik. Keselamatan berkendara merupakan aspek penting dalam penggunaan kendaraan bermotor, termasuk sepeda listrik. Salah satu aturan dasar yang wajib

⁸⁷ Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang Lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum'at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

⁸⁸ Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang Lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum'at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

dipatuhi adalah penggunaan helm saat berkendara, yang berfungsi untuk melindungi pengendara dari risiko cedera serius saat terjadi kecelakaan. Namun, berdasarkan hasil observasi dan wawancara yang telah dilakukan terdapat pelanggaran yang sering terjadi seperti dalam ungkapan yang di jelaskan bapak Taupik Hariyadi, S.H berikut:

“Sering Terjadinya pelanggaran dan tidak menggunakan helm itu yang paling sering terjadi”⁸⁹

Kondisi ini menunjukkan bahwa kesadaran sebagian masyarakat terhadap keselamatan berkendara masih perlu ditingkatkan melalui edukasi dan pengawasan yang lebih efektif. Berdasarkan hasil wawancara, kepolisian telah melakukan berbagai upaya preventif untuk meningkatkan keselamatan pengguna sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong. Salah satu bentuk upaya preventif yang dilakukan adalah melalui himbauan dan sosialisasi kepada masyarakat umum, khususnya anak-anak sekolah, mengenai pengetahuan penggunaan sepeda listrik, tempat yang aman untuk berkendara, serta alat pelindung diri yang wajib digunakan. Hal ini dijelaskan oleh pihak kepolisian dalam wawancara sebagai berikut:

“Melakukan himbauan dan sosialisasi kepada masyarakat umum, serta khususnya anak-anak sekolah, semacam pengetahuan dan penggunaan sepeda listrik, dimana tempat yang harus digunakan dan alat keamanan seperti apa yang harus digunakan.”⁹⁰

Meskipun upaya preventif telah dilakukan, terdapat beberapa kendala yang dihadapi, terutama terkait pemahaman masyarakat mengenai aturan penggunaan sepeda listrik. Banyak pengguna yang masih menganggap sepeda listrik sama seperti sepeda biasa, sehingga kesadaran terhadap peraturan keselamatan belum sepenuhnya diterapkan. Kendala ini dijelaskan dalam wawancara sebagai berikut:

⁸⁹ Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum’at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

⁹⁰ Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum’at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

“Kendala dalam memberikan himbauan ini kurang

pahaminya masyarakat tentang aturan-aturan sepeda listrik.
Anggapan mereka seperti sepeda biasa padahal ada
aturannya.”⁹¹

Untuk meningkatkan efektivitas upaya preventif tersebut, pihak kepolisian telah melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan terkait penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020. Langkah ini bertujuan untuk memastikan adanya pengawasan yang lebih terstruktur dan penyampaian informasi yang tepat kepada masyarakat. Adapun keterangan resmi terkait koordinasi ini dijelaskan dalam wawancara:

“Sudah adanya koordinasi antara kepolisian dan Dishub terkait penerapan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 ini.”⁹²

Hingga saat ini, laporan resmi mengenai pelanggaran atau kecelakaan sepeda listrik di Kabupaten Rejang Lebong masih terbatas. Informasi yang diperoleh dari pihak kepolisian menunjukkan bahwa beberapa insiden memang pernah terjadi, namun tingkat keparahannya tidak terlalu signifikan. Pernyataan ini disampaikan dalam wawancara sebagai berikut:

“Untuk laporan secara resmi saat ini belum ada tetapi mendapatkan informasi sudah ada terjadi namun tidak terlalu parah.”⁹³

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan, dapat disimpulkan bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong oleh Dinas

⁹¹ Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum’at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

⁹² Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum’at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

⁹³ Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum’at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

Perhubungan dan Kepolisian masih belum berjalan secara optimal. Dari sisi Dinas Perhubungan, upaya yang ditempuh lebih banyak berfokus pada sosialisasi dan edukasi, baik kepada masyarakat umum maupun pelajar, serta kerja sama dengan Satlantas Polres Rejang Lebong. Ketiadaan sanksi tegas dalam regulasi, dan lemahnya koordinasi lintas instansi. Kondisi ini berdampak pada terbatasnya efektivitas pengawasan serta minimnya tindak lanjut penertiban terhadap pelanggaran. Sementara dari sisi Kepolisian, langkah yang ditempuh juga lebih bersifat preventif, yakni melalui himbauan, penyuluhan, dan sosialisasi mengenai aturan penggunaan sepeda listrik. Akan tetapi, kepolisian belum pernah melakukan razia maupun penindakan langsung terhadap pelanggaran. Dengan demikian, peneliti menyimpulkan bahwa lemahnya koordinasi antara Dishub dan Kepolisian, ditambah dengan tidak adanya sanksi tegas dalam Permenhub No. 45 Tahun 2020, menjadi faktor utama yang menyebabkan penerapan regulasi ini belum berjalan efektif di Kabupaten Rejang Lebong. Akibatnya, pelanggaran penggunaan sepeda listrik seperti tidak menggunakan helm, berboncengan lebih dari dua orang, hingga penggunaan di jalan raya umum masih kerap terjadi.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan temuan penelitian di lapangan, kajian terhadap peraturan yang berlaku, serta analisis menggunakan perspektif *Maqoshid Asy-Syariah*, terdapat beberapa kesimpulan utama yang dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 pasal 4 ayat 1 dan psal 5 ayat 3 mengenai Kendaraan Tertentu dengan Penggerak Motor Listrik di Rejang Lebong masih belum mencapai hasil yang maksimal. Hal ini tampak dari masih seringnya terjadi penyalahgunaan sepeda listrik di jalan raya umum, tidak menggunakan helm, digunakan oleh anak-anak di bawah usia 12 tahun, berboncengan tiga, digunakan secara ugal-ugalan, serta memodifikasi kecepatan. Hal ini bertentangan dengan pasal 4 ayat 1 dan pasal 5 ayat 3 Permenhub no.45 tahun 2020.
2. Ditinjau dari perspektif *Maqoshid Asy-Syariah*, praktik penyalahgunaan sepeda listrik yang ada di Rejang Lebong seperti digunakan di jalan raya umum, tidak menggunakan helm, digunakan oleh anak-anak di bawah usia 12 tahun, berboncengan tiga, digunakan secara ugal-ugalan, serta memodifikasi kecepatan. Hal ini bertentangan dengan tujuan utama syariat Islam, terutama dalam menjaga keselamatan jiwa (*hifz al-nafs*) yang dikuatkan dengan dalil-dalil yang jelas. Pengoperasian sepeda listrik tanpa mentaati Permenhub No.45 Tahun 2020 Pasal 4 ayat (1) dan pasal 5 ayat (3) berisiko menyebabkan kecelakaan yang membahayakan penggunaanya dan juga berpotensi menimbulkan kerugian bagi orang lain.
3. Implementasi Permenhub No. 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong oleh Dishub dan Kepolisian masih belum optimal. Dishub telah

melakukan sosialisasi dan edukasi dan tidak adanya sanksi tegas, serta lemahnya koordinasi antar instansi. Sementara itu, kepolisian lebih menekankan pada himbauan preventif tanpa penindakan langsung. Akibatnya, pelanggaran seperti penggunaan sepeda listrik di jalan raya umum, tidak memakai helm, dan berboncengan lebih dari dua orang masih sering terjadi.

B. SARAN

1. Dinas Perhubungan bersama Kepolisian perlu memperkuat sosialisasi aturan secara rutin, terutama di sekolah-sekolah dan ruang publik. Selain itu, pemerintah daerah sebaiknya mendorong lahirnya peraturan turunan yang lebih tegas agar implementasi tidak hanya sebatas himbauan.
2. Penting bagi masyarakat untuk memahami bahwa pelanggaran aturan sepeda listrik bukan hanya masalah hukum positif, tetapi juga bertentangan dengan prinsip menjaga jiwa (*ḥifẓ al-nafs*) dan (*ḥifẓ al-nasl*). Oleh karena itu, penulis menyarankan adanya pendekatan edukasi berbasis nilai-nilai agama, misalnya melalui khutbah, kajian, atau penyuluhan berbasis keagamaan.
3. Koordinasi antara Dishub dan Kepolisian harus diperkuat melalui forum rutin, pelatihan bersama, dan pembagian tugas yang jelas. Selain itu, perlu adanya penegakan hukum yang lebih tegas seperti penertiban langsung dan pemberian sanksi administratif, agar masyarakat merasa jera dan patuh terhadap aturan.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-Qur'an : Mushaf Aminah (di Terejemahkan oleh : al-fatih), Jakarta,2002
- HR Ibnu Majah No 2340
- Abubakar, H. Rifa'i. *"Pengantar Metodologi Penelitian"*(Yogyakarta:SUKA-Pres UIN Sunan Kalijaga, 2021)
- Amiruddin . *"Pengantar Metode Penelitian Hukum "*, (PT Raja Grafindo Persada, 2006)
- Ashur, Thahir ibn. *Maqoshid as-Syariah al-Islamiah*, (Qatar:Wazirat al-Awqaf, 2014)
- Busyro, M.Ag. *Maqoshid al-Syariah : Pengetahuan Mendasar Memahami Masalah* (Jakarta Timur:PRENADAMEDIA GROUP,2019)
- Busyro, M.Ag.op.cit.
- Busyro, M.Ag.op.cit.
- D.A, Mazmanian. *Implementation and Public Policy*. (Glenview, IL: Scott, Foresman and Company, 1983)
- D.S, Van Meter. *Public Policy: An Introduction to the Theory and Practice of Policy Analysis*, 1983
- Ibid. Dr. Busyro, M.Ag. *Maqoshid al-Syariah...*,
- Hallaq, Wael B. *Sejarah Teori Hukum Islam: Pengantar Untuk Ushul Fiqih Mazhab Sunni*, (Jakarta: RajaGrafindo Persada, 2001)
- Hermanto, Agus. *Maqoshid al-syariah*, (naslang:CV. Literasi Nusantara Abadi, 2022)
- J, Widodo. *Analisis Kebijakan Publik* (naslang: Bayumedia Publishing, 2010)
- Jumantoro,Totok. *Kamus Ushul Fiqih* (Jakarta: Sinar Grafika, 2005)
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum Edisi Revisi*, (Bandung : PT Kharisma Putra Utama, 2015)
- M.S, Grindle. *Politics and Policy Implementation in the Third World*, (Princeton University Press, 1980)
- Nasution, Muhammad Syukri Albani. *Filsafat Hukum Islam & Maqoshid Asy-Syariah*, (Jakarta:KENCANA, 2020)

Nasution, op.cit.

Nd, Soekanto, Soerjono. Mamudji, Sri. *Penelitian Hukum Normatif (Suatu tinjauan Siangkat)*, (Jakarta:PT.Raja Grafindo Persada, 2007)

Sarwat, Ahmad. *Maqoshid Asy-Syariah* (Setiabudi Jakarta Selatan:Rumah Fiqih Publishing, 2019)

Sarwat, Ahmad Lc.,MA, op.cit.

Setiawan, Yudi. *Teknologi Kendaraan Listrik*, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2020)

Sutisna, Ridwan. *Manajemen Transportasi Darat di Indonesia*, (Bandung: Refika Aditama, 2017)

Syukri Albani Nasution, Muhammad. *Filsafat Hukum Islam & Maqoshid Asy-Syariah* (Jakarta:KENCANA,2022)

Thahir ibn Ashur, *Maqoshid as-Syariah al-Islamiah*, (Qatar:Wazirat al-Awqaf, 2014)

Afridawati, *Stratifikasi Al-Maqoshid Al-Khamsah (Agama, jiwa, akal, Keturunan, dan keturunan)*, Jurnal al-Qisthu Vol. 06 No. 02 (2011): 106-108

Hermawati, Mutiara.”*Penegakan HUKUM Bagi Pengguna Sepeda Listrik di Jalan Raya Dalam Perspektif Hukum Positif Indonesia (Undang-Undang Lalu Lintas)*”, Media Hukum Indonesia, vol.2, No.2 (2024):
70,<https://doi.org/10.5281/zenodo.11151871>

Mamonto, Novan. 2018 “*Implementasi Pembangunan Insprastruktur Desa Dalam Penggunaan Dana Desa Tahun 2017 (studi) desa Ongkaw II Kecamatan Sinonsayang Kabupaten Minahasa Selatan*” Jurnal Jurusan Ilmu Pemerintahan: volume 1 No.1 Tahun 2018:2337-5736

Nainggolan B, Ramadhan H. “*Rancang Bangun Sepeda Listrik Menggunakan Panel*”, Politeknologi 15, no.3 (2016):
264.<https://doi.org/10.32722/pt.v15i3.861>

Putri, Safina Dwita. “*Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik di Tinjau Dari Perspektif UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan*” Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan: Vol.10 No 1 (2024),
<https://doi.org/10.5281/zenodo.10472191>

- Rahmadani, Citra Fatwa. *“Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas penggunaan Sepeda Listrik”* Jurnal Impresi Indonesia: Vol.2 No.8 (2023), <https://doi.org/10.58344/jii.v2i8.3479>
- Rosyad, Ali Miftakhu. *“Implementasi Pendidikan Karakter melalui Kegiatan Pembelajaran di Lingkungan Sekolah,”* Jurnal Keilmuan Manajemen Pendidikan Vol.5 No.2 (2019): 176
- Ulum, Miftachul. 2021 *“Rancang Bangun Sepeda Listrik 250 Watt Dengan Mengukur kecepatan Dan Daya Baterai”* Jurnal Of Electrical Engineering And Technology
- Apriyani, Riska. *Implementasi Perlindungan Hukum Terhadap Pemenuhan Hak-hak Anak Binaan di (LPKA) Lembaga Pembinaan Khusus Anak Bengkulu*, (Skripsi Program Studi Hukum Tata Negara Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam Institut Agama Islam Negeri Curup, 2023)
- Arsari, Devina Tharifah. *Keabsahan Penggunaan Sepeda Listrik Berbasis Aplikasi Online sebagai Alat Transportasi ditinjau dari Perspektif Hukum Pengangkutan di Indonesia*, (Surabaya:Universitas Airlangga, 2019)
- Burhan, Putri Ajeng. *Tinjauan Yuridis Penggunaan Sepeda Listrik Di jalan Raya Kota Parepare*, (Parepare:Institut Agama Islam Negeri Parepare, 2023)
- Imansyah, Abbril Jang Putri, *Restorative Justice Tepung Setawar Terhadap Diversi Tindak Pidana Anak Pada Kasus Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Rejang Lebong*, (Yogyakarta:Universitas Islam Indonesia, 2023)
- Lihat Pasal 1 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik
- Lihat Pasal 3 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik
- Lihat Pasal 4 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

Lihat pasal 5 ayat 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020
Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

Lihat pasal 4 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020
Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

Lihat Pasal 3 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020
Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

Lihat Pasal 3 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020
Tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik

Lihat pasal 7 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 173 tahun 2024
Tentang Kementrian Perhubungan

Lihat pasal 6 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 173 tahun 2024
Tentang Kementrian Perhubungan

Lihat Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Lihat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lihat Pasal 13 Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia

Memo.co.id. (2023). *Kepala Polri Mendorong Pemanfaatan Sepeda untuk Pertumbuhan Ekonomi Berkelanjutan*, <https://memo.co.id> : (Diakses pada hari Kamis , tanggal 5 Juni 2025)

Makassar, KOMPAS.TV. (18 Juli 2022),
kompas.tv/regional/309945/larangan-penggunaan-sepeda-listrik-di-jalan-raja (diakses pada hari Kamis, tanggal 27 Februari 2025)

Dirlantas Polda Bengkulu, *Larang Sepeda Listrik Masuk Jalan Raya* , 2 Januari 2024, [Tribratanews.polri.go.id](https://tribatanews.polri.go.id) (diakses pada hari Jum'at, tanggal 28 Februari 2025)

Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) daring, Badan Pengembangan dan Pembinaan Bahasa, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan RI,

<https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/penyalahgunaan> (diakses pada : 10 Februari 2025)

Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (Jumat, 21 Februari 2020). Kemenhub Kaji Penggunaan Kendaraan Sepeda Bertenaga Listrik Ramah Lingkungan di Kawasan Perkotaan, https://portal.dephub.go.id/post/read/kemenhub-kaji-penggunaan-kendaraan-sepeda-bertenaga-listrik-ramah-lingkungan-di-kawasan-perkotaan?utm_source= (Diakses pada hari Minggu, tanggal 22 Juni 2025)

Radio Republik Indonesia, 4 April 2025. Sepeda Listrik Kian Marak Ditemui di Jalan Raya, https://rri.co.id/bengkulu/daerah/1433823/sepeda-listrik-kian-marak-ditemui-di-jalan-raya?utm_source= (diakses pada hari Minggu, 22 Juni 2025)

Radarselatan, 15 November 2023. Pengendara Sepeda Listrik Tak Boleh Di Jalan Raya, https://radarselatan.bacakoran.co/read/425/pengendara-sepeda-listrik-tak-boleh-di-jalan-raya?utm_source= (diakses pada hari Minggu, 22 juni 2025)

Rejang Lebong, Curupekspres.com, Senin 26 september 2022. Dilarang Bawa Seli di Jalan Raya, <https://curupekspres.disway.id/read/045644666/dilarang-bawa-seli-di-jalan-raya>: (Diakses pada hari Minggu, 22 Juni 2025)

Rejang Lebong, Bengkulu(ANTARA). Polisi Rejang Lebong Tingkatkan Sosialisasi Tertib Berlalu Lintas, <https://bengkulu.antaranews.com/berita/387626/polisi-rejang-lebong-tingkatkan-sosialisasi-tertib-berlalu-lintas>: (diakses pada hari Minggu 22 Juni 2025)

ANTARA Bengkulu. “Polisi Rejang Lebong Tingkatkan Sosialisasi Tertib Berlalu Lintas”, 2024, (di akses pada hari Kamis 26 Juni 2025)

Kecamatan Curup dalam Angka volume 15, 2024 (Badan Pusat Statistik kabupaten Rejang Lebong)

Rencana Pembangunan jangka Panjang Daerah Kabupaten Rejang Lebong Tahun 2025-2045 (Bappeda Kabupaten rejang Lebong, 2024), bab 2 : 38-39

Badan Pusat Statistik Kabupaten Rejang Lebong (28 Februari 2025), *Kabupaten Rejang Lebong Dalam Angka 2025 volume 21, 2025*, bab 1: 39-40

(Diakses pada 10 Juli 2025):<https://rejanglebongkab.bps.go.id/id/publication/2025/02/28/fd4195be4a0f350fcf546e87/kabupaten-rejang-lebong-dalam-angka-2025.html>

Bappeda Kabupaten rejang Lebong, 2024. *Rencana Pembangunan jangka Panjang Daerah Kabupaten Rejang Lebong Tahun 2025-2045*, bab 2 : 38-39 (Diakses pada 3 Juli 2025) https://jdih.rejanglebongkab.go.id/dih/storage/document/4.%20RPJPD%20Kabupaten%20Rejang%20Lebong%202025%20-%2020245_compressed.pdf

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik, Jakarta: Kemenhub, 2020.

Rejang Lebong Kab, "*Rapat Pembahasan Naskah Kesepakatan Bersama antara Pemkab Rejang Lebong dengan BPSDM Kementrian Perhubungan RI*," (diakses pada 26 Juli 2025) <https://www.rejanglebongkab.go.id/rapat-pembahasan-naskah-kesepakatan-bersama-antara-pemkab-rejang-lebong-denganbpsdm-kementrian-perhubungan-ri/>

Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Tahun 2021, "*Renstra (Rencana Strategi) Tahun 2021-2026 Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong*", Juga dapat di unduh pada <http://sialep.rejanglebongkab.go.id/dokumen/113/2024/6fef9cbce38997fac154d05d0dbece9a.pdf>

Wawancara dengan Bapak Aipda Taupik Hariyadi, S.H, di Kantor Polres Rejang lebong di Ruang Satlantas Polres Rejang Lebong, pada Hari Jum'at, Tanggal 8 Agustus 2025, Pukul 13.53 WIB

Wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah, di Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Bagian Kanit lalu lintas , pada Hari Senin, Tanggal 4 Agustus 2025, Pukul 10.41 WIB

Observasi Lapangan: Jl. Baru, Kamis 10 Juli 2025

Observasi Lapangan : Jl. Curup-Lebong, Sabtu 12 Juli 2025

Observasi Lapangan : Jl. Raya Curup- Lubuk Linggau, Jum'at 17 Juli 2025

L

A

M

P

I

R

A

N



Gambar 1: Wawancara dengan Bapak Beni Ardiansyah Kabid Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong



Gambar 2: Wawancara dengan Bapak Guntur selaku Penjual sepeda listrik di kabupaten Rejang Lebong



Gambar 3: Wawancara dengan Bapak AIPDA Taupik Hariyadi, S.H



Gambar 4: Observasi Lapangan (pengguna sepeda listrik)



Gambar 4: Observasi Lapangan (pengguna sepeda listrik)



Gambar 5: Observasi Lapangan (pengguna sepeda listrik)



Gambar 6: Observasi Lapangan (pengguna sepeda listrik)



MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 45 TAHUN 2020
TENTANG
KENDARAAN TERTENTU DENGAN
MENGUNAKAN PENGGERAK MOTOR LISTRIK

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : bahwa untuk menjamin keselamatan penggunaan Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik;

Mengingat : 1. Pasal 17 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
3. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1756);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG KENDARAAN TERTENTU DENGAN MENGGUNAKAN PENGGERAK MOTOR LISTRIK.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
2. Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik adalah suatu sarana dengan menggunakan penggerak motor listrik yang digunakan untuk mengangkut orang di wilayah operasi dan/atau lajur tertentu.
3. Skuter Listrik adalah kendaraan tertentu dengan ukuran roda yang kecil dengan peralatan mekanik berupa motor listrik beroda 2 (dua) atau lebih dengan tempat duduk dan papan alas kaki (*footboard*) dan/atau pedal yang digerakan dengan kaki dan/atau peralatan mekanik berupa mesin penggerak motor listrik untuk menjalankannya.

4. *Hoverboard* adalah kendaraan tertentu bertenaga listrik yang terdiri atas 2 (dua) landasan kaki yang diapit oleh roda dan menggunakan teknologi sensor atau lainnya dengan pengguna yang mengarahkan kemiringan kaki dan badannya.
5. Sepeda Roda Satu (*Unicycle*) adalah kendaraan tertentu beroda 1 (satu) dengan tempat duduk dan digerakkan dengan peralatan mekanik berupa motor listrik.
6. Otopet adalah kendaraan tertentu beroda 2 (dua) atau lebih dengan papan alas kaki dan peralatan mekanik berupa motor listrik.
7. Sepeda Listrik adalah kendaraan tertentu yang memiliki roda 2 (dua) dilengkapi dengan peralatan mekanik berupa motor listrik.
8. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.
9. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Pasal 2

- (1) Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik terdiri atas:
 - a. Skuter Listrik;
 - b. Sepeda Listrik;
 - c. *Hoverboard*;
 - d. Sepeda Roda Satu (*Unicycle*); dan
 - e. Otopet.
- (2) Kendaraan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memiliki baterai dan motor penggerak yang menyatu dengan kuat pada saat dioperasikan.

Pasal 3

- (1) Skuter Listrik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf a harus memenuhi persyaratan keselamatan meliputi:
 - a. lampu utama;
 - b. lampu posisi atau alat pemantul cahaya (*reflector*) pada bagian belakang;
 - c. alat pemantul cahaya (*reflector*) di kiri dan kanan;
 - d. sistem rem yang berfungsi dengan baik;
 - e. klakson atau bel; dan
 - f. kecepatan paling tinggi 25 km/jam (dua puluh lima kilometer perjam).
- (2) Sepeda Listrik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf b harus memenuhi persyaratan keselamatan meliputi:
 - a. lampu utama;
 - b. alat pemantul cahaya (*reflector*) atau lampu posisi belakang;
 - 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).
- (3) *Hoverboard* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf c harus memenuhi persyaratan keselamatan meliputi:
 - a. lampu utama;
 - b. sistem rem yang berfungsi dengan baik;
 - c. alat pemantul cahaya; dan
 - d. kecepatan paling tinggi 6 km/jam (enam kilometer perjam).

- (4) *Unicycle* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf d harus memenuhi persyaratan keselamatan meliputi:
- lampu utama;
 - sistem rem yang berfungsi dengan baik;
 - alat pemantul cahaya; dan
 - kecepatan paling tinggi 6 km/jam (enam kilometer perjam).
- (5) *Otoped* sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf e harus memenuhi persyaratan keselamatan meliputi:
- lampu utama;
 - sistem rem yang berfungsi dengan baik;
 - alat pemantul cahaya (*reflector*);
 - bel yang mengeluarkan bunyi dan dapat digunakan tanpa mengganggu konsentrasi pengemudi; dan
 - kecepatan paling tinggi 6 km/jam (enam kilometer perjam).

Pasal 4

- (1) Setiap orang yang menggunakan kendaraan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) harus memenuhi ketentuan:
- menggunakan helm;
 - usia pengguna paling rendah 12 (dua belas) tahun;
 - tidak diperbolehkan untuk mengangkut penumpang kecuali Sepeda Listrik yang dilengkapi dengan tempat duduk penumpang;
 - 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.
- (2) Dalam hal pengguna kendaraan tertentu berusia 12 (dua belas) tahun sampai dengan 15 (lima belas) tahun, pengguna kendaraan tertentu harus didampingi oleh orang dewasa.

Pasal 5

- (1) Kendaraan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) dapat dioperasikan pada:
 - a. lajur khusus; dan/atau
 - b. kawasan tertentu.
- (2) Lajur khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
 - a. lajur sepeda; atau
 - b. lajur yang disediakan secara khusus untuk Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik.
- (3) Kawasan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
 - a. pemukiman;
 - b. jalan yang ditetapkan untuk hari bebas kendaraan bermotor (*car free day*);
 - c. kawasan wisata;

- d. area sekitar sarana angkutan umum massal sebagai bagian dari Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik yang terintegrasi;
 - e. area kawasan perkantoran; dan
 - f. area di luar jalan.
- (4) Dalam hal tidak tersedia lajur khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kendaraan tertentu dapat dioperasikan di trotoar dengan kapasitas memadai dan memperhatikan keselamatan pejalan kaki.
- (5) Kapasitas memadai sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus menampung jumlah pejalan kaki dan kendaraan tertentu.

Pasal 6

- (1) Pemerintah pusat atau pemerintah daerah sesuai dengan kewenangannya harus memasang perlengkapan jalan pada lajur khusus atau kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1).
- (2) Perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit berupa rambu dan/atau marka jalan.

Pasal 7

Penetapan lajur khusus dan/atau kawasan tertentu yang dapat digunakan untuk Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ditetapkan oleh:

- a. gubernur Provinsi DKI Jakarta untuk kendaraan tertentu yang beroperasi di Provinsi DKI Jakarta; dan

- b. bupati/wali kota untuk kendaraan tertentu yang beroperasi di wilayah kabupaten atau kota.

Pasal 8

Dalam hal Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 disewakan, orang/badan yang menyewakan harus:

- a. menyediakan tempat penyewaan di luar jalan dan trotoar;
- b. memastikan keselamatan pengguna kendaraan tertentu dan pengguna jalan lain; dan
- c. mengendalikan kendaraan tertentu sesuai dengan wilayah operasi dan jarak yang ditentukan.

Pasal 9

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 16 Juni 2020

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 22 Juni 2020

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2020 NOMOR 654



Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BIRO HUKUM,

WAHJU ADJI HERPRIARSONO



IAIN CURUP

SURAT KEPUTUSAN
DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM
Nomor : 46 Tahun 2025

Tentang
PENUNJUKAN PEMBIMBING I DAN PEMBIMBING II
PENULISAN SKRIPSI

DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI CURUP

- Menimbang : 1. bahwa untuk kelancaran penulisan skripsi mahasiswa perlu ditunjuk Dosen Pembimbing I dan II yang bertanggung jawab dalam penyelesaian penulisan yang dimaksud;
- Mengingat : 2. bahwa saudara yang namanya tercantum dalam Surat Keputusan ini dipandang cakap dan mampu serta memenuhi syarat untuk diserahi tugas tersebut.
1. Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi
3. Undang-undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen;
4. Peraturan pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Nasional Pendidikan;
5. Peraturan pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
6. Peraturan Presiden Nomor 24 Tahun 2018 tentang IAIN Curup;
7. Keputusan Menteri Agama RI Nomor: B.11/3/2022, tanggal 18 April 2022 tentang Pengangkatan Rektor Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup Periode 2022-2026;
8. Surat Keputusan Rektor IAIN Curup Atas nama Menteri Agama RI Nomor : 0318/In.34/2/KP.07.6/05/2022 tentang Penetapan Dekan Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup.

MEMUTUSKAN

Menetapkan
Pertama

Menunjuk saudara:

1. David Aprizon Saputra, S.H., M.H
2. Sidiq Aulia, S.H.I., M.H.I

NIP. 19900405 201903 1 013

NIP. 19880412 202012 1 004

Dosen Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup masing-masing sebagai Pembimbing I dan Pembimbing II dalam penulisan skripsi mahasiswa:

NAMA : Heni Wahyuni

NIM : 21671024

PRODI/FAKULTAS : Hukum Tata Negara (HTN) /Syari'ah dan Ekonomi Islam

JUDUL SKRIPSI : Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Pergerak Motor Listrik Terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik Ditinjau Dari Maqashid Syari'ah (Studi Kasus kabupaten Riang Lebong)

Kedua
Ketiga

Kepada yang bersangkutan diberi honorarium sesuai dengan peraturan yang berlaku;

Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dan berakhir setelah skripsi tersebut dinyatakan selesai oleh IAIN Curup atau masa bimbingan telah mencapai satu tahun sejak SK ini ditetapkan;

Keempat

Ujian skripsi dilakukan setelah melaksanakan proses bimbingan minimal tiga bulan semenjak SK ini ditetapkan

Kelima

Segala sesuatu akan diubah sebagaimana mestinya apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan dan kesalahan.

Keenam

Surat Keputusan ini disampaikan kepada yang bersangkutan untuk diketahui dan dilaksanakan.



Ditetapkan di : CURUP
Pada tanggal : 26 Mei 2025
Dekan,

Dr. Nuzul Yusro, M.Ag
NIP. 19690206 199503 1 001

Tersimpan :

1. Pembimbing I dan II
2. Dekan Fakultas IAIN Curup
3. Rektor IAIN Curup
4. Kepala Biro Hukum IAIN Curup
5. Yang bersangkutan
6. Arsip



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI CURUP

Jalan AK Gani No. 01 Kotak Pos 108 Telp. (0732) 21010-21759 Fax. 21010
Homepage: <http://www.iaincurup.ac.id> Email: admin@iaincurup.ac.id Kode Pos 39119

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA	: Heni Wahyuni
NIM	: 21621024
PROGRAM STUDI	: Hukum Tata Negara
FAKULTAS	: Syariah dan ekonomi Islam
DOSEN PEMBIMBING I	: David Arizon Putra, S.H., M.H
DOSEN PEMBIMBING II	: Sidiq Aulia, S.H.I., M.H.I
JUDUL SKRIPSI	: Implementasi peraturan menteri Perhubungan Nomor 45 tahun 2020 tentang kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik terhadap permodalan sepeda listrik di/nilai dari masyarakat syariah (studi kasus kabupaten Rejang Lebong)
MULAI BIMBINGAN	: 4 Juni 2023
AKHIR BIMBINGAN	: 19 Agustus 2025

NO	TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	PARAF
			PEMBIMBING I
1.	4/June/2023	Revisi bab I	
2.	12/June/2023	Tambahkan fakta Nasional, provinsi, dan kota	
3.	18/June/2023	Tambahkan hasil observasi pada bab I	
4.	23/June/2023	Revisi identifikasi masalah pada bab I	
5.	4/July/2023	Acc bab I lanjut bab 2	
6.	8/July/2023	Revisi bab II dan III	
7.	13/July/2023	Revisi bab II dan III	
8.	28/July/2023	lanjut ke bab IV	
9.	19/Agustus/2023	Acc Skripsi	
10.			
11.			
12.			

KAMI BERPENDAPAT BAHWA SKRIPSI INI SUDAH
DAPAT DIAJUKAN UJIAN SKRIPSI IAIN CURUP,

PEMBIMBING I,


DAVID ARIZON PUTRA
NIP. 199009052019031013

CURUP, 19 Agustus 2025
PEMBIMBING II,


SIDIQ AULIA, S.H.I., M.H.I.
NIP. 19860912202012004

- Lembar Depan Kartu Bimbingan Pembimbing I
- Lembar Belakang Kartu Bimbingan Pembimbing II
- Kartu ini harap dibawa pada setiap konsultasi dengan Pembimbing I dan Pembimbing II



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI CURUP

Jalan AK Gani No. 01 Kotak Pos 108 Telp. (0732) 21010-21759 Fax. 21010
Homepage: <http://www.iaincurup.ac.id> Email: admin@iaincurup.ac.id Kode Pos 39119

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI

NAMA	: Heni Wanyuni
NIM	: 21671029
PROGRAM STUDI	: Hukum Tata Negara
FAKULTAS	: Syariah dan Ekonomi Islam
PEMBIMBING I	: David Aprizon Putra, S.H., M.H.
PEMBIMBING II	: Sidiq Aulia, S.H.I., M.H.I
JUDUL SKRIPSI	: Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 4 Tahun 2020 tentang Kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik terhadap perjalanan sepeda listrik ditinjau dari Maqashid syariah (Studi Kasus: Kabupaten Kediri (Jawa))
MULAI BIMBINGAN	: 4 Juni 2025
AKHIR BIMBINGAN	:

NO	TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	PARAF
			PEMBIMBING II
1.	9/Juni/2025	Revisi bab 1	
2.	7/Juni/2025	Tambahkan fakta masalah pada bab I	
3.	12/Juni/2025	Tambahkan hasil observasi bab I	
4.	18/Juni/2025	Revisi bab I	
5.	27/Juni/2025	Lanjut bab II dan III	
6.	7/Juli/2025	Revisi bab II dan III	
7.	16/Juli/2025	Tambahkan gambaran umum di awal	
8.	21/Juli/2025	Acc bab II dan III lanjut bab IV	
9.	12/Agustus/2025	Revisi bab 9	
10.	13/Agustus/2025	Tambahkan data sepeda listrik di kecamatan (Jawa)	
11.	14/Agustus/2025	Acc skripsi	
12.			

KAMI BERPENDAPAT BAHWA SKRIPSI INI
SUDDAH DAPAT DIAJUKAN UJIAN SKRIPSI IAIN
CURUP

CURUP, 14 Agustus 2025

PEMBIMBING I,

DAVID APRIZON PUTRA
NIP. 19900905 2009091012

PEMBIMBING II,

SIDIQ AULIA, S.H.I., M.H.I
NIP. 19660912 201012009



KEMENTERIAN AGAMA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) CURUP
FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM
PRODI HUKUM TATA NEGARA (SIYASAH SYAR'IIYAH)

Jalan Dr. A.K. Gani No. 01 Kotak Pos 108 Telp. (0732) 21010-21759 Fax 21010 Curup 39119
email: iaincurup@telkom.net

BERITA ACARA SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI

NO: 096/In.34/FS.1/HTN/PP.00.9/05/2025

Pada hari ini **Selasa** tanggal **27** bulan **Mei** tahun **2025** telah dilaksanakan ujian seminar proposal skripsi atas:

Nama/NIM : Heni wahyuni / 21621029
Prodi : Hukum Tata Negara (Siyasah Syariyyah)
Judul : Implementasi Remenhub nomor 45 tahun 2020 tentang kendaraan tertentu dengan menggunakan Penggerak motor listrik terhadap Penyalahgunaan Sepeda listrik ditinjau dari maqasid syariah

Petugas seminar proposal adalah:

Moderator : Yika Feliansi
Penguji I : David Aprizon Putra, S.H., M.H.
Penguji II : Siddiq Aulia, S.H., M.H.

Berdasarkan analisis kedua calon pembimbing, serta masukan audiens, maka diperoleh hasil sebagai berikut:

1. Perbaiki penulisan halaman, font arab garis ming pada bahasa asing studi kasus diperluas naikan level atau hark
2. Tambahkan ayat atau hadis tentang kerakutan terhadap etiran atau penimfir dan perbaiki footnote
3. Uraian foto pada latar belakang (dars sen - dars sallen atau selalinya) Perbaiki Tujuan dan manfaat penelitian, sesuaikan dengan rumusan masalah
4. Perbaiki perbedaan tinjauan terdahulu dg yang diteliti Judul tidak boleh di angkat, dan pelajari paragraf
5. Tambahkan fakta nasional, sampaikan maqasid syariahnya pada pendekatan penelitiannya

Dengan berbagai catatan tersebut di atas, maka judul proposal atas nama..... dinyatakan **Layak** ~~Tidak Layak~~ untuk diteruskan dalam rangka penyusunan penelitian skripsi. Kepada saudara/i yang proposalnya dinyatakan layak dengan berbagai catatan, wajib melakukan perbaikan setelah seminar ini, yaitu pada tanggal **12** bulan **06** tahun **2025** apabila sampai pada tanggal tersebut saudara tidak dapat menyelesaikan perbaikan, maka hak saudara atas judul proposal dinyatakan gugur.

Demikian agar dapat dipergunakan sebagaimana mana mestinya.

Curup, 27 Mei 2025

Moderator,

Yika Feliansi

Penguji I

DAVID APRIZON PUTRA
NIP. 1990 0905 2019 031013

Penguji II

Siddiq Aulia, M.H.
NIP. 1980 0412 2021 2004



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI CURUP
FAKULTAS SYARIAH DAN EKONOMI ISLAM

Jl. Dr. A.K. Gani Kotak Pos 108 Telp. (0732) 21010-7003044 Fax (0732) 21010 Curup 39119
Website/facebook: Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam IAIN Curup Email: fakultas.sei@iaincurup.ac.id

Nomor : 4.72/In.34/FS/PP.00.9/07/2025
Lamp : Proposal dan Instrumen
Hal : Rekomendasi Izin Penelitian

Curup, 29 Juli 2025

Kepada Yth,
Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu
Satu Pintu (DPMDPTSP) Kabupaten Rejang Lebong

Di-
Tempat

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Dalam rangka penyusunan skripsi strata satu (S1) pada Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Curup.

Nama : Heni Wahyuni
Nomor Induk Mahasiswa : 21671024
Program Studi : Hukum Tata Negara (HTN)
Fakultas : Syariah dan Ekonomi Islam
Judul Skripsi : Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik Terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik Di Tinjau Dari *Maqashid* Syariah (Studi Kasus Kabupaten Rejang Lebong)
Waktu Penelitian : 29 Juli 2025 s/d 29 Oktober 2025
Tempat Penelitian : Polres Rejang Lebong Dan Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong

Mohon kiranya, Bapak/Ibu berkenan memberikan izin penelitian kepada mahasiswa yang bersangkutan.

Demikian surat rekomendasi izin penelitian ini kami sampaikan, atas kerjasama dan izinnya diucapkan terimakasih.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Dekan

Dr. Ngadri, M. Ag.
NIP. 19690206 199503 1 001



PEMERINTAH KABUPATEN REJANG LEBONG
**DINAS PENANAMAN MODAL
DAN PELAYANAN TERPADU SATU PINTU**
Jalan Basuki Rahmat No. 10 Kelurahan Dwi Tunggal

SURAT IZIN

Nomor: 503/300726037/IP/DPMPTSP/VII/2025

TENTANG PENELITIAN

KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN PTSP KABUPATEN REJANG LEBONG

- Dasar : 1. Keputusan Bupati Rejang Lebong Nomor 14 Tahun 2022 Tentang Pendelegasian Wewenang Pelayanan Perizinan Berusaha Berbasis Resiko dan Non Perizinan Kepada Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kabupaten Rejang Lebong
2. -- Hal Rekomendasi Izin Penelitian

Dengan ini mengizinkan, melaksanakan Penelitian Kepada

Nama / TTL	: HENI WAHYUNI
NIM	: 21671024
Program Studi/Fakultas	: HUKUM TATA NEGARA/ SYARFAH DAN EKONOMI ISLAM
Judul Proposal Penelitian	: IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO.45 TAHUN 2020 TENTANG KENDARAAN TERTENTU DENGAN MENGGUNAKAN PENGGERAK MOTOR LISTRIK TERHADAP PENYALAHGUNAAN SEPEDA LISTRIK DITINJAU DARI MAQOSHID SYARIAH
Lokasi Penelitian	: POLRES REJANG LEBONG DAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN REJANG LEBONG
Waktu Penelitian	: 2025-07-30 s/d 2025-10-29
Pernanggung Jawab	: DEKAN

Dengan ketentuan sebagai berikut :

- Harus mentaati semua ketentuan Perundang-undangan yang berlaku.
- Selesai melakukan penelitian agar melaporkan / menyampaikan hasil penelitian kepada Kepala Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Kabupaten Rejang Lebong
- Apabila masa berlaku izin ini sudah berakhir sedangkan pelaksanaan penelitian belum selesai perpanjangan izin Penelitian harus diajukan kembali kepada instansi pemohon
- Izin ini dicabut dan dinyatakan tidak berlaku, apabila ternyata pemegang surat Izin ini tidak menaati mengidahkan ketentuan-ketentuan seperti tersebut diatas.

Demikian Izin ini dikeluarkan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya

Dikeluarkan di : C U R U P

Pada Tanggal : 30 Juli 2025

**PLT KEPALA DINAS PENANAMAN MODAL DAN
PELAYANAN TERPADU SATU PINTU
KABUPATEN REJANG LEBONG**



DONAFRISAL, S.Sos
Pembina
NIP. 19730109 200212 1 002



Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikasi Elektronik (BSrE), BSSN.

PERTANYAAN WAWANCARA UNTUK DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN REJANG LEBONG

1. Bagaimana Dinas Perhubungan menerapkan Permenhub No. 45 Tahun 2020 di Kabupaten Rejang Lebong?
2. Apa saja upaya yang telah dilakukan dalam mengawasi penggunaan sepeda listrik di jalan raya?
3. Bagaimana bentuk sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat terkait aturan penggunaan sepeda listrik?
4. Apakah ada kendala dalam implementasi peraturan ini di lapangan?
5. Bagaimana tingkat kesadaran masyarakat Rejang Lebong terhadap aturan ini menurut pihak Dishub?
6. Apakah Dishub bekerja sama dengan instansi lain dalam pengawasan penggunaan sepeda listrik?
7. Sejauh ini, apakah sudah ada sanksi yang diberikan kepada pelanggar aturan sepeda listrik?
8. Apakah sudah ada kasus-kasus kecelakaan akibat penggunaan sepeda listrik di Rejang Lebong?

**PERTANYAAN WAWANCARA UNTUK SATUAN LALU LINTAS
POLRES REJANG LEBONG (SATLANTAS)**

1. Bagaimana peran kepolisian dalam menegakkan Permenhub No. 45 Tahun 2020 di wilayah Kabupaten Rejang Lebong?
2. Apakah pernah dilakukan razia terhadap pengguna sepeda listrik yang melanggar aturan?
3. Seberapa sering terjadi pelanggaran penggunaan sepeda listrik di jalan umum?
4. Apa jenis pelanggaran yang paling sering terjadi?
5. Bagaimana langkah preventif yang dilakukan pihak kepolisian dalam menanggulangi penyalahgunaan sepeda listrik?
6. Apakah terdapat kendala dalam penindakan pelanggaran ini?
7. Apakah sudah ada koordinasi antara kepolisian dan Dishub dalam penerapan peraturan Permenhub No.45 Tahun 2020 di kabupaten Rejang Lebong ?
8. Apakah sudah ada kasus-kasus kecelakaan akibat penggunaan sepeda listrik di Rejang Lebong?



PEMERINTAH KABUPATEN REJANG LEBONG
DINAS PERHUBUNGAN

JL. Suherman Simpang Nangka Selupu Rejang 39154

SURAT KETERANGAN TELAH MELAKSANAKAN PENELITIAN

Nomor : 551.1/ 271 /Sekre. Dishub/VIII/2025

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : H. RAHMAD SURYADI, S.Sos
NIP : 19710904 199002 1 001
Jabatan : Plt. Kepala Dinas Perhubungan

Dengan ini menerangkan bahwa yang bersangkutan dibawah ini:

Nama : HENI WAHYUNI
NIM : 21671024
Program Studi : Hukum Tata Negara (HTN)
Fakultas : Syariah dan Ekonomi Islam
Judul Skripsi : Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik terhadap Penyalahgunaan Sepeda Listrik di tinjau dari *Maqoshid syariah* (Studi Kasus Kabupaten Rejang Lebong).
Waktu Penelitian : 29 Juli 2025 sampai dengan 13 Agustus 2025
Tempat Penelitian : Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong

Adalah benar yang bersangkutan telah melaksanakan penelitian di Dinas Perhubungan Kabupaten Rejang Lebong Provinsi Bengkulu, pada 29 Juli 2025 sampai dengan 13 Agustus 2025.

Demikian surat ini dibuat untuk diberikan kepada yang bersangkutan agar dipergunakan sebagaimana mestinya.

Selupu Rejang, 13 Agustus 2025
Plt. Kepala Dinas Perhubungan
Kabupaten Rejang Lebong


H. RAHMAD SURYADI, S.Sos
Pemda Tk.I (IV/b)
NIP. 19710904 199002 1 001

KEPOLISIAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
DAERAH BENGKULU
RESOR REJANG LEBONG
Jalan Basuki Rahmat 08 Curup 39112



SURAT KETERANGAN

NOMOR : SK / 1333 / VIII / 2025 / LANTAS

Yang bertanda tangan di bawah ini a.n. Kepala Kepolisian Resor Rejang Lebong :

Nama : **WIYANTO, S.H**
Pangkat / Nrp : **AKP / 78110579**
Jabatan : **KASAT LANTAS**
Kesatuan : **POLRES REJANG LEBONG**

Dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : **HENI WAHYUNI**
Nim : **21671024**
Alamat : **KELURAHAN KEBAN AGUNG KEC. BERMANI ILIR KAB.
KEPAHIANG**
Universitas : **INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI (IAIN) CURUP**
Prog. Studi : **S1 / HUKUM TATA NEGARA**

Yang bersangkutan benar telah melaksanakan Penelitian di Polres Rejang Lebong sesuai dengan surat permohonan Pra Penelitian Nomor : 473/ln. 34/FS/PP.00.9/07/2025 dengan judul penelitian : _____

**IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NO. 45 TAHUN 2020
TENTANG KENDARAAN TERTENTU DENGAN MENGGUNAKAN PENGGERAK
MOTOR LISTRIK TERHADAP PENYALAHGUNAAN SEPEDA LISTRIK DITINJAU DARI
MAQOSHID SYARIAH STUDI KASUS KABUPATEN REJANG LEBONG**

Demikian Surat Keterangan ini dibuat dengan sebenarnya untuk menjadi maklum.

Dikeluarkan di : **Curup**
Pada tanggal : **14 Agustus 2025**

a.n. **KEPALA KEPOLISIAN RESOR REJANG LEBONG**
KASAT LANTAS



WIYANTO, S.H
AKP NRP 78110579

