

## TANGGUNG JAWAB GANTI RUGI PENGEMUDI SEPEDA LISTRIK DIJALAN RAYA BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Nikodemus Suwito<sup>1</sup>, Syamsuddin Baco<sup>2</sup>, Rahmia Rachman<sup>3</sup>

<sup>a</sup> Fakultas Hukum, Universitas Tadulako, Indonesia. E-mail: [nikodemus1110@gmail.com](mailto:nikodemus1110@gmail.com).

Article	Abstrak
<p><b>Keywords:</b> Sepeda Listrik, Pengaturan Hukum, Tanggung Jawab, Ganti Rugi</p> <p><b>Artikel History</b> Received: Sep 19 2024 Reviewed: Okt 21 2024 Accepted: Okt 29 2024</p> <p><b>DOI:</b>/LO.Vol2.Iss1.%.pp %</p>	<p><i>The purpose of this research is to find out the regulation of the use of electric bicycles and the responsibility for compensation when there is a loss due to the use of electric bicycles on the highway. The results of the study found that to handle the development of transportation technology, regulations in the Regulation of Law Number 22 of 2009 and Minister of Transportation Regulation No. 45 of 2020 are considered unable to regulate explicitly because there are no sanctions for the use of electric bicycles, unclear in the categorization of electric bicycles. Electric bicycle users who violate the provisions in PM 45/2020, such as using electric bicycles outside the permitted area, can be considered committing illegal acts. If this violation results in losses to other parties, both material and immaterial, then the electric bicycle user must be responsible for providing further compensation.</i></p> <p>Adapun tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaturan penggunaan sepeda listrik dan tanggung jawab ganti rugi ketika terjadi kerugian akibat penggunaan sepeda listrik di jalan raya. Hasil penelitian menemukan bahwa untuk menangani perkembangan teknologi transportasi perlunya regulasi dalam Pengaturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan No 45 Tahun 2020 dianggap belum mampu mengatur secara eksplisit karena belum terdapat sanksi terhadap penggunaan sepeda listrik, ketidakjelasan dalam pengkategorian sepeda listrik. Pengguna sepeda listrik yang melanggar ketentuan dalam PM 45 Tahun 2020, seperti menggunakan sepeda listrik di luar area yang diperbolehkan, dapat dianggap melakukan perbuatan melawan hukum. Apabila pelanggaran ini mengakibatkan kerugian bagi pihak lain, baik materiil, maupun immateriil, maka pengguna sepeda listrik harus bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi lebih lanjut.</p>

©2024; This is an Open Access Research distributed under the term of the Creative Commons Attribution Licence (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0>), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original works is properly cited.

## I. PENDAHULUAN

Di era yang sudah sangat maju seperti sekarang, dunia menghadapi kemajuan teknologi yang pesat, di mana perkembangannya begitu cepat sehingga menciptakan kesan bahwa teknologi baru harus terus muncul secara terus-menerus dan membawa perkembangan sarana transportasi masa kini.<sup>1</sup> Meskipun memberikan kemudahan bagi pengguna, kemajuan ini juga meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, yang pada akhirnya merugikan pihak lain. Maka pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan harus disusun dalam kerangka sistem transportasi nasional yang terintegrasi, dapat memenuhi kebutuhan lalu lintas, serta memberikan pelayanan angkutan yang teratur, nyaman, efisien, lancar, dan terjangkau secara finansial.

Perkembangan transportasi di setiap negara bervariasi, sesuai dengan kemajuan teknologi yang ada di masing-masing negara. Dengan berbagai perubahan zaman dan meningkatnya aktivitas masyarakat yang sering kali menyebabkan kemacetan dan sering terjadinya kecelakaan, keinginan masyarakat saat ini cenderung menuju pada hal-hal yang lebih praktis. Salah satu contoh kemajuan teknologi dalam transportasi darat adalah modifikasi berbagai jenis alat transportasi menuju ke arah yang lebih modern. Hal ini mencerminkan peningkatan gaya hidup masyarakat yang semakin modern dan berorientasi pada teknologi.

Indonesia juga sedang mengalami kemajuan yang signifikan saat ini, tidak hanya dalam sektor ekonomi tetapi juga dalam bidang transportasi dan teknologi. Transportasi memiliki peran penting dalam era modern saat ini. Dalam kemajuan teknologi yang terus berkembang, muncul kendaraan baru yang menggunakan tenaga listrik.<sup>2</sup> Saat ini keberadaan sepeda listrik ini dapat kita katakan legal karena penggunaan sepeda listrik telah di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik ( PM 45\2020).

Di antara berbagai jenis kendaraan listrik yang dikembangkan, sepeda listrik menjadi yang paling diminati dan berhasil disosialisasikan. Sepeda listrik merupakan rangkaian sepeda yang dikombinasikan dengan sebuah motor sebagai penggerakannya. Motor ini juga sering disebut dengan dinamo dan tenaganya berasal dari listrik pada baterai. Di Indonesia, penyebaran sepeda listrik juga mulai meningkat, karena banyak orang mencari alternatif transportasi yang ramah lingkungan dan praktis di gunakan untuk perjalanan jarak dekat. PM 45\2020 pasal 1 ayat 7 menyebutkan “sepeda listrik adalah kendaraan tertentu yang memiliki roda 2 (dua) dilengkapi dengan peralatan mekanik berupa motor listrik”.

Sepeda listrik adalah kendaraan yang mengandalkan dua tenaga penggerak, yaitu dengan penggerak manusia dan penggerak berbasis baterai untuk beroperasi. penggunaan sepeda listrik ini cukup mudah, hanya dengan mengisi daya selama beberapa jam, sepeda listrik siap digunakan tanpa perlu bahan bakar. Ketika baterai habis, sepeda dapat digunakan seperti sepeda biasa dengan tenaga manusia. Kendaraan ini, dikenal sebagai *hybrid vehicle*. Jika daya baterai sepeda habis dapat di kayuh secara manual seperti halnya sepeda pada umumnya. Dengan menggunakan energi listrik, kendaraan ini bersih dari polusi suara dan udara.

Dari Peraturan Menteri di atas, penulis berpendapat bahwasanya sepeda listrik tidak termasuk atau sama dengan kendaraan bermotor karena didalam UULLAJ pasal 1 angka 8 menyebutkan bahwa “Kendaraan bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel”. Masih banyak yang gagal paham mengenai penggunaan sepeda listrik ini meskipun sudah diatur di dalam peraturan menteri perhubungan nomor 45 tahun 2020 menggunakan sepeda listrik di larang di gunakan

<sup>1</sup> Xavier Nugraha , Luisa Srihandayani dan Kexia Goutama, Analisis Skuter Listrik Sebagai Kendaraan di Indonesia, *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Palembang, Vol 27 No 2, 2020, hlm. 119

<sup>2</sup> Safina Dwita Putri, Yayuk Sugiarti, abshoril Fithry, Legalistas Penggunaan Sepeda Listrik Di Tinjau Dari Perspektif UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Wahana Pendidikan, Universitas Wiraraja, Jawa Timur, Vol 10, NO 1, 2024, hlm. 774

di jalan raya dan sangat berbahaya bagi anak di bawah umur, bahkan juga bagi orang lain yang ada di jalan raya, anehnya banyak orang tua yang tidak tahu bahkan mengabaikan hal ini.<sup>3</sup>

Tidak bisa dipungkir bahwasanya sepeda listrik sangat praktis dan memudahkan banyak orang untuk menggunakannya. Tetapi perlu diingat bahwa sepeda listrik belum termasuk sebagai mode transportasi utama dan terdaftar di Indonesia karena kapasitas sepeda listrik terbatas dan adanya kendala perizinan. Dalam kondisi ini, selain tanggung jawab ganti kerugian di atas, penulis berpendapat bahwasannya sepeda listrik menghadapi kekosongan hukum karena tidak ada peraturan yang secara spesifik mengatur kendaraan yang memiliki kriteria sebagai kendaraan bermotor dan sebagai kendaraan tidak bermotor. Kekosongan pengaturan hukum sepeda listrik ini memiliki konsekuensi yuridis yang tidak jelas, yaitu akibat hukum dari penggunaan sepeda listrik tersebut. Akibat hukum ini melibatkan hak dan kewajiban pengendara sepeda listrik, apakah mereka tunduk pada aturan kendaraan bermotor atau tidak bermotor. Contoh, terkait penggunaan helm, batas usia, dan lain-lain, sehingga para pengendara sepeda listrik harus memahami peraturan yang berlaku untuk mereka.

Akhir-akhir ini masi saja ada pengguna sepeda listrik yang berani atau dengan sengaja menggunakan sepeda listrik di jalan raya, tentu ini sangat berbahaya dan merugikan bagi pengguna jalan. Ini karena masih banyak daerah di Indonesia khususnya kota-kota besar yang masih belum tersedia jalur khusus sepeda, sehingga pesepeda juga ikut menggunakan jalan bersamaan dengan kendaraan bermotor, hal itu dapat menyebabkan suatu kejadian peristiwa hukum yaitu berupa kecelakaan ataupun hal lainnya yang dapat merugikan pengguna jalan.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Kendaraan Lalulintas Dan Angkutan Jalan (UULLAJ). Pengendara kendaraan bermotor tetap harus memberikan keistimewaan kepada pejalan kaki dan pesepeda. Pesepeda menjadi prioritas saat di jalan raya. Sebagaimana telah ditegaskan pada Pasal 106 ayat 2 UULLAJ, keselamatan pejalan kaki dan pesepeda harus diutamakan oleh pengemudi kendaraan bermotor. Pesepeda kerap kali menjadi korban dari kendaraan bermotor yang tabrak dari belakang, bersenggolan atau terserempet yang bisa berakibat pada jiwa pesepeda. Maka terdapat sanksi yang diberikan. Hal tersebut telah ditegaskan dalam Pasal 284 UULLAJ bahwa “Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor dengan tidak mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki atau pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

Ketika benar terjadi kerugian pada pengguna jalan yang disebabkan oleh tindakan oknum pengendara sepeda listrik yang dengan sengaja masuk ke jalan raya. Apakah ketentuan UULLAJ dapat mengatur hal tersebut. Mengingat kelayakan sepeda listrik digunakan di jalan raya dan klasifikasi sepeda listrik yang belum jelas, apakah termasuk kendaraan bermotor atau bukan kendaraan bermotor. kurangnya regulasi jelas serta aturan yang lebih rinci mengenai sanksi dan denda bagi pelanggar. Apakah pengguna sepeda listrik dapat dimintai bertanggung jawab untuk memberikan ganti rugi. Hal ini menimbulkan perdebatan hukum mengenai tanggung jawab dan kewajiban masing-masing pihak dalam menjaga keselamatan dan ketertiban di jalan raya, serta pentingnya penegakan hukum yang adil dan tegas untuk memastikan semua pihak mematuhi peraturan yang berlaku dan penulis akan memberikan langkah hukum akan perihal tersebut.

---

<sup>3</sup> Abshoril Fithry, Sjaifurrachman, R.A Wanda Sakinah, Edukasi Pendampingan Bahaya Penggunaan Sepeda Listrik Pada Anak, Universitas wiraraja Madura, Sumenep, Vol. 5, No 5, 2023 hlm 434

## II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini yaitu yuridis normatif artinya adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan kepustakaan.<sup>4</sup> Penelitian Hukum Normatif atau juga disebut dengan penelitian hukum kepustakaan adalah suatu metode atau cara yang digunakan dalam penelitian hukum dengan meneliti bahan pustaka yang ada. Penelitian normatif ini difokuskan untuk mengkaji kaidah-kaidah atau norma-norma hukum dalam hukum positif yang berlaku.<sup>5</sup> Penelitian hukum normatif mengkaji dari berbagai macam aspek seperti teori-teori hukum dan menelaah peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia yang berkaitan dalam menjawab permasalahan dalam penelitian.<sup>6</sup> Metode penelitian normatif juga adalah sebagai penelitian doktrinal (*doctrinal research*), yaitu penelitian menganalisis baik hukum sebagai aturan yang tertulis maupun hukum apakah sebagai suatu kebiasaan atau kepatutan dalam memutuskan suatu perkara hukum.<sup>7</sup>

## III. HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Pengaturan Penggunaan Sepeda Listrik di Jalan Raya Menurut Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan

Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang di gerakkan menggunakan mesin yang biasanya dipergunakan untuk mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya. Peralatan teknik dalam ketentuan ini dapat berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Pengertian kata berada dalam ketentuan ini adalah terpasang pada tempat sesuai dengan fungsinya.<sup>8</sup> Kendaraan meliputi berbagai jenis, seperti gerbong, sepeda, kendaraan bermotor (seperti mobil, truk, bus, sepeda motor), kendaraan rel (kereta api, trem), perahu (kapal, perahu), kendaraan amfibi, pesawat (terbang dan helikopter), dan wahana antariksa.

Terdapat 3 peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai kendaraan, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, selanjutnya (UULLAJ), Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (PP 55\2012), dan Peraturan Presiden No 79 tahun 2023 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan (Prespres 55\2019).

Dalam Pasal 1 angka 7 UULLAJ membagi kendaraan menjadi 2 jenis yaitu, kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Kendaraan bermotor meliputi sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus.<sup>9</sup> Seiring perkembangan teknologi kedua golongan kendaraan tersebut mengalami pembaharuan. Kemudian menyertakan energi listrik sebagai sumber penggerak alternatif.

Kendaraan bermotor merupakan setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel (Pasal 1 angka 8 UULLAJ dan Pasal 1 angka 2 PP 55/2012). Kendaraan bermotor terdiri atas sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus (Pasal 47 ayat (2) UULLAJ dan Pasal 3 ayat (1)

<sup>4</sup> Jonaedi Efendi dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris* (Depok: Prenada Media, 2018), hlm. 129

<sup>5</sup> Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016), hlm. 93.

<sup>6</sup> Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram: Mataram University Press, 2020), hlm. 48

<sup>7</sup> Irwansyah, *Penelitian Hukum Pilihan Metode dan Praktik Penulisan Artikel Edisi Revisi*, (Yogyakarta: Mirra Buana Media, 2022), hlm. 42

<sup>8</sup> Sitorus, Jimmi Hendrik P. "Perancangan Sistem Monitoring Lokasi Kendaraan Menggunakan Gps U-Blox Berbasis Android." *Jurnal Bisantara Informatika*. Vol 5 no 1. 2021 hlm 3.

<sup>9</sup> Arianto Yudi Ponco Wardoyo. *Emisi Partikulat Kendaraan Bermotor Dan Dampak Kesehatan*. Malang, UB Press. 2016, hlm 89

PP 55/2012). Yang termasuk dalam kendaraan khusus diantaranya adalah kendaraan yang memiliki fungsi militer, ketertiban dan keamanan masyarakat, alat produksi, serta mobilitas penyandang cacat (Pasal 5 ayat (6) PP 55/2012). Kendaraan Bermotor adalah semua kendaraan beroda beserta gandengannya yang digunakan di semua jenis jalan darat dan digerakkan oleh peralatan teknik berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan.

Kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan (Pasal 1 angka 9 UULLAJ dan Pasal 1 angka 3 PP 55/2012). Kendaraan tidak bermotor hanya dikelompokkan menjadi dua, yaitu kendaraan yang digerakkan oleh tenaga orang dan kendaraan yang digerakkan oleh tenaga hewan (Pasal 47 ayat (4) UULLAJ dan Pasal 4 PP 55/2012). Kendaraan tidak bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang terdiri atas sepeda, becak, dan kereta dorong. Kendaraan tidak bermotor yang ditarik oleh tenaga hewan terdiri atas kereta, delman, dan cikar (Pasal 114 PP 55/2012).

Kendaraan bermotor listrik berbasis baterai (selanjutnya disingkat KBLBB) merupakan kendaraan yang digerakkan dengan motor listrik dan mendapatkan pasokan sumber daya tenaga listrik dari baterai secara langsung di kendaraan maupun dari luar (Pasal 1 angka 3 Prespres 55/2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan). Pasal 2 ayat (1) Prespres 55/2019, KBLBB diklasifikasikan menjadi dua, yaitu berdasarkan roda dua atau roda tiga dan yang berbasis roda empat atau lebih. Dari ketiga klasifikasi kendaraan yang ada, dapat disimpulkan bahwa sepeda listrik, yang merupakan kendaraan *hibryd* yang menggabungkan energi listrik dan tenaga manusia, tidak dapat dimasukkan ke dalam salah satu dari tiga klasifikasi kendaraan tersebut. Berdasarkan ketentuan hukum dalam peraturan tentang kendaraan berbasis baterai dan kendaraan tidak bermotor, sepeda listrik tidak sepenuhnya sesuai dengan klasifikasi yang ada. Tidak ada klasifikasi dari kendaraan yang menggunakan dua tenaga penggerak sumber.

Jika kita perhatikan secara seksama, terdapat perbedaan penting yang membedakan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor listrik berbasis baterai dengan kendaraan tidak bermotor, yaitu faktor sumber tenaga penggerak utama, apakah manusia atau mesin. Semua kendaraan yang menggunakan mesin bahan bakar minyak atau motor listrik-baterai sebagai penggerak utama harus digolongkan sebagai kendaraan bermotor atau KBLBB. Semua kendaraan yang menggunakan tenaga manusia atau hewan sebagai penggerak utama, digolongkan sebagai kendaraan tidak bermotor.

Menurut penulis pada pandangan awal, sepeda listrik yang dilengkapi dengan motor penggerak listrik mungkin tampak memenuhi syarat sebagai kendaraan bermotor. Namun, terdapat sejumlah unsur tambahan yang perlu dipenuhi agar suatu kendaraan benar-benar diklasifikasikan sebagai kendaraan bermotor, bukan hanya dilihat dari keberadaan motor listrik saja. Berdasarkan pengertian dan penjabaran kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor, dapat dilihat terjadi ketidakpastian untuk kategori sepeda listrik, karena sepeda listrik dapat bergerak menggunakan mesin yang menggunakan tenaga listrik dan juga dapat digerakkan menggunakan tenaga manusia. Demi kepastian hukum sepeda listrik ini digolongkan sebagai kendaraan tidak bermotor. Sepeda listrik merupakan kendaraan tidak bermotor adalah karena walaupun sepeda listrik memiliki mesin dan baterai yang dapat diisi ulang, serta dapat digas, akan tetapi fitur-fitur ini hanya berlaku untuk sementara dan hanya menjadi pendukung dari tenaga kayuh manusia sebagai penggerak utama. Sepeda listrik yang dijual di pasaran hanya memiliki jarak tempuh sekitar 20-30 km dalam sekali isi ulang, serta memiliki teknologi *electric pedal assist* dan dapat di gas (*throttle*).<sup>10</sup> Apabila semua fitur dan teknologi ini tidak

<sup>10</sup> <https://oto.detik.com/motor/d-7072507/6-perbedaan-motor-listrik-dan-sepeda-listrik-jangan-sampai-bingung>  
Diakses pada tanggal 9 juli 2024

berfungsi, sepeda listrik masih dapat digunakan sebagai alat transportasi. Sepeda listrik hanya memiliki kapasitas motor penggerak yang relatif kecil. Daya listrik yang rendah ini tidak sebanding dengan kendaraan bermotor yang diatur dalam UULLAJ dan hanya boleh digunakan di jalur tertentu seperti, kawasan kompleks, tempat wisata dan jalur khusus sepeda, sesuai yang di atur PM 45\2020. Sepeda listrik belum memenuhi syarat dan kewajiban yang mengharuskan pengguna kendaraan bermotor memiliki SIM dan STNK sesuai dalam pasal 68 dan pasal 77 UULLAJ, Sepeda listrik bukan merupakan kendaraan bermotor juga dikuatkan dengan adanya PM 45\2020 yang menetapkan bahwa sepeda listrik, lebih spesifik dikategorikan sebagai kategori kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik.

Akibat ketidakjelasan atas kepastian bahwa sepeda listrik ini adalah kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor, menyebabkan kebingungan bagi banyak para pengguna sepeda listrik dan penegak hukum dalam menerapkan aturan yang ada. Oleh karena itu, pemerintah seharusnya membuat aturan khusus yang secara spesifik mengatur penggunaan sepeda listrik. Aturan tersebut harus mencakup berbagai aspek, termasuk persyaratan teknis sepeda listrik, ketentuan keselamatan, prosedur registrasi, dan peraturan tentang penggunaannya di jalan raya, dan pengklasifikasian sepeda listrik ini apakah termasuk kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

Untuk menjamin Kepastian hukum dalam berlalu lintas pada dasarnya di Indonesia telah diatur dalam UULLAJ yang pada pokoknya mengatur kelancaran, keamanan, dan ketertiban lalu lintas kepada pengguna jalan, akan tetapi di dalam UULLAJ belum diatur mengenai penggunaan khususnya terhadap penggunaan sepeda listrik dan karena tidak adanya peraturan yang secara sempurna mengatur tentang sepeda listrik, hal ini mengakibatkan tidak adanya rambu-rambu yang jelas bagi pengguna sepeda listrik. Akan tetapi ada PM 45\2020 yang mengatur tentang sepeda listrik untuk mempersiapkan peraturan hukum sepeda listrik dalam berlalu lintas dan untuk menjamin keselamatan pengguna sepeda listrik maka kebijakan penggunaan sepeda listrik Kementerian Perhubungan telah menggulirkan dua peraturan. Yaitu, Peraturan Menteri Perhubungan No. 44 Tahun 2020 tentang Pengujian Tipe Fisik Kendaraan Bermotor dengan Motor Penggerak Menggunakan Motor Listrik (PM 44\2020) dan PM 45\2020. Kedua peraturan menteri itu, dipersiapkan sebagai landasan hukum yang mengatur sejumlah ketentuan/prasyarat penggunaan kendaraan motor dengan penggerak listrik dalam beroperasi di jalan umum sebagai salah satu moda transportasi darat dan menjaga ketertiban berlalu lintas.

PM 44\2020 dalam peraturan tersebut dijelaskan bahwa sepeda motor listrik diwajibkan untuk memiliki Sertifikat Uji Tipe (SUT) yang menjadi bukti bahwa kendaraan tersebut telah melewati uji tipe yang ditetapkan oleh kementerian perhubungan sedangkan, PM 45\2020 yang menjelaskan tentang persyaratan keselamatan yang harus dipatuhi saat menggunakan sepeda listrik. Kebijakan penggunaan sepeda listrik diatur dengan tujuan untuk mengatur dan mengawasi penggunaan kendaraan ini guna menjaga keselamatan dan kenyamanan dalam berlalu lintas. Akan tetapi di dalam PM 45\2020 ini hanya memuat mengenai aturan untuk menggunakan sepeda listrik di jalan raya, dan di dalam peraturan ini tidak memuat larangan atau sanksi mengenai pelanggaran aturan menggunakan sepeda listrik di jalan raya. Salah satu kota yang membuat aturan tentang sepeda listrik, yaitu kota Banjarmasin diatur dalam, Peraturan wali kota Banjarmasin No 113 Tahun 2020 tentang kawasan kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik di kota Banjarmasin (Perwal Banjarmasin No 113/2020). Kedua peraturan tersebut, kurang lebih sama, karena belum dapat mengatur secara khusus, terlebih mengenai sanksi-sanksi.

Menurut PM 45\2020 sepeda listrik dengan menggunakan penggerak motor listrik tergolong kedalam kendaraan tertentu yang dimana menurut pasal 1 ayat 2 peraturan menteri perhubungan ini bawasannya kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik

adalah suatu sarana dengan menggunakan penggerak motor listrik yang digunakan mengangkut orang di wilayah oprasi dan/atau lajur tertentu.

PM 45\2020 mengatur pengoperasian sepeda listrik hanya dapat di lajur khusus atau kawasan tertentu. Lajur khusus yang dimaksud adalah jalur yang disediakan untuk pengoperasian sepeda listrik dan untuk kawasan tertentu, meliputi pemukiman, Kawasan bebas kendaraan bermotor, Kawasan wisata, Kawasan perkantoran, area diluar jalan, dan area sekitar sarana angkutan umum. Apabila dalam hal ini tidak tersedia jalur khusus yang dimaksud, dapat dioperasikan di trotoar dengan kapasitas memadai dan memperhatikan keselamatan pejalan kaki. Pengaturan pelanggaran dalam PM 45\2020 tersebut tidak diatur mengenai sanksi apapun manakala Pasal 4 ayat 1 dilanggar. Tidak adanya sanksi tersebut membuat penegakan PM 45\2020 menjadi belum efektif.

Adapun Pasal 200 Ayat 1 UULLAJ menyebutkan bahwa : “*Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggung jawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*”. Berdasarkan ketentuan yang ada, penegakan hukum di jalan raya menjadi tanggung jawab satuan lalu lintas kepolisian di setiap resor di seluruh Indonesia. Oleh karena itu, secara hukum, himbauan yang dikeluarkan oleh satuan lalu lintas kepolisian terkait pengoperasian sepeda listrik dapat dibenarkan karena ini sesuai dengan tanggung jawab yang diatur dalam UULLAJ. Penerbitan larangan oleh pihak kepolisian adalah bagian dari tanggung jawab atas keamanan lalu lintas dan angkutan jalan yang diatur dalam Pasal 200 UULLAJ. Maka dari itu, larangan terhadap penggunaan sepeda listrik dapat diberlakukan dengan himbauan terlebih dahulu. Karena, jika langsung dilakukan penindakan berupa penilangan terhadap pengguna sepeda listrik, hal ini justru bisa menimbulkan kebingungan terkait penerapan ketentuan UULLAJ dan PM 45\2020.<sup>11</sup> Ini dikarenakan dalam UULLAJ tidak mengatur secara rinci tentang sepeda listrik, sedangkan dalam PM 45\2020 juga tidak terdapat aturan mengenai sanksi atau denda jika sepeda listrik tidak memenuhi syarat operasional.

Lajur lalu lintas, sering kali disingkat sebagai lajur, merupakan bagian dari jalan yang dirancang untuk memungkinkan pergerakan kendaraan secara teratur dan aman. Setiap lajur dirancang untuk digunakan oleh satu kendaraan pada satu waktu, dengan tujuan mengatur aliran lalu lintas dan meminimalkan risiko kecelakaan. Konsep ini menjadi sangat penting dalam manajemen lalu lintas, terutama di jalan-jalan perkotaan dan jalan raya utama. Lebar standar untuk satu lajur adalah 3,5 meter. Kendaraan dengan lebar maksimum 2,5 meter masih dapat dengan aman melewati lajur ini, menyisakan ruang bebas sebesar 0,5 meter di setiap sisi.<sup>12</sup> Hal ini sangat penting di jalan raya yang sering dilalui oleh berbagai jenis kendaraan dengan ukuran yang berbeda-beda. Lebar lajur juga memainkan peran penting dalam desain jalan dan perencanaan kota. Di jalan-jalan perkotaan yang sering kali padat, pengaturan lebar lajur yang tepat dapat membantu mengoptimalkan penggunaan ruang jalan dan memaksimalkan kapasitas lalu lintas.

Dengan demikian penulis berpendapat, UULLAJ belum dapat atau belum bisa untuk mengatur kendaraan berbasis listrik, khususnya sepeda listrik. Setelah menimbang pengertian dan penjabaran tentang kendaraan, sepeda listrik tergolong sebagai kendaraan tidak bermotor. Dapat kita lihat secara seksama sepeda listrik memiliki 2 alat penggerak yaitu dengan menggunakan tenaga motor listrik yang berbasis batrai dan juga bisa di kayuh seperti sepeda konvensional pada umumnya atau menggunakan tenaga manusia itu sendiri.

Perlunya regulasi yang lebih jelas mengenai aturan baru terkait sepeda listrik dalam UULLAJ. Penambahan ini bisa dilakukan melalui revisi atau amandemen undang-undang yang

<sup>11</sup> [Penggunaan Sepeda Listrik di Jalan Raya \(hukumexpert.com\)](http://hukumexpert.com) Diakses pada tanggal 9 juli 2024

<sup>12</sup> [https://teknopedia.teknokrat.ac.id/wiki/Lajur\\_lalu\\_lintas](https://teknopedia.teknokrat.ac.id/wiki/Lajur_lalu_lintas) Diakses pada tanggal 10 juli 2024

ada, dengan memasukkan pasal-pasal yang mengatur secara rinci tentang sepeda listrik. Langkah ini penting untuk memastikan keselamatan pengguna jalan serta ketertiban lalu lintas. Jika ada aturan yang jelas, pengguna sepeda listrik akan lebih memahami hak dan kewajibannya di jalan raya, sehingga dapat mengurangi potensi kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas. Regulasi yang tepat akan memberikan panduan yang jelas tentang cara berkendara yang aman, area yang boleh digunakan, dan aturan lain yang harus dipatuhi oleh pengendara sepeda listrik. Hal ini tidak hanya meningkatkan kesadaran pengguna sepeda listrik, tetapi juga membantu penegak hukum dalam menegakkan aturan secara konsisten dan adil.

Sedangkan dalam peraturan yang berlaku saat ini yaitu, PM 45\2020 menurut penulis harus lebih di pertimbangkan, karena dalam PM 45\2020 pasal 4 ayat 1 huruf b, menyebutkan bahwa “*usia pengguna paling rendah 12 tahun (dua belas tahun)*”. Aturan ini menimbulkan kekhawatiran di kalangan masyarakat dan para ahli, karena menurut penulis, usia 12 tahun dianggap masih sangat labil dan belum memiliki pemahaman yang matang tentang aturan-aturan yang berlaku dalam penggunaan kendaraan. Anak-anak pada usia tersebut cenderung kurang mampu mengantisipasi resiko-resiko di jalan serta belum memiliki kedewasaan emosional yang cukup untuk mengoperasikan kendaraan dengan aman. Oleh karena itu, penerapan batas usia ini perlu ditinjau kembali untuk memastikan keselamatan anak-anak dan pengguna jalan lainnya.

Menurut pandangan hukum, Pemerintah juga harus lebih memperhatikan infrastruktur bagi pengguna sepeda. Hal ini dapat dilakukan dengan memperbanyak fasilitas berupa jalur khusus sepeda yang aman dan terintegrasi dengan baik dalam jaringan jalan raya. Penyediaan jalur sepeda yang memadai dan teratur merupakan bagian dari kewajiban pemerintah untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan semua pengguna jalan. Selain itu, pemerintah perlu memastikan bahwa jalur-jalur sepeda ini memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku. Upaya ini juga sejalan dengan kebijakan pemerintah dalam mendukung transportasi ramah lingkungan dan mengurangi polusi udara serta kemacetan lalu lintas.

Jalur khusus ini harus dirancang sedemikian rupa agar terpisah dari lalu lintas kendaraan bermotor, memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna sepeda listrik dan sepeda konvensional. Selain itu, pemasangan rambu-rambu khusus untuk pengguna sepeda sangat penting untuk memberikan petunjuk yang jelas dan mengingatkan semua pengguna jalan tentang hak-hak dan kewajiban pengendara sepeda. Rambu-rambu ini harus mencakup peringatan, petunjuk arah, serta tanda-tanda larangan yang spesifik untuk sepeda.

Sepeda listrik, sebagai kendaraan tertentu yang menggunakan motor listrik, perlu diatur dengan jelas dalam kategori yang sesuai untuk menghindari ambiguitas hukum. Pasal 57 UULLAJ mewajibkan setiap kendaraan bermotor memiliki perlengkapan standar keselamatan, sedangkan Pasal 61 UULLAJ mengatur bahwa kendaraan tidak bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan, meliputi konstruksi, sistem kemudi, sistem roda, rem yang baik, lampu depan dan belakang, serta klakson. Standarisasi ini penting untuk memastikan keselamatan pengendara sepeda listrik dan pengguna jalan lainnya. Penggunaan helm juga diwajibkan bagi pengguna sepeda listrik, sesuai dengan regulasi yang ada, untuk meningkatkan keselamatan di jalan raya.<sup>13</sup>

Menurut penulis, harus adanya infrastruktur yang memadai dan aturan yang jelas, diharapkan dapat mendorong lebih banyak orang untuk menggunakan sepeda sebagai moda transportasi yang ramah lingkungan. Ini akan berkontribusi pada pengurangan polusi udara, penurunan kemacetan lalu lintas, dan peningkatan kesehatan masyarakat. Langkah-langkah ini

<sup>13</sup> Mohamad Alrizki Dilapanga, Mohamad Rusdiyanto U Puluhulawa, Urgensi Pengawasan Satlantas Kota Gorontalo Terhadap Penggunaan Sepeda Listrik Di Jalan Raya, *Sinergi : Jurnal Riset Ilmiah*, Vol 1, No. 6, 2024, Hlm 381

harus diiringi dengan program edukasi dan sosialisasi yang terus-menerus untuk memastikan bahwa semua pengguna jalan memahami dan menghormati aturan yang berlaku. Pemerintah juga bisa mempertimbangkan insentif bagi pengguna sepeda listrik, seperti penyediaan parkir khusus atau pengurangan biaya registrasi, untuk lebih mendorong penggunaan sepeda listrik dalam kehidupan sehari-hari.

## **B. Tanggung Jawab Ganti Rugi Ketika Terjadi Kerugian Akibat Penggunaan Sepeda Listrik Dijalan Raya**

Sepeda listrik merupakan salah satu kendaraan yang termasuk baru masuk ke Indonesia, pengaturan untuk sepeda listrik terbilang masih sangat kurang hingga saat ini. Namun peredarannya sudah sangat luas mulai dari kota-kota besar hingga ke desa-desa. Sudah banyak masyarakat yang menggunakan sepeda listrik, ini karena sepeda listrik termasuk alat transportasi yang sangat mudah digunakan, hampir semua kalangan banyak yang menggunakan sepeda listrik mulai dari anak-anak sampai dewasa. Kehadiran sepeda listrik juga menjadi bentuk usaha baru yang mendukung perekonomian. Terutama kepada target pasarnya yaitu masyarakat yang tidak bisa mengendarai motor dengan alasan sepeda listrik mudah untuk dijangka dan dioperasikan.<sup>14</sup>

Banyaknya pengguna sepeda listrik di Indonesia belum diimbangi dengan jalur penggunaannya sehingga menimbulkan kebingungan dan larangan yang kurang pasti di beberapa kawasan maupun wilayah, contohnya pada jalan raya, dengan kata lain, belum adanya pengaturan hukum yang khusus. Jalur sepeda listrik sejatinya merupakan hak yang harus didapatkan pengguna juga harus ada standar keselamatan dan pengoperasiannya pada jalur sepeda listrik, hal ini kemudian merupakan kewajiban negara untuk menetapkan aturan sebagai pemenuhan hak pengguna sepeda listrik. Dengan kurangnya fasilitas bagi pengguna sepeda seperti jalur sepeda yang masih sangat jarang kita temui di Indonesia, ini sangat memungkinkan pengguna sepeda listrik ikut turun ke jalan raya bersama dengan pengendara motor lainnya.

Akibat pengguna sepeda listrik semakin banyak, hal dapat menimbulkan beberapa masalah berupa penggunaan di jalan raya yang dimana dapat menimbulkan kerugian seperti kecelakaan yang merugikan pengendara sepeda listrik itu sendiri dan pengendara lainnya. Undang-undang yang berlaku saat ini, yaitu UULLAJ belum memberi regulasi yang jelas terkait sepeda listrik. Hal ini menimbulkan ketidakjelasan hukum terkait penggunaan sepeda listrik di jalan raya akibatnya penggunaan sepeda listrik tidak memiliki kepastian hukum saat digunakan, sering terjadi penyalahgunaan sepeda listrik oleh pengendara yang tidak bertanggung jawab dengan penggunaan yang semena-mena di jalan, mengakibatkan terjadinya kecelakaan.

Sepeda listrik telah diatur dalam PM 45/2020. Sebelum adanya peraturan ini, terdapat aturan yang lebih dulu mengatur kendaraan tertentu yaitu, UULLAJ. Menurut UULLAJ Pasal 1 angka 7, dalam undang-undang tersebut membagi kendaraan menjadi dua jenis yaitu: kendaraan bermotor dan tidak bermotor. Dalam Pasal 1 angka 3 Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk transportasi Jalan. Pasal 1 angka 9 Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Kendaraan tidak bermotor merupakan setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan, dan dalam Pasal 1 angka 3 PP no 55 tahun 2012 tentang Kendaraan juga demikian.

Tanggung jawab hukum bersumber atau lahir atas penggunaan fasilitas dalam penerapan kemampuan tiap orang untuk menggunakan hak atau/dan melaksanakan kewajibannya. Setiap

<sup>14</sup> Ade Ana Pratiwi, Berto Mulia Wibawa, dan Imam Baihaqi, Identifikasi Atribut Sepeda Motor Listrik terhadap Niat Membeli: Kasus di Indonesia. *Jurnal Sains Dan Seni Its*, Vol 9.No 1. 2020, Hlm 36

pelaksanaan kewajiban dan setiap penggunaan hak baik yang dilakukan secara tidak memadai maupun yang dilakukan secara memadai pada dasarnya tetap harus disertai dengan pertanggung jawaban, demikian pula dengan pelaksanaan kekuasaan. Setiap tuntutan pertanggung jawaban dalam hukum harus mempunyai dasar, yaitu hal yang menyebabkan seseorang harus (wajib) bertanggung jawab. Dasar pertanggung jawaban itu menurut hukum perdata adalah kesalahan dan resiko yang ada dalam setiap peristiwa hukum.

Dalam hukum perdata tanggung jawab diatur oleh beberapa Pasal yang berbeda. Pasal 1365 KUHPerdata, Pasal ini mengatur tentang perbuatan melawan hukum, yang berarti setiap perbuatan yang melanggar hukum dan menimbulkan kerugian bagi orang lain. Perbuatan melawan hukum dapat dilakukan dengan kesengajaan atau karena kelalaian, dan pelaku harus bertanggung jawab untuk mengganti kerugian tersebut, Pasal 1366 KUHPerdata, Pasal ini mengatur tentang perbuatan melawan hukum yang dilakukan karena kelalaian. Ini berarti bahwa pelaku harus bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang timbul karena kelalaian mereka, meskipun tidak ada kesengajaan. Pasal 1367 KUHPerdata, Pasal ini mengatur tentang perbuatan melawan hukum yang dilakukan tanpa kesalahan. Ini berarti bahwa pelaku tidak bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang timbul, karena tidak ada kesalahan yang dapat diidentifikasi. Dengan demikian, Pasal 1365, 1366, dan 1367 KUHPerdata adalah beberapa pasal yang mengatur tentang tanggung jawab dalam hukum perdata, terutama dalam konteks perbuatan melawan hukum.<sup>15</sup>

Akhir-akhir ini, masih saja terdapat pengguna sepeda listrik yang berani melanggar aturan dengan beroperasi di jalan raya. Meskipun penggunaan kendaraan tersebut telah diatur dalam PM 45/2020, yang secara tegas menyatakan bahwa sepeda listrik hanya boleh digunakan di lajur tertentu, banyak pengendara yang mengabaikan ketentuan ini. Situasi ini tidak hanya menciptakan ketidakpatuhan terhadap peraturan yang ada, tetapi juga berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan. Akibatnya, pengguna sepeda listrik sering kali menjadi penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas, yang tidak hanya merugikan diri mereka sendiri, tetapi juga membahayakan keselamatan pengguna jalan lainnya. Padahal, sepeda listrik hanya boleh dipakai di area terbatas seperti kompleks pemukiman. Meskipun sudah ada himbuan dari pihak kepolisian, namun masih banyak yang memakainya di jalan raya.<sup>16</sup>

Sepeda listrik, menggunakan motor penggerak yang nyaris tanpa suara, sering kali tidak terdeteksi oleh pengendara lain. Ini memungkinkan, pengguna sepeda listrik menjadi dalang dalam terjadinya kecelakaan, baik dengan sesama pengguna sepeda listrik maupun dengan kendaraan bermotor lainnya. Contohnya pengguna sepeda listrik tiba-tiba menyebrang atau mendahului pengendara lain, sehingga membuat pengendara lainnya tidak siap akan situasi tersebut, menyebabkan terjadinya hal yang tidak diinginkan, seperti bersenggolan atau saling merugikan satu sama lain. Ini karena minimnya suara motor penggerak dari sepeda listrik, Kurangnya pengawasan dan pemahaman tentang keselamatan jalan raya turut memperburuk situasi ini. Selain itu, banyak pengguna sepeda listrik adalah anak-anak di bawah umur. Seperti yang ditetapkan dalam PM 45/2020, batas usia minimal pengguna sepeda listrik adalah 12 tahun, dan mereka harus tetap diawasi oleh orang dewasa. Namun, pada kenyataannya, masih banyak anak-anak di bawah usia tersebut yang menggunakan sepeda listrik tanpa pengawasan yang memadai. Kurangnya pengalaman dan keterampilan anak-anak dalam mengendarai sepeda listrik di jalan raya yang padat lalu lintas, serta ketidakmampuan mereka untuk bereaksi cepat terhadap situasi darurat, menambah risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

<sup>15</sup> Khairunnisa, Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi, (Medan, Pasca Sarjana, 2008).

<sup>16</sup> <https://www.inews.id/otomotif/mobil/kecelakaan-sepeda-listrik-marak-waspadai-jangan-sampai-anda-terlibat>  
Diakses tanggal 24 juli 2024

Menurut teori hukum perdata bahwa kecelakaan lalu lintas tersebut termasuk dalam perbuatan melawan hukum, karena adanya ketidaksengajaan pengguna jalan yang mengakibatkan kecelakaan dan menimbulkan kerugian maupun korban manusia.<sup>17</sup> Selain itu, pertanggungjawaban hukum terhadap kecelakaan lalu lintas tidak hanya dapat dituntut secara hukum pidana, tetapi juga secara hukum perdata. Dalam hukum perdata disebutkan bahwa tiap perbuatan melanggar hukum, yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut, mengganti kerugian tersebut. Dengan demikian, pihak yang menimbulkan kerugian dapat diminta pertanggungjawaban secara hukum perdata untuk mengganti kerugian yang timbul.<sup>18</sup>

Berdasarkan peristiwa yang telah diuraikan diatas, jika terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan kerugian pada pihak lain, pengguna sepeda listrik dapat dimintakan tanggung jawab perdata atas kerugian yang ditimbulkan akibat tindakan atau kelalaiannya, Pengguna sepeda listrik juga telah melanggar ketentuan dalam PM 45\2020, yaitu tentang pengoprasian sepeda listrik tidak pada tempatnya. Berdasarkan Pasal 1365, 1366, 1367 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPperdata). Ini berarti bahwa jika seorang pengguna sepeda listrik melakukan tindakan yang melanggar hukum atau lalai sehingga menyebabkan kerugian bagi pihak lain, pengguna sepeda listrik wajib bertanggung jawab dan memberikan ganti rugi atas kerugian yang dialami oleh pihak yang dirugikan.

Hal ini mencakup berbagai bentuk kerugian, baik materiil maupun immateriil, yang harus dibuktikan di pengadilan agar tanggung jawab perdata tersebut dapat ditegakkan. Ganti rugi materiil adalah melakukan pergantian secara finansial terhadap pihak yang merasa dirugikan. Contoh, penggantian kerugian berupa biaya medis, kerugian ekonomi, kerugian properti, atau biaya perbaikan akibat tindakan yang melanggar hak. Sedangkan ganti rugi immateriil merupakan penggantian atas kerugian yang sulit atau tidak mungkin diukur secara finansial, seperti penggantian atas rasa sakit, penderitaan emosional, kerugian reputasi, atau penghinaan.<sup>19</sup>

Penyelesaian kasus kecelakaan akibat pengguna sepeda listrik di jalan raya jika menggunakan konsep perbuatan melawan hukum (PMH) yang diatur dalam Pasal 1365, Pasal 1366 dan Pasal 1367 KUHPperdata. Pasal 1365 KUHPperdata menyatakan bahwa "*Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut*"

Menurut penulis adapun alternatif lainnya untuk menyelesaikan kasus kecelekaan tersebut, yaitu dengan cara penyelesaian secara non litigasi. Non litigasi adalah suatu proses penyelesaian sengketa yang dilakukan di luar pengadilan. Metode ini bertujuan untuk mencapai kesepakatan antara para pihak yang terlibat dalam sengketa, tanpa melalui proses persidangan yang panjang dan mahal. Metode penyelesaian sengketa non litigasi ini dapat digunakan dalam berbagai jenis sengketa, seperti sengketa bisnis, sengketa keluarga, sengketa konsumen, dan sebagainya.<sup>20</sup> Mekanisme non litigasi meliputi negosiasi, mediasi, konsiliasi, dan arbitrase. Menurut penulis kedua belah pihak yang terlibat perkara dapat menyelesaikan dengan metode negosiasi dan mediasi, guna untuk menyelesaikan suatu perkara. Menggunakan metode negosiasi adalah dengan mengadakan pembicaraan antara pengemudi sepeda listrik dengan korban yang merasa di rugikan. Guna menghasilkan kemufakatan terkait permasalahan yang terjadi. Jika melalui mediasi guna untuk mengupayakan penyelesaian kasus dengan jalan

<sup>17</sup> <https://www.hukumonline.com/klinik/a/contoh-kesengajaan-dan-kelalaian-dalam-kecelakaan-lalu-lintas-lt5be8116c61d90/>, Diakses pada 24 juli 2024

<sup>18</sup> <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/14384/Tinjauan-terhadap-Gugatan-Perbuatan-Melawan-Hukum.html>, Diakses pada 24 juli 2024

<sup>19</sup> <https://siplawfirm.id/jenis-ganti-rugi-dalam-hukum-perdata-indonesia/?lang=id>. Diakses pada tanggal 25 juli 2024

<sup>20</sup> <https://mh.uma.ac.id/pengertian-penyelesaian-sengketa-non-litigasi/> Diakse tanggal 6 september 2024

perdamaian yang menghadirkan orang ketiga dalam kedudukan tidak memihak salah satu pihak/netral.

Misal dalam kasus kecelakaan yang mengakibatkan korban hanya mengalami luka ringan. Korban dan pengemudi sepeda listrik tersebut sepakat menyelesaikannya dengan upaya perdamaian maka itu bisa diselesaikan dengan cara damai, melalui musyawarah dengan melibatkan pihak lain. misalnya, saksi mata yang terdapat saat terjadinya peristiwa dan tidak memberatkan satu sama lain. Karena agar dikemudian hari tidak timbul lagi atau diungkit lagi apa yang sudah menjadi kesepakatan dalam perdamaian tersebut.

## **IV.PENUTUP**

### **Kesimpulan**

Sepeda listrik merupakan kendaraan yang termasuk baru masuk ke Indonesia. Sepeda listrik tidak dapat sepenuhnya dikatakan bukan sebagai kendaraan bermotor, mengingat sepeda listrik memiliki penggerak motor berupa penggerak mesin berbasis listrik, hanya saja untuk saat ini sepeda listrik harus mengikuti ketentuan kendaraan bermotor. Akibat kurangnya regulasi yang jelas dan komprehensif untuk menangani perkembangan teknologi transportasi yang tergolong baru ini. Sepeda listrik ini cukup mudah digunakan, cukup dengan mengisi daya selama beberapa jam, sepeda listrik siap digunakan tanpa perlu bahan bakar. Hanya saja pengaturan sepeda listrik untuk saat ini masih di rasa belum cukup atau belum secara rinci mengatur jenis kendaraan tersebut. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan No 45 Tahun 2020 belum mampu mengatur secara eksplisit karena belum terdapat sanksi terhadap penggunaan sepeda listrik. Terdapat ketidakjelasan dalam pengkategorian sepeda listrik, Kurangnya infrastruktur yang mendukung penggunaan sepeda listrik, termasuk jalur khusus, dan stasiun pengisian daya, dan area parkir yang aman dan sesuai.

### **Saran**

Pemerintah sebaiknya segera menyusun dan mengimplementasikan peraturan khusus yang mengatur penggunaan sepeda listrik secara rinci dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan No 45 Tahun 2020. Regulasi ini harus secara jelas mengkategorikan sepeda listrik sebagai kendaraan bermotor atau tidak bermotor dan menetapkan sanksi bagi pelanggar. Selain itu, perlu ada standar teknis yang mengatur aspek keselamatan, termasuk penggunaan perlengkapan keselamatan yang wajib. Penting juga untuk menambahkan infrastruktur yang mendukung, seperti membangun jalur khusus sepeda. Upaya ini harus disertai dengan program edukasi untuk meningkatkan pengetahuan pengguna tentang aturan lalu lintas dan tata cara berkendara yang aman, guna mengurangi risiko kecelakaan dan memastikan keselamatan di jalan raya. Perlu adanya penguatan dalam penegakan tanggung jawab hukum bagi pengguna sepeda listrik yang melanggar ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 45 Tahun 2020, termasuk sanksi yang tegas untuk pelanggaran yang mengakibatkan kerugian. Kompensasi harus diwajibkan untuk kerugian materiil dan immateriil yang timbul akibat pelanggaran. Pengembangan mekanisme yang jelas dan efektif untuk menilai dan menuntut ganti rugi harus dilakukan, serta kebijakan yang memperkuat pengawasan dan penegakan hukum harus diterapkan untuk memastikan kepatuhan terhadap regulasi. Upaya ini harus disertai dengan program edukasi untuk meningkatkan pengetahuan pengguna tentang aturan lalu lintas dan tata cara berkendara yang aman, guna mengurangi risiko kecelakaan dan memastikan keselamatan di jalan raya. Peran orang tua menjadi sangat penting dalam memberi arahan terhadap anak tentang bahaya penggunaan sepeda listrik di jalan raya.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. Buku

- Arianto Yudi Ponco Wardoyo. *Emisi Partikulat Kendaraan Bermotor Dan Dampak Kesehatan*. (Malang, UB Press. 2016)
- Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada 2016)
- Chairil Aanwar Pohan. *Kebijakan dan Administrasi Perpajakan Daerah di Indonesia*. (Gramedia Pustaka Utama. 2021)
- Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi, *Penelitian Hukum: Legal Research* (Jakarta: Sinar Grafika, 2022)
- I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*, (Jakarta: Prenadamedia Group 2016)
- Irwansyah, *Penelitian Hukum Pilihan Metode dan Praktik Penulisan Artikel Edisi Revisi*, (Yogyakarta : Mirra Buana Media 2022)
- Ifit Novita Sari dkk, *Metode Penelitian Kualitatif* (Malang: UNISMA PRESS, 2022)
- Jonaedi Efendi, & Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum: Normatif dan Empiris*, (Depok: Prenada Media 2018)
- Khairunnisa, *Kedudukan, Peran dan Tanggung Jawab Hukum Direksi*, (Medan, Pasca Sarjana, 2008)
- Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, (Mataram : Mataram University Press 2020)
- Munir Fuady dan Sylvia Laura L. Fuady, *Hak Asasi Tersangka Pidana*, (Jakarta: Prenada Media Group, 2015)
- Purbacaraka, *Perihal Kaedah Hukum*, (Bandung: Citra Aditya, 2019)
- Ridwan Khairandy' *Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia*, (Yogyakarta : FH UII Press 2014)
- Rosa Agustina, *Hukum Perikatan*, (Bali, Pustaka Larasan 2012)
- Sukatin, *Pendidikan Karakter*, (Yoyakarta, Deepublish 2021)
- Titik Triwulan dan Shinta, *Perlindungan Hukum Bagi Pasien*, (Jakarta, Prestasi Pustaka 2010)

### B. Peraturan Perundang-Undangan

- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Anggkutan jalan
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 45 Tahun 2020 Tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik
- Peraturan Menteri Perhubungan No. 44 Tahun 2020 tentang Pengujian Tipe Fisik Kendaraan Bermotor dengan Motor Penggerak Menggunakan Motor Listrik
- Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
- Peraturan Presiden No 79 tahun 2023 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden No. 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (*Battery Electric Vehicle*) untuk Transportasi Jalan.
- Peraturan Wali Kota Banjarmasin No 113 Tahun 2020 Tentang Kawasan Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik Di Kota Banjarmasin

### C. Jurnal

- Abshoril Fithry, Sjaifurrachman, R.A Wanda Sakinah, Edukasi Pendampingan Bahaya Penggunaan Sepeda Listrik Pada Anak, *Sumenep Universitas Wiraraja Madura*, Vol. 5. No 5. (2023)
- Ade Ana Pratiwi, Berto Mulia Wibawa, dan Imam Baihaqi, Identifikasi Atribut Sepeda Motor Listrik terhadap Niat Membeli: Kasus di Indonesia. *Jurnal Sains Dan Seni Its*, Vol 9. No 1. (2020)

- Citra Fatwa Rahmadanim, Pencegahan Pelanggaran Lalu Lintas Penggunaan Sepeda Listrik, *Jurnal Impresi Indonesia*, Vol 2 No 8, (2023)
- Devina Tharifah Arsari, Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Sebagai Alat Transportasi Menurut Perspektif Hukum Pengangkutan Di Indonesia, *Jurist-Diction* Vol. 3 No3. (2020)
- Djarmiko, A. A., Setyaningrum, F., & Zainudin, R., Implementasi Bentuk Ganti Rugi Menurut Burgelijk Wetboek (Kitab Undang-Undang Hukum Perdata) Indonesia, *Jurnal Penelitian Ilmu Hukum*, Vol. 2, No. 1 (2022)
- Fransiska Novita Eleanora, Prinsip Tanggung Jawab Mutlak Pelaku Usaha Terhadap Ketentuan Pasal 27 No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, *Jurnal Krtha Bhayangkara*, Jakarta, Vol 12. No 2. (2018)
- Hervian Handika Sugasta, Slamet Widodo, Siti Mayuni, Analisis Efektivitas Lajur Khusus Sepeda Pada Kawasan Perkotaan Pontianak (Studi Kasus Jalan Sutan Syahrir - Jalan Jendral Urip - Jalan K. H. W. Hasyim - Jalan Merdeka), *About the Journal*, Vol 4. No 4. (2017)
- Indah Sari, (2020), Perbuatan Melawan Hukum (PMH) dalam Hukum Pidana dan Hukum Perdata, *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara*, Vol. 11. No 1. (2020)
- Marwan Lubis, Studi Komparasi Ganti Rugi Menurut Hukum Perdata Dengan Hukum Islam, *Jurnal PPKn dan Hukum, Sumatera Barat*, Vol 14. No 1. (2019)
- Mohamad Alrizki Dilapanga, Mohamad Rusdiyanto U Puluhulawa, Urgensi Pengawasan Satlantas Kota Gorontalo Terhadap Penggunaan Sepeda Listrik Di Jalan Raya, *Sinergi : Jurnal Riset Ilmiah*, Vol 1, No. 6, (2024)
- Rai Mantili, Ganti Kerugian Immateriil Terhadap Perbuatan Melawan Hukum Dalam Praktik: Perbandingan Indonesia Dan Belanda, *Jurnal Ilmiah Hukum De'Jure*, Vol. 4, No. 2. (2019)
- Safina Dwita Putri, Yayuk Sugiarti, abshoril Fithry, Legalitas Penggunaan Sepeda Listrik Di Tinjau Dari Perspektif UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan, Universitas Wiraraja, Jawa Timur* Vol 10. No 1. (2024)
- Sri Hartati, A.Royani, Aspandi, Machdum Bachtiar, Universalisasi Prinsip Manajemen Tanggung Jawab Hadits Nabi Dalam Manajemen Pendidikan, *Jurnal Ilmu Pendidikan Muhammadiyah Kramat Jati, Banten*, Vol 4. No 2. (2023)
- Sitorus, Jimmi Hendrik P. "Perancangan Sistem Monitoring Lokasi Kendaraan Menggunakan Gps U-Blox Berbasis Android." *Jurnal Bisantara Informatika*.Vol 5 no 1. (2021)
- Titin Aprian, Konsep Ganti Rugi Dalam Perbuatan Melawan Hukum Dan Wanprestasi Serta Sistem Pengaturannya Dalam Kuh Perdata, *Jurnal Ganec Swara, Mataram*, Vol. 15. No.1 (2021)
- Xavier Nugraha & Luisa Srihandayani, Kexia Goutama, Analisis Skuter Listrik Sebagai Kendaraan di Indonesia, Palembang, *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, Vol 27. No 2. (2020)
- Yosua J.W.Kaawoan, Ganti Kerugian Oleh Pihak Yang Bertanggung Jawab Atas Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas, *Lex Privatum* Vol. 11. No 3. (2023)

#### D. Sumber Lainnya

- <https://www.hukumonline.com/klinik/a/apa-itu-perbuatan-melawan-hukum-dalam-pasal-1365-kuh-perdata-1t6576f13b60c6a/>, Diakses pada tanggal 19 Maret 2024
- <https://klikasuransiku.com/detailArt/id=263/cat=3> Pengertian Ganti Rugi Menurut Pasal- Pasal. Diakses Pada tanggal 19 Maret 2024
- <https://kelistrikan.com/perbedaan-sepeda-listrik-motor-listrik/> Diakses pada tanggal 10 juni 2024

[Penggunaan Sepeda Listrik di Jalan Raya \(hukumexpert.com\)](https://oto.detik.com/motor/d-7072507/6-perbedaan-motor-listrik-dan-sepeda-listrik-jangan-sampai-bingung) Diakses pada tanggal 9 juli 2024  
<https://oto.detik.com/motor/d-7072507/6-perbedaan-motor-listrik-dan-sepeda-listrik-jangan-sampai-bingung> Diakses pada tanggal 9 juli 2024  
[https://teknopedia.teknokrat.ac.id/wiki/Lajur\\_lalu\\_lintas](https://teknopedia.teknokrat.ac.id/wiki/Lajur_lalu_lintas) Diakses pada tanggal 10 juli 2024  
<https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Pengemudi>, Diakses pada tanggal 11 juli 2024  
[https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Kendaraan\\_tidak\\_bermotor](https://p2k.stekom.ac.id/ensiklopedia/Kendaraan_tidak_bermotor) Diakses pada tanggal 12 juli 2024  
<https://rendratopan.com/2020/03/11/kendaraan-menurut-undang-undang/> Diakses pada tanggal 12 juli 2024  
<https://kumparan.com/kumparanoto/kerap-kecelakaan-perlu-regulasi-khusus-untuk-sepeda-listrik-20wX6FY3Pj3/full> Diakses pada tanggal 20 juli 2024  
<https://otomotif.solopos.com/jangan-sampai-salah-beli-kenali-5-perbedaan-sepeda-listrik-dan-motor-listrik-1754098>. Diakses pada tanggal 20 juli 2024  
<https://www.inews.id/otomotif/mobil/kecelakaan-sepeda-listrik-marak-waspadai-jangan-sampai-anda-terlibat> Diakses tanggal 24 juli 2024  
<https://www.hukumonline.com/klinik/a/contoh-kesengajaan-dan-kelalaian-dalam-kecelakaan-lalu-lintas-lt5be8116c61d90/>, Diakses pada 24 juli 2024  
<https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/14384/Tinjauan-terhadap-Gugatan-Perbuatan-Melawan-Hukum.html>, Diakses pada 24 juli 2024  
<https://siplawfirm.id/jenis-ganti-rugi-dalam-hukum-perdata-indonesia/?lang=id>. Diakses pada tanggal 25 juli 2024  
<https://www.hukumonline.com/klinik/a/pertanggungjawaban-hukum-dalam-kecelakaan-yang-mengakibatkan-kerugian-materi-lt4ee0929d2179f/> Diakses tanggal 5 september 2024  
<https://lbhpengayoman.unpar.ac.id/tanggung-jawab-pengemudi-kendaraan-bermotor/> Diakses tanggal 5 september 2024