

PERTANGGUNGJAWABAN PENGGUNA SEPEDA LISTRIK SEBAGAI PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS DI JALAN RAYA

Nur Haniful Chair^{1*}, Suyatna²

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jember, Jember,
Indonesia

Email: nurhaniful@gmail.com^{1*}, suyatna@gmail.com²

ABSTRAK

Perkembangan teknologi transportasi ramah lingkungan telah mendorong peningkatan penggunaan sepeda listrik di jalan raya. Namun, maraknya penggunaan sepeda listrik tanpa pemahaman terhadap aturan lalu lintas menimbulkan potensi risiko kecelakaan yang cukup tinggi. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bentuk pertanggungjawaban hukum pengguna sepeda listrik apabila terbukti sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan raya. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan studi kasus. Hasil penelitian menunjukkan bahwa belum adanya regulasi yang secara spesifik mengatur sepeda listrik dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebabkan kekosongan hukum dalam menetapkan pertanggungjawaban secara tegas. Namun demikian, pengguna sepeda listrik tetap dapat dimintai pertanggungjawaban baik secara pidana maupun perdata apabila terbukti lalai dan menimbulkan kerugian bagi pihak lain. Penelitian ini merekomendasikan pentingnya penyesuaian regulasi lalu lintas yang mengakomodasi karakteristik kendaraan listrik, serta peningkatan edukasi keselamatan berlalu lintas bagi pengguna sepeda listrik.

Kata Kunci: Pertanggungjawaban Hukum, Sepeda Listrik, Kecelakaan Lalu Lintas, Kendaraan Nonmotor, Regulasi Jalan Raya.

ABSTRACT

The development of environmentally friendly transportation technology has led to an increase in the use of electric bicycles on public roads. However, the widespread use of electric bicycles without a proper understanding of traffic regulations poses a significant risk of traffic accidents. This study aims to analyze the legal liability of electric bicycle users when proven to be the cause of road traffic accidents. The research method used is normative juridical with a statutory and case approach. The findings indicate

Article History

Received: Agustus 2025

Reviewed: Agustus 2025

Published: Agustus 2025

Plagiarism Checker No
234

Prefix DOI:

[10.8734/CAUSA.v1i2.365](https://doi.org/10.8734/CAUSA.v1i2.365)

Copyright : Author

Publish by : CAUSA



This work is licensed
under a [Creative
Commons Attribution-
NonCommercial 4.0
International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/).

that the absence of specific regulations governing electric bicycles in Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation results in a legal vacuum in clearly determining liability. Nevertheless, electric bicycle users can still be held accountable, both criminally and civilly, if proven negligent and causing harm to others. This study recommends the urgent need for regulatory adjustments to accommodate the unique characteristics of electric vehicles, along with enhanced public education on traffic safety for electric bicycle users.

Keywords: *Legal Liability, Electric Bicycle, Traffic Accident, Non-Motor Vehicle, Road Regulation.*

PENDAHULUAN

Di Indonesia, Perkembangan ini juga mulai masuk ke sektor transportasi. Transportasi adalah pengangkutan perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk membantu masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari dengan lebih mudah dan efisiensi waktu. Transportasi memegang peranan penting dalam memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain

Seiring dengan mencuatnya masalah pemanasan global dan kelangkaan BBM kini produsen kendaraan berlomba-lomba menciptakan kendaraan hibrida. Kendaraan hibrida merupakan kendaraan dengan mencampurkan dua sumber energi sebagai alat penggeraknya yakni sumber tenaga mesin dan listrik. Sepeda listrik adalah kendaraan roda dua tanpa bahan bakar minyak yang digerakkan oleh dinamo dan akumulator (Wiki, 2024). Penggunaan sepeda listrik merupakan yang sangat populer di kalangan masyarakat mulai dari orang dewasa sampai anak-anak. Hal ini wajar, terjadi disamping harganya yang lebih bersahabat, sepeda listrik merupakan suatu ciptaan yang menjadi impian dan harapan dimasa sekarang dalam menciptakan kendaraan yang ramah lingkungan dan juga menjadi jawaban dari kelangkaan bahan bakar minyak serta mengurangi ketergantungan pada bahan bakar fosil. Dengan adanya sepeda listrik ini menjadi dukungan terhadap perkembangan teknologi hijau, mendorong inovasi dan pengembangan hijau dalam industri transportasi dan mengurangi polusi udara serta memperkuat kesadaran masyarakat akan pentingnya lingkungan bersih bebas polusi.

Indonesia merupakan negara hukum yang mempunyai aturan dalam hal kehidupan bermasyarakat. Sehingga dalam setiap perilaku kehidupan masyarakat semua diatur oleh hukum yang berlaku termasuk dalam hal penggunaan sepeda listrik. Penggunaan sepeda listrik diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.45 Tahun 2020, Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Adapun isi dari Permenhub No.45 Tahun 2020 yakni mengatur jenis kendaraan listrik mengenai penggunaannya, bentuk fisik dari kendaraan listrik serta tempat beroperasinya.

Menurut Silvia Sukirman menyebutkan bahwa jalan adalah jalur-jalur yang di atas permukaan bumi yang dengan sengaja dibuat oleh manusia dengan berbagai bentuk, ukuran-ukuran dan konstruksinya untuk dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang-barang dari tempat yang satu ke tempat yang lainnya dengan cepat dan mudah. (Silvia, 1994) Sejalan dengan Silvia Sukirman adalah Wahab yang

menyatakan Jalan merupakan salah satu prasarana penting dalam melayani pergerakan orang dan barang. Infrastruktur jalan berkualitas akan memperlancar distribusi angkutan barang yang selanjutnya mampu meningkatkan daya saing suatu negara. (Wahab, 2014)

Berpijak pada uraian di atas, jalan adalah prasarana transportasi darat yang dirancang untuk menghubungkan satu tempat dengan tempat lain sehingga memungkinkan mobilitas manusia, barang, atau kendaraan. Jalan sebagai bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan keamanan, serta dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat. Berdasarkan peruntukannya jalan terbagi menjadi 2 (dua), yakni jalan umum dan jalan khusus. Menurut Pasal 1 angka (5) dan angka (6) UU No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan disebutkan bahwa Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, sementara Jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.

Sepeda listrik merupakan manifestasi kebutuhan manusia akan alat transportasi yang bisa menggabungkan bonafit segi kesehatan dan ramah lingkungan dari sebuah sepeda onthel/konvensional dengan kenyamanan berkendara dari sebuah sepeda yang di bantu tenaga listrik dengan menggunakan motor dengan daya maksimal sebesar 500watt untuk masih dikategorikan sebagai sepeda biasa dalam per lalu lintasan (Benny, 2012). Sepeda listrik merupakan suatu ciptaan inovatif dalam menciptakan kendaraan ramah lingkungan karena bebas polusi udara dan suara, selain itu sumber tenaganya yang menggunakan baterai sebagai penggerak dapat mengurangi penggunaan bahan bakar minyak.

Menurut ketentuan Pasal 1 ayat (7) Permenhub No.45 Tahun 2020 disebutkan bahwa Sepeda Listrik adalah kendaraan tertentu yang memiliki roda 2 (dua) dilengkapi dengan peralatan mekanik berupa motor listrik. Permenhub No.45 Tahun 2020 juga mengatur tentang pengguna sepeda listrik saat berkendara. Hal ini disebutkan dalam ketentuan Pasal 4 ayat (1) Permenhub No.45 Tahun 2020, Setiap orang yang menggunakan kendaraan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) harus memenuhi ketentuan seperti:

- 1) Menggunakan helm.
- 2) Usia pengguna paling rendah 12 (dua belas) tahun.
- 3) Tidak diperbolehkan untuk mengangkut penumpang kecuali sepeda listrik yang dilengkapi dengan tempat duduk penumpang.
- 4) Tidak diperbolehkan melakukan modifikasi daya motor yang dapat meningkatkan kecepatan.
- 5) 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.

Tempat penggunaan sepeda listrik dimuat pada ketentuan pasal 5 Permenhub No.45 Tahun 2020, yang disebutkan :

- 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 (carfree 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.

Menurut Pasal 1 angka (4) Undang-Undang No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan disebutkan bahwa Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Sedangkan Pasal 1 angka (12) Undang-Undang No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

Jalan raya diperuntukan untuk kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Sementara kendaraan dengan penggerak listrik (sepeda listrik) diperuntukkan di lajur khusus dan kawasan tertentu. Hal ini dikarenakan ukuran sepeda listrik yang kecil, sehingga tidak dapat terlihat jelas oleh pengemudi kendaraan bermotor. Selain itu, menurut ketentuan Pasal 23 ayat (4) Peraturan Pemerintah No.79 Tahun 2013, Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa kecepatan paling tinggi 50 (lima puluh) kilometer per jam untuk kawasan perkotaan dan paling tinggi 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk kawasan permukiman. Sementara, menurut ketentuan Pasal 3 ayat (2) Permenhub No.45 Tahun 2020 disebutkan bahwa sepeda listrik kecepatan maksimalnya hanya 25 km/jam. Sepeda listrik dihimbau agar tidak menggunakan jalan raya sebagai tempat beroperasi karena dapat mengganggu jalannya sistem lalu lintas yang menyebabkan salah satu faktor terjadinya kecelakaan.

METODE PENELITIAN

Penelitian Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif. Menurut Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti kepustakaan (data sekunder). Data sekunder penelitian normatif yaitu berupa penelitian kepustakaan untuk mencari data-data berupa Kitab Undang-undang Hukum

Pidana (KUHP), KUHP, peraturan perundang-undangan, buku hukum, dan jurnal hukum. Metode pendekatan yang digunakan dalam proses pembuatan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- 1) Pendekatan Undang-Undang (*statue approach*) yaitu dengan menelaah peraturan perundang-undangan dan regulasi yang berkaitan dengan isu hukum yang diteliti.
- 2) Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yaitu dengan mempelajari sudut pandangan hukum yang ada dimasyarakat dengan konsep-konsep hukum yang dapat diimplementasikan sebagai solusi dari suatu masalah yang ada.

Berdasarkan pada pendekatan yang peneliti gunakan dalam pengambilan data, peneliti menggunakan metode pengumpulan data melalui studi dokumen atau kepustakaan yaitu dengan melakukan penelitian terhadap sumber bacaan seperti buku, artikel, pendapat para ahli yang berkaitan dengan lalu lintas dan kendaraan listrik (sepeda listrik). Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa kualitatif dengan tahapan-tahapan pengumpulan data, mengklasifikasikan serta menghubungkannya dengan teori dan masalah yang ada, kemudian menarik kesimpulan dari data-data yang telah diperoleh melalui studi kepustakaan dan dokumentasi untuk menentukan hasilnya.

HASIL PEMBAHASAN

Pertanggungjawaban Pengguna Sepeda Listrik Sebagai Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Jalan Raya

Seiring Menurut Pasal 3 ayat (2) Permenhub No.45 Tahun 2020, Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik disebutkan bahwa sepeda listrik memiliki kecepatan paling tinggi 25 km/jam (dua puluh lima kilometer perjam). Hal ini yang membuat sepeda listrik hanya boleh dioperasikan di lajur khusus atau kawasan tertentu, bukan dioperasikan di jalan raya. Namun, masih banyak pengguna sepeda listrik tidak memahami bahwa sepeda listrik memiliki keterbatasan kecepatan dan spesifikasi teknis tertentu yang membuat tidak layak digunakan di jalan raya bersama kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.

Pasal 5 Permenhub No.45 Tahun 2020, Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik secara eksplisit mengatur bahwa sepeda listrik hanya boleh digunakan pada lajur khusus atau kawasan tertentu. Lajur khusus yang dimaksud bisa berupa lajur sepeda atau lajur yang memang disediakan untuk kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik. kawasan tertentu yang dimaksud adalah area pemukiman, area perkantoran, area pusat perbelanjaan, area wisata, dan area lain yang ditetapkan oleh pemerintah daerah. Sebagai contoh di Kabupaten Jember belum mengatur secara khusus perihal sepeda listrik, dengan demikian di Kabupaten Jember masih menggunakan Permenhub No.45 Tahun 2020 untuk mengatur penggunaan sepeda listrik.

Permasalahan muncul ketika pengguna sepeda listrik mengoperasikan sepeda listrik di jalan raya. Dimensi sepeda listrik yang kecil membuatnya tidak terlihat jelas oleh pengguna kendaraan bermotor lainnya, kecepatan maksimal yang dimiliki sepeda listrik adalah 25 km/jam, tidak memenuhi standart kecepatan di jalan raya serta tidak adanya suara dari sepeda listrik yang menyebabkan pengguna kendaraan bermotor tidak dapat mengetahui keberadaan sepeda listrik. kelalaian dari pengguna sepeda listrik, seperti berbelok tetapi lupa tidak menyalakan lampu sein, tidak memperhatikan kondisi kendaraan sebelum berkendara

sehingga terjadi malfungsi, dan lain-lain. Hal ini meningkatkan potensi kecelakaan lalu lintas yang merugikan diri sendiri maupun pengguna jalan lain.

Secara yuridis kecelakaan lalu lintas diatur dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut Pasal 1 angka (24) UU No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa Pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Kecelakaan lalu lintas menurut Pasal 229 UU No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan digolongkan menjadi :

- 1) Kecelakaan Lalu Lintas ringan
- 2) Kecelakaan Lalu Lintas sedang; atau
- 3) Kecelakaan Lalu Lintas berat.

kecelakaan ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang, kecelakaan sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, kecelakaan berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Kecelakaan tidak terjadi kebetulan, melainkan ada sebabnya. Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda listrik terjadi karena adanya faktor kesalahan manusia yang karena kelalaiannya dalam mengoperasikan kendaraan tersebut tidak sesuai pada tempatnya. Menurut data IRSMS Korlantas Polri Sebanyak 647 orang terluka dalam kejadian yang melibatkan sepeda listrik. Korban terdiri dari pengendara dewasa dan anak-anak. Banyak korban yang mengalami luka ringan akibat kecelakaan tersebut yaitu 74,8 persen. Sementara korban yang meninggal yaitu sebesar 5,1 persen dari jumlah total korban.

Kecelakaan tidak hanya menimbulkan cedera luka ringan hingga berat, bahkan kematian bagi korban, tetapi juga menimbulkan akibat hukum bagi pelaku. Akibat hukum merupakan konsekuensi yang secara otomatis melekat pada suatu perbuatan yang melanggar, untuk menjamin keadilan dan kepastian hukum, diperlukan adanya pertanggungjawaban. Pertanggungjawaban merupakan suatu kewajiban seseorang untuk menanggung akibat hukum atas kesalahan perbuatan yang telah dilakukannya.

Suatu insiden di jalan raya harus ditanggung oleh pelaku yang terlibat karena merupakan kewajiban hukum dalam bentuk pertanggungjawaban kecelakaan lalu lintas. Pertanggungjawaban ini muncul sebagai bentuk perlindungan hukum bagi korban serta sebagai wujud penegakan hukum terhadap pelanggaran norma dengan memberi sanksi yang telah ditetapkan dalam sistem perundang-undangan. Secara umum pertanggungjawaban kecelakaan lalu lintas terdiri atas pertanggungjawaban pidana dan pertanggungjawaban perdata. Pertanggungjawaban pidana terjadi ketika kecelakaan yang disebabkan oleh adanya unsur kesalahan, baik kesengajaan maupun kelalaian, yang mengakibatkan korban luka ringan hingga berat atau meninggal dunia. Sementara, pertanggungjawaban perdata muncul ketika ada kerugian, baik kerugian materiil atau kerugian immateriil yang harus dibayarkan terhadap korban.

Secara umum, pertanggungjawaban atas terjadinya kecelakaan lalu lintas diatur di dalam UU No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penerapan sanksi bagi pelaku kecelakaan disebutkan pada Pasal 310 dan Pasal 311 UU No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagai berikut :

1) Pasal 310

1. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).
2. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp2.000.000,00 (dua juta rupiah).
3. Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).
4. Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

2) Pasal 311

1. Setiap orang yang dengan sengaja mengemudikan Kendaraan Bermotor dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp3.000.000,00 (tiga juta rupiah).
2. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 (dua) tahun atau denda paling banyak Rp4.000.000,00 (empat juta rupiah).
3. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 4 (empat) tahun atau denda paling banyak Rp8.000.000,00 (delapan juta rupiah).
4. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4), pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 10 (sepuluh) tahun atau denda paling banyak Rp20.000.000,00 (dua puluh juta rupiah).
5. Dalam hal perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 12 (dua belas) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

Berpijak dari kedua Pasal di atas, dapat disimpulkan bahwa sanksi-sanksi tersebut merupakan bentuk pertanggungjawaban pidana. Pasal 310 UU No.22 Tahun 2009, mengatur mengenai pertanggungjawaban pidana yang karena kelalaian pengemudi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Sementara, Pasal 311 UU No.22 Tahun 2009, mengatur mengenai pertanggungjawaban pidana yang karena sengaja mengemudi dengan membahayakan orang lain sehingga menyebabkan kecelakaan.

UU No. 22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga mengatur perihal pertanggungjawaban perdata berupa ganti rugi yang diatur dalam Pasal 235 dan Pasal 236. Adapun penerapan sanksi menurut Pasal 235 dan Pasal 236 UU No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut :

1) Pasal 235

1. Jika korban meninggal dunia akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf c, Pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
2. Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (1) huruf b dan huruf c, pengemudi, pemilik, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

2) Pasal 236

1. Pihak yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 wajib mengganti kerugian yang besarnya ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.
2. Kewajiban mengganti kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2) dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.

Berpijak dari kedua Pasal di atas, dapat disimpulkan bahwa kedua pasal tersebut mengatur tentang pihak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas memiliki kewajiban memberikan ganti rugi secara perdata kepada korban yang dirugikan dengan tidak menggugurkan perkara pidana, kedua pasal tersebut menjamin adanya perlindungan bagi korban yang mengalami kerugian.

Pada peraturan Undang-Undang No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara jelas mengatur tentang pertanggungjawaban pidana dan pertanggungjawaban perdata dalam kecelakaan lalu lintas. Namun, di dalam perundang-undangan tersebut hanya menyebutkan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, sementara sepeda listrik diklasifikasikan sebagai kendaraan listrik menurut Pasal 2 ayat (1) Permenhub No. 45 Tahun 2020, Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Artinya, sepeda listrik masih belum diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009, tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Pada ketentuan Permenhub No. 45 Tahun 2020, Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik juga tidak mengatur akibat hukum bagi pengguna sepeda listrik yang mengoperasikan kendaraan tidak sesuai aturan, baik itu tidak menggunakan helm, menggunakan jalan raya sebagai tempat beroperasi sampai kecelakaan yang terjadi akibat sepeda listrik. Tidak adil rasanya apabila tidak ada sanksi atau akibat hukum bagi pengguna sepeda listrik yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya. Oleh karena itu, untuk menjamin keadilan dan kepastian hukum Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) dapat dipergunakan. Keduanya dapat digunakan sebagai dasar hukum pemberian sanksi atau akibat hukum bagi pengguna sepeda listrik yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas di jalan raya untuk memberikan efek jera guna menegakkan keadilan dan kepastian hukum.

KUHP mengatur tentang perkara pidana, sifatnya yang umum dapat berlaku dalam kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh sepeda listrik di jalan raya ketika Undang-Undang yang bersifat khusus tidak mengatur. Pasal 359 dan Pasal 360 KUHP dapat diterapkan untuk pertanggungjawaban pidana dalam hal kecelakaan yang disebabkan oleh sepeda listrik, adapun penjelasannya sebagai berikut :

3) Pasal 359

Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.

4) Pasal 360

1. Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka-luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
2. Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka-luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

Berpijak dari kedua Pasal di atas, dapat dikatakan kedua Pasal tersebut berlaku terhadap pengguna sepeda listrik yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas di jalan raya jika terdapat unsur kealpaan di dalamnya. Kealpaan adalah bentuk kesalahan yang terjadi karena seseorang kurang kehati-hatian dan perhatian terhadap konsekuensi dari tindakan yang dilakukan.

Sementara, KUH Perdata mengatur tentang perkara perdata mengenai ganti rugi bagi korban yang mengalami kerugian, sifatnya yang umum dapat berlaku dalam kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh sepeda listrik di jalan raya ketika Undang-Undang yang bersifat khusus tidak mengatur. Menurut Pasal 1365 KUH Perdata yang disebutkan bahwa tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut.

Apabila pengguna sepeda listrik menyebabkan kecelakaan lalu lintas melibatkan anak, maka tetap tunduk kepada peraturan KUHP karena aturan tersebut mengatur perbuatan yang dikategorikan sebagai tindak pidana, baik oleh orang dewasa maupun anak-anak. Namun, penerapannya dibatasi dan disesuaikan dengan ketentuan khusus dalam UU Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak

KESIMPULAN

Berpijak pada rumusan masalah yang ada dikaitkan dengan hasil penelitian dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa oleh karena di dalam Permenhub No. 45 Tahun 2020, Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik dan UU No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan tidak diatur tentang masih belum mengatur sanksi terhadap akibat pengguna sepeda listrik sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas di jalan raya, maka pengguna sepeda listrik sebagai pelaku dalam kecelakaan lalu lintas di jalan dapat dipertanggungjawabkan, baik pertanggungjawaban pidana dan/atau pertanggungjawaban perdata dengan mendasarkan pada ketentuan Pasal 359 dan/atau Pasal

360 KUHP yang terbukti bersalah karena kelalaiannya dan berdasarkan Pasal 1365 KUH Perdata, sebagai dasar pertanggungjawaban perdata dalam bentuk pembayaran ganti kerugian atas dasar perbuatan melawan hukum.

DAFTAR PUSTAKA

- Amir Ilyas. (2012). Memahami Tindak Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana Sebagai Syarat Pemidanaan. Sleman, Rangkang Education Yogyakarta & PuKAP-Indonesia.
- Eddy O.S. Hieriej. (2016). Prinsip-Prinsip Hukum Pidana Edisi Revisi. Yogyakarta: Cahaya Atma Pustaka.
- Fitri Wahyuni. (2017). Dasar-Dasar Hukum Pidana Di Indonesia. Tangerang Selatan: PT Nusantara Persada Utama.
- H.A.K. Moch Anwar. (1981). Beberapa Ketentuan Umum Dalam Buku Pertama Kitab Undang-undang Hukum Pidana. Jakarta : Alumni.
- H.M. Rasyid Ariman, & Fahmi Raghieb. (2015). Hukum Pidana. Malang: Setara Press
- Krimiyarsi. (2018). Sistem Pertanggungjawaban Pidana Individual. Demak: Pustaka Magister.
- Moeljatno. (1983). Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban dalam Hukum Pidana. PT. Bina Aksara
- Moeljatno. (2015). Asas-Asas Hukum Pidana. Jakarta: Rineka Cipta.
- Nazarudin Lathief, Mustika Mega wijaya, R. Muhammad Mahradi. (2021). Hukum Administrasi Negara. Bogor: Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat.
- Rezi, Aris Prio Agus Santoso, & Indah Maulani. (2022). Hukum Transpotasi & Lalu Lintas. Bantul: Pustaka Baru Presss.
- Roeslan Saleh. (2017). Perbuatan Pidana dan Pertanggungjawaban Pidana Dua Pengertian Dasar dalam Hukum Pidana, cetakan ke-3. Jakarta: Aksara Baru, Jakarta.
- Silvia Sukirman. (1994). Dasar - Dasar Perencanaan Geometrik Jalan. Bandung: Penerbit Nova.
- Soerjono Soekanto, dan Sri Mamudji. (1995). Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat. Jakarta: Raja Grafindo.
- Sudaryono, Natangsa Surbakti. (2017). Hukum Pidana Dasar-Dasar Hukum Pidana Berdasrkan KUHP dan RUU KUHP. Surakarta : Muhammadiyah University Press.
- Syaiful Bakhri. (2020). Hukum Sanksi Di Berbagai Praktek Peradilan. Tangerang Selatan: Um Jakarta Press.
- Tofik Yanuar Chandra. (2022). Hukum Pidana. Jakarta: PT Sangir Multi Usaha
- Yahman. (2014). Karakteristik Wanprestasi Dan Tindak Pidana Penipuan. Jakarta : Kencana.
- JURNAL
- Ahmad Mathar. (2023). Sanksi Dalam Peraturan Perundang-Undangan. Jurnal Hukum Keluarga Islam. Vol. 3.
- Beny Setiyawan. (2012). Rancang Bangun Sepeda Listrik.
- Failin. (2017). Sistem Pidana Dan Pemidanaan Di Dalam Pembaharuan Hukum Pidana Indonesia. Jurnal Cendekia Hukum. Vol. 3. No. 1.
- Ghufran Syahputera Walla, Hendrik Salmon, Julista Mustamu. (2021). Kajian Terhadap Pengaturan Sanksi Denda Administratif Dalam Peraturan Daerah Tentang Pembatasan Sosial Berskala Besar. Tatohi Jurnal Ilmu Hukum. Vol. 1. No. 9.
- Imam Subiyanto, (2022), Perlindungan Hukum Terhadap Pengguna Jalan Kendaraan Bermotor Dalam Kasus Kecelakaan Tunggal. Jurnal Syntax Fusion. Vol. 2, No. 12.

- M. Tjoanda. (2010). Wujud Ganti Rugi Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Jurnal Sasi. Vol. 16. No. 4.
- Ni Made Suparmi1, Ni Made Suparmi1, Gede Surata, Ni Ny. Mariadi. (2015). Tuntutan Ganti Rugi Akibat Perbuatan Melanggar Hukum Dalam Kecelakaan Lalu Lintas. Kertha Widya Jurnal Hukum. Vol. 3. No. 2.
- Sisca V Pandey , & Lucia Lamentik. (2014). Kelas Jalan Daerah Untuk Angkutan Barang.
- Yosua J.W. Kaawoan. (2023). Ganti Kerugian Oleh Pihak Yang Bertanggung Jawab Atas Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas. Lex Privatum. Volume 11. No. 3.
- Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-undang Nomor 1 Tahun 1946 tentang Peraturan Hukum Pidana.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan.
- Peraturan Kementerian Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik.
- https://id.wikipedia.org/wiki/Sepeda_listrik yang diakses pada tanggal 29 Desember 2024
- <https://korlantas.polri.go.id/lalu-lintas/sebanyak-600-kecelakaan-di-dkisepeda-listrik-diimbau-tak-ke-jalan-raya/> yang diakses pada tanggal 29 Desember 2024
- https://id.wikipedia.org/wiki/Kendaraan_bermotor yang diakses pada tanggal 1 Januari 2025
- <https://www.selis.co.id/ketahui-cara-kerja-sepeda-listrik-berikut-ini/> yang diakses pada tanggal 1 Januari 2025
- <https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-terbitkan-regulasi-kendaraan-bermotor-listrik> yang diakses pada tanggal 1 Januari 2025
- <https://dephub.go.id/post/read/kemenhub-terbitkan-regulasi-kendaraan-bermotor-listrik> yang diakses pada tanggal 3 Januari 2025