



## Tindak Pidana Pelanggaran Lalu Lintas Bagi Pesepeda

Roisul Agam Azzaki<sup>1</sup>,

[roisulagam@gmail.com](mailto:roisulagam@gmail.com)

<https://publons.com/researcher/GLT-5597-2022/> <https://orcid.org/0000-0002-9491-1491>

Tomy Michael<sup>2</sup>

[tomy@untag-sby.ac.id](mailto:tomy@untag-sby.ac.id) |

Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Jl. Semolowaru 45, Surabaya.

### ABSTRAK

Pandemi Covid-19 yang melanda setiap negara khususnya Indonesia memberikan dampak yang memaksa pemerintah dan masyarakat untuk dapat menyesuaikan diri agar terhindar dari Covid-19, sehingga menciptakan pola hidup baru yang disebut dengan new normal. Ada beberapa tindakan yang dilakukan oleh pemerintah seperti menetapkan protokol kesehatan yang harus dipatuhi dan ditaati oleh masyarakat Indonesiam dan berbagai macam edukasi mengenai bagaimana cara merawat dan menjaga diri agar terhindar dari Covid-19. Berolahraga adalah salah satu cara agar seseorang dapat terhindar dari wabah ini dan yang telah ramai hingga pada saat ini adalah berolahraga dengan bersepeda. Dengan memuncaknya pengguna sepeda memberikan dampak negatif bagi pengguna jalan lain seperti sepeda motor dan mobil, hal ini dikarenakan pesepeda yang terkadang tidak menggunakan lajur sepeda sebagai mestinya, tidak mengindahkan rambu lalu lintas dan berkendara dengan berjajar lebih dari 2 (dua) sepeda, sehingga menimbulkan permasalahan mulai dari kemacetan, pesepeda yang hampir tertabrak kendaraan bermotor dan kecelakaan – kecelakaan kecil yang tidak sampai menimbulkan korban luka – luka. Maka dari itu dilakukannya penelitian ini untuk menemukan solusi atau jawaban atas adanya kekaburan maupun kekosongan hukum terkait pesepeda. Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif dapat dimaknai sebagai penelitian hukum dalam tataran norma, kaidah, asas-asas, teori, filosofi, dan aturan hukum.

**Kata Kunci :** Pesepeda, Pelanggaran, Lalulintas

### ABSTRACT

*The Covid-19 pandemic that has hit every country, especially Indonesia, has an impact that forces the government and society to be able to adjust to avoid Covid-19, thus creating a new lifestyle called the new normal. There are several actions taken by the government such as establishing health protocols that must be obeyed and obeyed by the Indonesian people and various kinds of education on how to take care of and maintain themselves to avoid Covid-19. Exercising is one of the ways that a person can avoid this outbreak and what has been crowded until now is exercising by cycling. With the peak of bicycle users, it has a negative impact on other road users such as motorcycles and cars, this is because cyclists who sometimes do not use bicycle lanes as they should, do not heed the traffic signs and drive in a row of more than 2 (two) bicycles, thus causing problems ranging from traffic jams,*

<sup>1</sup> Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Jl. Semolowaru 45, Surabaya, 60118 – Indonesia | [roisulagam@gmail.com](mailto:roisulagam@gmail.com) | <https://publons.com/researcher/GLT-5597-2022/> | <https://orcid.org/0000-0002-9491-1491>

<sup>2</sup> Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya, Jl. Semolowaru 45 Surabaya, 60118, Indonesia | [tomy@untag-sby.ac.id](mailto:tomy@untag-sby.ac.id) |



*cyclists who are almost hit by motor vehicles and accidents – small accidents that do not cause injuries. Therefore, this research was carried out to find solutions or answers to the existence of blur or legal vacuum related to cyclists. This research using normative research methods can be interpreted as legal research at the level of norms, rules, principles, theories, philosophies, and legal rules.*

*Keywords : Cyclist, Violation, Traffic*

## 1. Pendahuluan

Transportasi adalah proses berpindahnya orang atau barang dari daerah asal (origin) ke daerah tujuan (destination). Manusia melakukan aktifitas dari daerah asal ke daerah tujuan dalam rangka memenuhi kebutuhannya seperti makan, minum belanja, bisnis. Adapun yang maksud daerah asal (orogin) menuju daerah tujuan (destination) misalnya dari lokasi tempat tinggal (rumah) menuju ke kantor untuk bekerja, ke mall untuk berbelanja atau makan bersama keluarga. Volume kendaraan yang semakin meningkat di jalan raya akan mengakibatkan suatu dampak lalu lintas yang merugikan apabila tidak diatur dengan baik (manage) seperti kecelakaan, kemacetan dan perilaku berkendara yang akan menyebabkan ketidaknyamanan berlalu lintas.(Sarif et al. 2019) pelanggaran-pelanggaran yang umum terjadi di lingkungan masyarakat disetiap harinya, mulai dari pelanggaran rambu-rambu lalu lintas sampai kelengkapan kendaraan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, sehingga dapat mengganggu ketertiban dalam masyarakat, khususnya terkait masalah penggunaan alat transportasi.

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga dalam penyelenggaraannya di kuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat lancar tertib, nyaman dan efisien serta berfungsi untuk meningkatkan pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong penggerak pembangunan nasional. Pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan lalu lintas tersebut harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas. Sehingga pemerintah Indonesia meberlakukan peraturan lalu lintas yaitu Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan diberlakukannya undang-undang tersebut masyarakat diharapkan dapat mematuhi serta mentaati keseluruhan aturan hukum mengenai berkendara atau berlalu lintas di Indonesia sehingga dapat terciptanya keselamatan, keamanan, dan kelancaran lalu lintas serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat seiring dengan kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi. Di Indonesia kita masih sering terlihat banyaknya terjadi pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang disebabkan karena unsur kelalaian maupun perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh para pengendara kendaraan yang pada akhirnya dapat menimbulkan kerugian bagi banyak pihak dan juga hilangnya nyawa manusia.

Dari berbagai jenis alat ransportasi, yang telah menjadi tren hingga sampai saat ini adalah sepeda. Sepeda termasuk alat transportasi atau kendaraan roda dua yang sejajar dan cara penggunaannya ialah didorong oleh pedang yang tergabung ke roda belakang dengan rantai. Sepeda merupakah alat trasportasi roda dua yang sudah ada sejak abad ke-18, seiring dengan berjalannya waktu sepeda agin tidak hanya berguna sebagai alat trasportasi saja tetapi juga bisa dijadikan sebagai sarana untuk berolahraga. Sepeda sebagai alat transportasi sangat membantu untuk mengurangi kemacetan bahkan ada beberapa kota

yang sudah menyediakan jalur khusus sepeda di setiap jalan kota-kota tersebut, tersedianya jalur khusus sepeda ini membuat kenyamanan dan keamanan pada setiap pengguna sepeda untuk kehidupan sehari-harinya. Berbagai kota besar jalur khusus sepeda ini telah menyatu di badan jalan sama dengan transportasi umum lainnya, hanya saja ada pembagian ruas dan di batasi dengan garis putih dan gambar khusus sepeda pada badan jalannya. Rendahnya tingkat keselamatan pengguna sepeda, rendahnya keamanan, ketertiban mengenai parkir sepeda, dan juga masih rendahnya fasilitas dan kelengkapan tentang keselamatan pengguna sepeda akan menjadi dampak atau resiko paling tinggi pada penggunaan sepeda sebagai alat transportasi sehari-hari.

Para pengguna sepeda pun tak luput dari terjadinya kecelakaan lalu lintas baik sebagai korban dalam kecelakaan lalu lintas ataupun sebagai pelaku dari kecelakaan lalu lintas tersebut. Karena berlakunya jalur khusus sepeda masih banyak masyarakat yang lalai atau tidak mengindahkan tentang penggunaan jalur khusus sepeda, banyak masyarakat yang dengan santainya bersepeda bukan dijalmnya bahkan banyak juga pengguna sepeda yang melanggar aturan lalu lintas seperti melawan arus dan melewati lampu merah. Seharusnya pengguna sepeda diparlakukan sama seperti pengendara kendaraan bermotor lainnya guna meminimalisirkan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Meningat bahwa undang-undang menyebutkan jika pesepeda itu diutamakan, bukan berarti itu menjadi alasan pesepeda bebas melanggar lalu lintas.

Kasus yang telah viral sebelumnya adalah adanya sejumlah pengendara sepeda yang nekat menerobos lampu merah di perempatan Jalan Haji Bau, Kota Makassar. Padahal, pengendara yang ada di sampingnya, termasuk si perekam video berhenti saat lampu tersebut menunjukkan warna merah. Namun, pesepeda itu justru menerobos. Beruntung dalam video berdurasi sembilan detik itu, tidak ada pengendara mobil atau motor dari arah lain yang lampunya sedang berwarna hijau pada saat itu yang menabrak pesepeda tersebut (Muhammad Nursam 2021). Namun tindakan yang dilakukan oleh kepolisian untuk saat ini hanya memberikan himbauan, belum ada penerapan atau sanksi tilang bagi pesepeda yang melanggar rambu lalu lintas.

Dalam kasus tersebut menimbulkan pendapat bahwa, berkembangnya sistem transportasi di seluruh Indonesia memerlukan penataan kembali terkait hukum yang mengatur tentang lalu lintas agar terciptanya ketertiban dan kenyamanan dalam berlalu lintas baik bagi kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor, karena transportasi sendiri memiliki peranan yang bertujuan untuk mempererat hubungan antara kelompok masyarakat satu dengan masyarakat lainnya, peranan tersebut dijadikan suatu pertimbangan untuk Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sebagaimana dipandang kurang relevan bagi masyarakat pengguna sepeda untuk saat ini.

Pebandingan penelitian pertama menjawab bahwa trend bersepeda memiliki dampak positif maupun negatif, positifnya trend ini menjadi langkah baru untuk terciptanya lingkungan yang bersih bebas polusi serta imunitas yang meningkat sehingga badan menjadi lebih sehat dan mengurangi penularan penyakit. Negatif dari trend ini tidak adanya persiapan untuk mengantisipasi jika ada hal-hal yang terjadi tidak sesuai dengan yang diharapkan, sehingga ketika semakin banyak pengguna sepeda di jalan raya maka semakin tak terkendali untuk pengguna jalanlainnya dan menimbulkan kurangnya



kepastian hukum atau peraturan yang harus di taati membuat para pengguna sepeda semakin tidak beraturan saat di jalan raya. (Rachman 2018)

Penelitian kedua menjawab bahwa Hasil analisis pengendara sepeda di Provinsi DI Yogyakarta menunjukkan bahwa perilaku dan persepsi risiko pengendara sepeda sudah masuk dalam kategori baik. Akan tetapi pada pemahaman terkait peraturan keselamatan di jalan masih masuk kategori sedang. Pengendara sepeda belum mengetahui PM No.59 Tahun 2020 mengenai aturan keselamatan bersepeda. Diharapkan komunitas sepeda dapat menjadi prantara informasi yang bermanfaat sehingga dapat membantu pemerintah dalam menggalakkan dan menyebarkan informasi mengenai keselamatan pengendara sepeda di jalan.(Transportasi and Bali 2021)

Penelitian ketiga menjawab bahwa Kegiatan Penyuluhan Tertib Berlalu Lintas Bagi Pesepeda di Masa New Normal Politeknik Transportasi Darat Bali diharapkan dapat meningkatkan pengetahuan dan pemahaman masyarakat mengenai pentingnya tertib berlalu lintas bagi pesepeda terutama bagaimana bersepeda tyang tertib dan tetap melaksanakan protokol kesehatan. Dengan meningkatnya pemahaman masayrakat tentang bagaimana bersepeda yang baik maka dapat mengurangi resiko kesecelakaan dijalan akibat pesepeda serta dapat meningkatkan kesehatan dan imunitas.(Rachman 2018)

## **2. Metode Penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang dilakukan dengan menggunakan pendekatan peraturan perundangan (statute approach), Pendekatan konsep (conceptual approach), dan Pendekatan perbandingan (comparative approach), dengan tujuan untuk menghasilkan argumentasi, konsep atau teori -teori baru yang dapat menjadi preskripsi dalam menyelesaikan isu hukum yang sedang diteliti. Untuk dilakukannya penelitian dengan studi kepustakaan ini, maka diperlukan bahan hukum berupa bahan hukum primer seperti peraturan perundang – undangan yang telah berlaku sampai saat ini atau hukum positif, serta bahan – bahan yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer, dan dapat membantu untuk proses analisis seperti buku-buku ilmiah, hasil penelitian, skripsi, jurnal dan literatur lainnya. lalu bahan hukum tersier yang terdiri dari kamus serta ensiklopedia hukum.

## **3. Pembahasan**

### **3.1. Pengertian Pelanggaran Lalu Lintas**

Pelanggaran merupakan suatu tindakan yang tidak sesuai dengan aturan yang ada, baik dalam norma masyarakat atau hukum yang berlaku. Dalam konteks ini pelanggaran lalu lintas adalah suatu tindakan baik sengaja ataupun tidak sengaja melakukan perbuatan untuk tidak mematuhi aturan-aturan lalu lintas yang berlaku. Pada umumnya pelanggaran lalu lintas merupakan awal terjadinya kecelakaan lalu lintas. Sanksi atau hukuman bagi para pengguna jalan yang melanggar peraturan lalu lintas sangat beragam, yaitu tergantung dari tingkat pelanggaran yang dilakukan. (Putri 2020) Lalu lintas ialah setiap hal yang berhubungan dengan saran jalan umum sebagai saran utama untuk tujuan yang ingin dicapai Lalu lintas juga dapat diartikan sebagai hubungan antara manusia dengan tautan padi serta alat penggerak dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan jalan sebagai ruang geraknya. Sendang menurut Black Law Dictionary, pelanggaran lalu lintas



(Traffic Violation) adalah kegiatan terjadi ketika terjadi ketika pengemudi melanggar undang-undang yang mengatur pengoperasian kendaraan di jalan raya dan jalan raya (Frey and Black 1968).

Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan yang bertentangan dengan lalu lintas dan atau peraturan pelaksanaannya, baik yang dapat menimbulkan kerugian jiwa ataupun yang tidak dapat menimbulkan kerugian jiwa atau benda dan juga keamanan, ketertiban, dan kelancaran berlalulintas (kamtibcarlantas). Dengan adanya suatu peraturan tersebut apabila masyarakatnya turut serta menerapkan aturan tersebut dalam berkendara, kemungkinan besar bisa menekan jumlah kecelakaan yang bahkan sering terjadi di jalan raya. Banyak kecerobohan yang mengakibatkan kurang berhati-hatinya seseorang yang kerap menimbulkan kecelakaan dan dengan kecerobohan tersebut memberikan dampak kerugian bagi orang lain (syahputra2021).

Dikarenakan ketertiban dalam berkendara di Indonesia masih sangat rendah. Tingkat kecelakaan, kematian akibat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang tinggi, bahkan menduduki peringkat atas di dunia menunjukkan kurang sadarnya sebagian besar lapisan masyarakat terhadap ketertiban lalu lintas. (Sumampow 2018) Semestinya keselamatan merupakan aspek yang perlu diperhatikan, memberikan keselamatan, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan dan keteraturan terhadap setiap pengguna jalan (Hamsona and Susilowati 2019). Dengan adanya fakta umum tadi maka diperlukan peraturan khusus yang mengatur hal tersebut. kecelakaan dan pelanggaran di jalan raya menjadi salah satu prasyarat untuk diterapkannya aturan-aturan hukum lalu lintas.

Untuk memahami tentang pelanggaran lalu lintas lebih terperinci, maka perlu dijelaskan terlebih dahulu mengenai pelanggaran itu sendiri. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP) tindak pidana dibagi atas kejahatan (misdrijve) dan pelanggaran (overtredingen). Mengenai kejahatan itu sendiri di dalam KUHP diatur didalam Buku II yaitu tentang Kejahatan. Sedangkan pelanggaran diatur pada Buku III yaitu tentang Pelanggaran. Dalam hukum pidana terdapat dua pandangan mengenai kriteria pembagian tindak pidana kejahatan dan pelanggaran, yaitu kualitatif dan kuantitatif.

Pemerintahan mempunyai tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien melalui manajemen lalu lintas dan rekayasa lalu lintas. Tata cara berlalu lintas di jalan diatur dengan peraturan perundang-undangan menyangkut arah lalu lintas, prioritas menggunakan jalan, lajur lalu lintas, jalur lalu lintas dan pengendalian arus di persimpangan. (Siregar 2022) Lalu lintas dan Angkutan Jalan merupakan cermin budaya bangsa secara geografis, demografi dan sumber alam yang harus dipelihara dan dikembangkan lebih luas lagi karena dari sistem dan tata kelola lalu lintas dan angkutan jalan dapat menunjukkan kemajuan atau ketertinggalan suatu bangsa. Maka sebagai pemangku pemerintahan dalam pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dalam menyelenggarakannya sesuai dengan tugas pokok dan fungsi, untuk melaksanakannya sehingga perubahan pembangunan di bidang jalan, sarana dan prasarana jalan, dan yang lainnya dapat dinikmati dan dirasakan oleh masyarakat dalam meningkatkan ekonomi (Subana 2019).

Adapun Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur mengenai keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran dalam





berlalu lintas. Penerapan sanksi lebih ketat diatur dalam undang-undang ini. Pelanggaran kecil dapat dihukum dengan penjara atau pengurangan hukuman jika pengadilan menemukan mereka seperti itu. Namun, mereka percaya bahwa hukuman untuk pelanggaran hukum jauh lebih berat jika pelanggarannya murni dan tidak ada bukti kesengajaan. Hal ini diharapkan dapat memberikan efek jera terhadap pelanggaran yang tidak terlalu mengganggu lingkungan sekitar. Dalam Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga dijelaskan tentang tata cara berlalu lintas dan kewajiban yang harus dilakukan oleh pengguna kendaraan bermotor.

### **3.2. Perspektif Hukum Pidana Tentang Pelanggaran Lalulintas Bagi Pesepeda**

EY, Kanter, SR. Sianturi,(2002), menuliskan bahwa, Dalam KUHP dikenal dengan adanya Kejahatan (Buku Kedua) dan Pelanggaran (Buku Ketiga). Kejahatan merupakan *rechtsdelict* atau delik hukum adalah Pelanggaran hukum yang dirasakan melanggar rasa keadilan, misalnya perbuatan seperti Pembunuhan, melukai orang lain, mencuri dan sebagainya. Sedangkan Pelanggaran merupakan *wetsdelict* atau delik Undang undang adalah perbuatan melanggar apa yang ditentukan oleh Undang undang, misalnya keharusan memiliki SIM bagi pengendara kendaraan bermotor di jalan umum.

Menurut Moeljatno Hukum Pidana itu adalah bagian dari keseluruhan hukum yang berlaku di suatu negara, yang mengadakan dasar-dasar dan aturan-aturan yang dimana salah satunya untuk menentukan perbuatan-perbuatan mana yang tidak boleh dilakukan, yang dilarang, dengan disertai ancaman atau sanksi yang berupa pidana tertentu bagi barang siapa melanggar larangan tersebut(Sari 2020). Sanksi selalu disebabkan karena pelanggaran norma, begitu juga setiap norma membutuhkan sanksi untuk pentaatannya. Norma dengan berbagai penamaan lainnya merupakan patokan atau pedoman bagaimana seharusnya orang bersikap tindak. Artinya norma memberikan harapan-harapan tentang bagaimana seharusnya orang bersikap tindak.(Yulita Pujilestari, Amelia Haryanti 2020)

Dalam hal ini perlu diingat pula, bahwa sebagai alat social control fungsi hukum pidana adalah subsidair, artinya hukum pidana hendaknya baru diadakan (dipergunakan) apabila usaha-usaha lain kurang memadai, Maka dari itu apabila dilihat dari perspektif hukum pidana tidak ada peraturan yang menyebutkan bahwa pesepeda dapat dikatakan melanggar atau melakukan pelanggaran apabila menerobos lampu merah. Faktor yang dapat mempengaruhi keamanan dan ketertiban lalu lintas adalah kesadaran masyarakat akan peraturan berlalu lintas dan kepentingan manusia yang berlainan. Hal ini menyebabkan manusia cenderung bersikap ceroboh dan lalai. Bahkan kesengajaan menjadi faktor dominan terjadinya pelanggaran lalu lintas. Semakin tinggi kesadaran masyarakat akan hukum maka semakin memungkinkan adanya penegakkan hukum di masyarakat. Karena hukum berasal dari masyarakat dan diperuntukkan mencapai kedamaian di masyarakat pula. Oleh Karena itu, dipandang dari sudut tertentu maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakkan hukum tersebut. (Sasambe 2018)

Kesadaran hukum pada hakekatnya adalah bicara tentang kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan. Hal ini sesuai dengan yang dinyatakan oleh Soerjono Soekanto bahwa kesadaran hukum merupakan suatu penilaian terhadap hukum yang ada atau yang diharapkan. Selanjutnya dinyatakan bahwa pada umumnya manusia akan taat pada



hukum dan penegaknya atas dasar imitasi, sugesti, identifikasi dan simpati baik secara terpisah maupun secara akumulatif (Syahputra 2021).

Berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas Pasal 231 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96) (UU No. 22 Tahun 2009), menjelaskan bahwa Pengemudi Kendaraan Bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas, wajib menghentikan kendaraan yang dikemudikannya, memberikan pertolongan kepada korban serta melaporkan kecelakaan kepada Kepolisian Negara Republik Indonesia terdekat dan memberikan keterangan yang terkait dengan kejadian kecelakaan. Selanjutnya apabila setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang terlibat Kecelakaan Lalu tidak melakukan hal tersebut dan tanpa alasan yang patut dapat dikenakan Pasal 312 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96). yang dimana dipidana dengan pidana penjara paling lama 3 (tiga) tahun atau denda paling banyak Rp75.000.000,00 (tujuh puluh lima juta rupiah). Namun bagaimana apabila pelaku atau penyebab kecelakaan kecelakaan itu sendiri adalah seseorang yang mengendarai sepeda atau biasa disebut pesepeda, yang bukan termasuk dari kendaraan bermotor seperti yang dimaksud dalam Pasal diatas, apakah akan diperlakukan sama dengan pasal yang sama ? belum lagi apabila kecelakaan tersebut mengakibatkan kematian pada korban.

Permasalahan ini juga berkaitan dengan pasal 106 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dimana menjelaskan bahwa setiap pengguna kendaraan bermotor wajib mengutamakan pejalan kaki dan pengguna sepeda atau biasa disebut pesepeda, meskipun maksud dari pasal ini adalah bertujuan untuk meningkatkan rasa keamanan dan kenyamanan bagi pesepeda namun dimasa new normal yang menjadi faktor munculnya trend berolahraga dengan bersepeda ini, banyak sekali pesepeda yang tidak mengindahkan rambu lalu lintas yang ada seperti tidak menggunakan lajur khusus sepeda sebagaimana mestinya atau parahnya lagi pesepeda berkendara dengan berjajar lebih dari 2 (dua) Sepeda sehingga memenuhi jalan dan hal ini sudah pasti sangat mengganggu pengguna jalan lainnya, selain itu beberapa diantara mereka juga terkadang menerobos lampu merah dan hampir menyebabkan kecelakaan dengan kendaraan bermotor.

Untuk menanggulangi permasalahan tersebut pemerintah bertindak dengan mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda Di Jalan. Peraturan ini mengatur mengenai apa saja yang harus dilakukan ketika akan bersepeda maupun ketika sedang bersepeda di jalan, akan tetapi masih banyak pesepeda yang tidak tahu mengenai adanya peraturan ini atau mungkin beberapa diantara mereka tau bahwa peraturan tersebut sebenarnya telah ada namun mereka lebih memilih untuk tidak tau menau dan beberapa hal lainnya yang menyebabkan ketidak efektifan dari peraturan ini adalah tidak adanya sanksi bagi yang tidak taat atau melanggar peraturan ini.

Mengingat Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 59 Tahun 2020 Tentang Keselamatan Pesepeda Di Jalan berisi mengenai Ketentuan Umum,



Persyaratan Keselamatan, Fasilitas Pendukung, Fasilitas Parkir Umum, Ketentuan Lain-Lain dan Ketentuan Penutup. Dalam peraturan perundang-undangan tersebut tidak ada satupun pasal yang menyebutkan dan/atau mengandung kata “sanksi”.

Mengenai kekuatan hukum dari peraturan menteri, setelah berlakunya UU No. 12/2011, baik yang dibentuk atas dasar perintah peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi maupun yang dibentuk atas dasar kewenangan di bidang urusan pemerintahan tertentu yang ada pada menteri, berkualifikasi sebagai peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, Peraturan Menteri tersebut memiliki kekuatan hukum yang bersifat mengikat umum dan dapat dijadikan objek pengujian pada Mahkamah Agung, apabila dianggap bertentangan dengan undang-undang. Kedudukan Peraturan Menteri yang dibentuk tanpa delegasi/atas kewenangan di bidang administrasi negara perlu dikaji lebih lanjut.

Dalam pembentukan peraturan perundang-undangan terdapat asas yang harus dipenuhi, asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik ditegaskan dalam Pasal 5 dan 6 ayat (1) UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (UU No.12/2011)

Lebih lanjut, Menurut Penjelasan Pasal 6 ayat (2) UU 12/2011, yang dimaksud dengan “asas lain sesuai dengan bidang hukum Peraturan Perundang-undangan yang bersangkutan”, antara lain:

- a. Dalam Hukum Pidana, misalnya, asas legalitas, asas tiada hukuman tanpa kesalahan, asas pembinaan narapidana, dan asas praduga tak bersalah;
- b. Hukum Perdata, misalnya, dalam hukum perjanjian, antara lain, asas kesepakatan, kebebasan berkontrak, dan itikad baik.

Dari bunyi pasal tersebut dapat diketahui bahwa dalam pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik harus mengacu pada berbagai asas di atas, termasuk pula dalam pembentukan sebuah undang-undang. Selain itu, asas-asas tersebut juga menjadi pedoman dalam merumuskan suatu ketentuan pidana.

Pasal 15 ayat (1) UU 12/2011 tersebut mempertegas bahwa di dalam undang-undang memang mencantumkan ketentuan sanksi di dalamnya. Sanksi biasanya diatur di bab khusus dengan judul “Sanksi” atau dapat pula dengan judul “Ketentuan Pidana”. Dengan demikian, berdasarkan hal-hal yang telah kami jelaskan dapat disimpulkan bahwa terbentuknya suatu undang-undang ataupun peraturan perundang-undangan lainnya harus memperhatikan berbagai asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik, termasuk pula dalam merumuskan ketentuan mengenai sanksi. Namun, ada undang-undang yang tidak mengatur mengenai sanksi atau ketentuan sanksi tersebut tidak dinyatakan secara eksplisit oleh karena sanksi itu telah disebutkan dalam peraturan lainnya yang masih terkait dengan undang-undang tersebut. Akan tetapi, bukan berarti keberlakuan undang-undang tersebut menjadi tidak sah atau tidak bisa dijalankan dengan baik.

Dikaitkan dengan kekosongan hukum, kekosongan hukum dapat terjadi karena hal-hal atau keadaan yang terjadi belum dapat diatur dalam suatu peraturan perundang-undangan, atau sekalipun telah diatur dalam suatu peraturan perundang-undangan namun tidak jelas atau bahkan tidak lengkap. Hal ini sebenarnya selaras dengan pameo yang menyatakan bahwa terbentuknya suatu peraturan





perundang-undangan senantiasa tertinggal atau terbelakang dibandingkan dengan kejadian-kejadian dalam perkembangan masyarakat .(Nasir Gamal Abdul 2018).

Akibat yang ditimbulkan dengan adanya kekosongan hukum, terhadap hal-hal atau keadaan yang tidak atau belum diatur itu dapat terjadi ketidakpastian hukum (*rechtsonzekerheid*) atau ketidakpastian peraturan perundang-undangan di masyarakat yang lebih jauh lagi akan berakibat kepada kekacauan hukum (*rechtsverwarring*). Dalam arti bahwa selama tidak diatur berarti boleh, selama ada tata-cara yang jelas dan diatur berarti bukan berarti tidak boleh. Hal inilah yang menyebabkan kebingungan (kekacauan) dalam masyarakat mengenai aturan apa yang harus dipakai dan diterapkan. Dalam masyarakat menjadi tidak ada kepastian aturan yang diterapkan untuk mengatur hal-hal keadaan yang terjadi. Adapun solusi apabila terjadi kekosongan hukum sebagaimana telah diungkapkan sebelumnya, bahwa perkembangan masyarakat selalu lebih cepat dari perkembangan peraturan perundang-undangan. Peraturan perundang-undangan sebenarnya dibuat sebagai panduan bersikap bagi masyarakat yang dapat menentukan mana yang boleh dan mana yang tidak boleh. Hukum yang stabil dapat menjadi ukuran yang pasti di masyarakat, namun hukum yang jalan di tempat pada kenyataannya akan menjadi hukum yang usang dan tertinggal jauh oleh perkembangan masyarakat."Untuk itu, sangat diperlukan perkembangan masyarakat.

Jika dikaitkan dengan penegakan hukumnya, Pemidanaan bukan sebagai pembalasan atas kesalahan pelaku tetapi sarana mencapai tujuan yang bermanfaat untuk melindungi masyarakat menuju kesejahteraan masyarakat. Pidana dan perbuatan-perbuatan yang diancam pidana harus lebih dahulu tercantum dalam undang-undang. Hal ini "sesuai dengan asas yang disebut dengan *nullum delictum nulla poena sine praevia lege poenali*, seperti yang tercantum dalam Pasal 1 Ayat (1) KUHP" yang menyatakan : "suatu perbuatan tidak dapat dipidana, kecuali berdasarkan kekuatan ketentuan perundangundangan pidana yang telah ada".

Namun apabila terjadi kasus kecelakaan dan pesepeda disini menjadi penyebab kecelakaan maka pesepeda bisa dijadikan tersangka dan undang - undang yang diterapkan bukan UU No. 22/2006 LLAJ namun menggunakan pasal yang berada di dalam KUHP pada BAB XXI mengenai Menyebabkan Mati Atau Luka-Luka Karena Kealpaan Pasal 359 mengesakan bahwa "Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun." Selanjutnya Pasal 360 menegaskan bahwa "(1) Barang siapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapatkan 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."

#### 4. Kesimpulan

Berdasarkan dengan apa yang telah dibahas pada subab sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan bahwa Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 ini tidak relevan bagi



pesepeda atau pengguna sepeda, dikarenakan dalam undang – undang tersebut tidak mengatur secara eksplisit mengenai apa saja yang harus dilakukan pesepeda ketika di jalan beserta sanksi seperti apa yang akan dikenakan apabila melanggar hal tersebut. Dalam hal ini juga tidak sesuai dengan frasa kendaraan bermotor harus mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda, sehingga memberikan memberikan dampak negatif dikarenakan kendaraan bermotor diharuskan mengutamakan keselamatan pesepeda namun tidak ada peraturan yang mengatur mengenai keharusan bagi pesepeda untuk mengutamakan keselamatannya sendiri dengan cara taat akan aturan tersebut yang dimana ketaatan dan kepatuhan dari mereka sendirilah yang akan memberikan keselamatan bagi mereka sendiri tanpa merugikan pengguna jalan lainnya. Dengan begitu diperlukan peraturan yang jelas beserta sanksi yang jelas terkait pesepeda yang kemudian dibarengi dengan adanya edukasi untuk masyarakat sehingga dapat terciptanya rasa nyaman dan aman yang lebih pada masyarakat khususnya bagi seluruh pengguna jalan.

Maka ada beberapa saran yang dapat diberikan antara lain:

1. Adanya kepastian Hukum yang jelas tentang tata cara penggunaan sepeda di jalan raya. Seperti penerapan sistim tilang secara manual dan E-tilang yang masih belum ada segera diterbitkan agar penerapannya dapat segera terlaksana.
2. Pemerintah semestinya lebih aktif dalam sosialisasi tentang peraturan marka jalan khususnya bagi pesepeda. Sosialisasi yang paling efektif adalah melalui sosial media sebab rata-rata pengguna sepeda di era ini aktif dalam sosial media.
3. Bagi pengemudi sepeda yang kedapatan melanggar, langsung ditindak tegas di tempat sehingga memberikan efek jera bagi pelanggar maupun peringatan kepada pengemudi sepeda yang lain bahwa setiap yang melanggar akan diberikan sanksi sesuai hukum yang berlaku.

#### Daftar Bacaan

- Frey, Alexander Hamilton, and Henry Campbell Black. 1968. *Black's Law Dictionary*.
- Hamsona, Dewi Ayu, and Indri Fogar Susilowati. 2019. "MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT Dewi Ayu Hamsona Indri Fogar Susilowati." (2).
- Muhammad Nursam. 2021. "Pesepeda Terobos Lampu Merah, Polisi: Belum Ada Aturan Kendaraan Bertenaga Manusia." *fajar.co.id*.
- Nasir Gamal Abdul. 2018. "Kekosongan Hukum Dan Percepatan Pembangunan Masyarakat." *Jurnal Hukum Replik* 5(2): 172–83.
- Putri, Elfirda Ade. 2020. CV. PENA PERSADA MONOGRAF : *PENEGAKAN HUKUM LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN RAYA*. ed. Umar Abduloh. CV. PENA PERSADA.
- Rachman, Tahar. 2018. "ANALISA PERILAKU HAPPY GOWES TERHADAP MARKA UTUH DI JALAN DARMO SURABAYA." *Angewandte Chemie International Edition*, 6(11), 951–952. 1(3): 10–27.
- Sari, Indah. 2020. "Perbuatan Melawan Hukum (PMH) Dalam Hukum Pidana Dan Hukum Perdata." *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara* 11(1): 53–70.
- Sarif, Ahmad Azis, Trifilia Aminuddin, and Gabriel LSB Pakan. 2019. "Analisis Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Penerapan Sistem Tilang Elektronik Di Kota Makassar." *Prosiding Seminar Nasional Penelitian & Pengabdian Kepada Masyarakat*



- 2019(Guntur 2015): 136–40.
- Sasambe, Ramly O. 2018. "Kajian Terhadap Penyelesaian Pelanggaran Peraturan Lalu Lintas Oleh Kepolisian." *Applied Microbiology and Biotechnology* 85(1): 2071–79.
- Siregar, Lasdianni. 2022. "EL-THAWALIB." 3(2): 349–62.
- Subana. 2019. "Penerapan Restoratif ( Restorative Justice ) Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Berdasarkan Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009." 9(2): 130–59.
- Sumampow, Andrea. 2018. "Penegakan Hukum Dalam Mewujudkan Ketaatan Berlalu Lintas." *Lex Crimen* 2(7): 63–73.
- Syahputra, Dwi. 2021. "Penerapan Sanksi Terhadap Pengguna Telepon Genggam Saat Berkendara." *Keadilan : Jurnal Fakultas Hukum Universitas Tulang Bawang* 19(1): 26–39.
- Transportasi, Politeknik, and Darat Bali. 2021. "Penyuluhan Tertib Berlalu Lintas Bagi Pesepeda Di Masa New Normal." 1(1): 27–34.
- Yulita Pujilestari, Amelia Haryanti, Abi Robian. 2020. *PENGANTAR HUKUM PIDANA*. ed. Alinurdin. Unpam Press.