



# SIMBUR CAHAYA

Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya

Alamat Redaksi : Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, Jalan Srijaya Negara,  
Bukit Besar, Palembang, Sumatera Selatan 30139, Indonesia.

Telepon: +62711-580063 Fax: +62711-581179

E-mail: [jurnalsimburcahaya@gmail.com](mailto:jurnalsimburcahaya@gmail.com)

Website: <http://journal.fh.unsri.ac.id/simburcahaya>

ISSN : 1410-0614

E-ISSN: 2684-9941

DOI: 10.28946/sc.v28i2.1102

## URGENSI PENGATURAN IZIN PENGGUNAAN KENDARAAN TERTENTU DENGAN MENGGUNAKAN PENGGERAK MOTOR LISTRIK (OTOPET) DI KOTA BANDUNG

Debby Indriyani<sup>1</sup>; Zainal Muttaqin; R. Adi Nurzaman.

<sup>1</sup>[debbyindriyani@outlook.com](mailto:debbyindriyani@outlook.com)

<sup>1</sup>Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Kabupaten Sumedang, Jawa Barat, Indonesia

**Abstrak:** Penelitian ini membahas tentang isu hukum terkait adanya perkembangan inovasi di bidang transportasi yang disebut dengan istilah “kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik” yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020. Penelitian ini berfokus terhadap penggunaan otopet yang di latar belakang dengan adanya kemunculan jasa penyewaan otopet milik perusahaan *Grab* yang bernama *GrabWheels* dan juga penggunaan otopet yang dimiliki secara pribadi oleh masyarakat Kota Bandung. Penggunaan otopet ini menjadi salah satu masalah yang menjadi perhatian khusus bagi Pemerintah Kota Bandung dikarenakan belum adanya pengaturan teknis yang mengatur mengenai penggunaan otopet, sehingga menimbulkan permasalahan terkait perizinan penggunaan otopet yang dapat mengganggu ketertiban dan kepentingan umum masyarakat dalam berlalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis legalitas penggunaan otopet di Kota Bandung serta meninjau secara hukum terkait ketentuan lajur penggunaan otopet yang sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020. Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif, yaitu pendekatan penelitian hukum yang dilakukan dengan meneliti data kepustakaan atau data sekunder sebagai bahan penelitian yang utama serta melihat bagaimana implementasinya dalam praktik. Hasil penelitian ini menjelaskan bahwa penggunaan otopet di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung perlu dibarengi dengan pengawasan yang ketat dari Pemerintah Kota Bandung, karena pada praktiknya terjadi pelanggaran yang tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ketentuan lajur penggunaan otopet yang belum dibentuk oleh Pemerintah Kota Bandung menimbulkan ketidakpastian hukum, karena peraturan menteri yang sudah disebutkan hanya bersifat sebagai payung hukum saja dan juga sudah diamanatkan kepada tiap-tiap daerah untuk membentuk pengaturan teknis penggunaan otopet. Pembentukan regulasi khusus merupakan salah satu solusi untuk mengatasi permasalahan izin penggunaan otopet di Kota Bandung.

**Kata Kunci:** Otopet; Perizinan; Regulasi

**Abstract:** *This research discusses legal issues related to the development of innovation in the transportation sector, which is referred to as "certain vehicles using an electric motor drive" as regulated in the Minister of Transportation Regulation Number 45 of 2020. This study focuses on the use of otopet with the background of the emergence of services. rental of otopet owned by company Grab called GrabWheels and also the use of otopet that are privately owned by the people of Bandung. The use of otopet is one of the problems of special concern for the Bandung City Government because there is no technical regulation that regulates the use of otopet, causing problems related to licensing for use of otopets that can disrupt public order and public interest in traffic. This study aims to analyze the legality of the use of otopet in Bandung City and to review legally the provisions of the lane for use of otopet that have been regulated in the Minister of Transportation Regulation Number 45 of 2020. This study uses a normative juridical approach, which is a legal research approach carried out by examining library data or secondary data as the main research material and seeing how it is implemented in practice. The results of this study explain that the use of otopet in Bandung's road traffic space needs to be accompanied by supervision. from the Bandung City Government, because in practice there were violations that were not in accordance with the prevailing laws and regulations. The provisions of the lane for the use of otopet that have not been established by the Bandung City Government create legal uncertainty, because the ministerial regulations that have been mentioned are only as a legal umbrella and have also been mandated by each region to form technical arrangements for the use of otopet. The formation of a special regulation is one solution to the problem of permitting the use of otopet in Bandung.*

**Keywords:** *Otopet; Licensing; Regulasi*

## **Latar Belakang**

Seiring dengan pesatnya perkembangan zaman dan teknologi, mengakibatkan banyaknya kemunculan inovasi yang diciptakan oleh manusia sebagai penunjang untuk membantu mempermudah manusia dalam menjalani aktivitasnya sehari-hari. Salah satu inovasi tersebut berkembang dalam bidang transportasi dengan adanya kemunculan beberapa jenis kendaraan yang menggunakan sumber daya listrik untuk menggerakannya. Dewasa ini salah satu penggunaan kendaraan energi listrik yang banyak digunakan adalah otopet. Otopet dalam penelitian ini merupakan otopet yang masuk ke dalam salah satu kategori “kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik” berdasarkan ketentuan yang ada dalam Pasal 2 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Adapun pengertian dari otopet itu sendiri terdapat dalam Pasal 1 Angka 6 yang mengatakan bahwa “otopet adalah kendaraan tertentu beroda 2 (dua) atau lebih dengan papan alas kaki dan peralatan mekanik berupa motor listrik”.

Kota Bandung sebagai Ibu Kota Provinsi Jawa Barat yang juga merupakan kota metropolitan, hingga saat ini berkembang dengan banyak melakukan pembangunan dalam berbagai aspek. Oleh karena itu, tidak heran jika Kota Bandung memiliki daya tarik untuk menjadi

destinasi usaha selain pariwisata.<sup>1</sup> Penggunaan otopet yang sedang marak digunakan di Indonesia salah satu fenomenanya terjadi di Kota Bandung yang dilatar belakangi dengan adanya kemunculan jasa penyewaan otopet dari perusahaan *Grab* yang bernama *GrabWheels* yang jika dilihat ciri-ciri kendaraannya, masuk ke dalam kategori kendaraan tertentu otopet.

Kota Bandung menjadi salah satu kota yang menjadi titik beroperasinya layanan transportasi *GrabWheels* yang diresmikan pada November 2019 silam oleh Gubernur Jawa Barat Ridwan Kamil disela acara *West Java Festival* di Gedung Sate Bandung setelah sebelumnya pertama kali *GrabWheels* tersebut diizinkan hadir di Kampus Institut Teknologi Bandung (ITB). Menurut Ridwan Kamil, dengan kehadiran *GrabWheels* tersebut dapat berguna untuk menarik turis atau wisatawan yang datang ke Kota Bandung untuk dapat menikmati suasana Bandung sembari menggunakan *GrabWheels* tersebut.<sup>2</sup>

Penggunaan otopet di Kota Bandung cukup menarik perhatian warga Kota Bandung ketika adanya video yang tersebar dan diunggah di media sosial. Video tersebut memperlihatkan tiga orang anak menggunakan otopet yang mereka sewa dari layanan penyewaan otopet *GrabWheels*. Ketiganya terekam dalam sebuah video yang memperlihatkan dua anak dalam posisi berdiri dan seorang lainnya duduk di dekat setang otopet. Rekaman video penggunaan *GrabWheels* juga memperlihatkan ketiga anak tersebut melintasi Jalan Layang Pasupati yang merupakan tempat dimana kendaraan mobil dan motor melaju dengan kecepatan yang relatif kencang. Lalu lebih parahnya, ketiga anak tersebut juga mengendarai otopet tanpa menggunakan helm dan alat pengaman lainnya.<sup>3</sup> Kejadian pengendara otopet tersebut tentunya merugikan masyarakat yang berkendara di lalu lintas, karena mengganggu keselamatan dan kenyamanan pengendara lain dalam berkendara di lalu lintas.

---

<sup>1</sup> “*West Java Incorporated: Kota Bandung*”. source: <https://westjavainc.org/municipal/kota-bandung/> diakses 18 Februari 2021.

<sup>2</sup> “*1.000 GrabWheels Siap Mengaspal di Bandung*”. (2019). source: <https://ayobandung.com/read/2019/11/02/68933/1000-grabwheels-siap-mengaspal-di-bandung>, diakses 18 Februari 2021.

<sup>3</sup> “*Geger 3 Bocah di Bandung Kendarai Skuter Listrik di Jembatan Pasupati*”. (2019) source: <https://kumparan.com/kumparannews/gegerbocah-di-bandung-kendarai-skuterlistrik-di-jembatan-pasupati-1sMsQKMhzu7/full>, diakses 18 Februari 2021.

Pengaturan teknis lajur penggunaan otopet yang belum diatur di Kota Bandung seharusnya membuat Pemerintah Kota Bandung yang mengizinkan otopet beroperasi di ruang lalu lintas jalan bertanggung jawab untuk menjaga ketertiban dan keselamatan warganya dalam berlalu lintas. Hal tersebut tentu perlu dicapai dan dilaksanakan sebagai bentuk dari tujuan hukum, yaitu mengadakan ketertiban dalam pergaulan manusia, sehingga keamanan dan ketertiban menjadi terpelihara.<sup>4</sup> Di Kota Bandung sendiri sampai saat ini belum ada kepastian yang jelas mengenai izin dan pengaturan yang konkret untuk penggunaan otopet dalam berlalu lintas, sehingga perlu pengaturan lebih lanjut terkait izin penggunaan otopet di Kota Bandung. Hal tersebut dapat menimbulkan ketidaktertiban dalam kehidupan bermasyarakat, karena masyarakat dapat berbuat sesuka hati tanpa adanya batasan pedoman untuk berperilaku. Ketiadaan kepastian hukum seperti ini dapat menyebabkan kehidupan di masyarakat berada dalam suasana yang disebut dengan istilah *social disorganization* atau kekacauan sosial.<sup>5</sup>

Kementerian perhubungan sebenarnya telah membuat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Aturan tersebut lahir sebagai respon atas kondisi ketiadaan aturan terkait penggunaan kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik (salah satunya otopet), sehingga aturan tersebut dapat dijadikan acuan bagi pemerintah, baik di pusat maupun di daerah untuk segera mengatur lebih lanjut teknis penggunaan otopet, maka dari itu sudah sepantasnya Pemerintah Kota Bandung merespon aturan tersebut dengan membentuk peraturan pelaksanaannya. Maraknya penggunaan otopet mendorong Pemerintah Kota Bandung supaya segera membuat aturan pelaksana terhadap penggunaan otopet, karena otopet yang muncul tidak hanya dari jasa penyewaan otopet *GrabWheels* saja, namun penulis juga menemukan fakta di lapangan bahwa ada beberapa masyarakat Kota Bandung yang mempunyai kendaraan otopet tersebut secara pribadi.

Kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik yang memiliki aneka ragam jenisnya merupakan sebuah inovasi yang akan terus berkembang untuk kedepannya, terlebih pemerintah Indonesia juga sudah mendukung kendaraan berbahan bakar tenaga listrik dengan membangun pabrik baterai kendaraan listrik yang sudah mulai dibangun pada awal tahun

---

<sup>4</sup> Sudikno Mertokusumo, (1999). *Mengenal Suatu Hukum Pengantar*, Yogyakarta: Liberty, h. 5.

<sup>5</sup> L.J. Van Apeldoorn dalam Shidarta, (2006). *Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir*, Bandung: PT.REVIKA Aditama, h. 85.

2021.<sup>6</sup> Tentunya hal tersebut akan semakin mendorong masyarakat supaya lebih mudah mencoba untuk menggunakan kendaraan bertenaga listrik yang ramah terhadap lingkungan.

Berdasarkan permasalahan yang sudah dipaparkan di atas, maka rumusan masalah yang diambil dalam penelitian ini adalah bagaimana legalitas penggunaan otopet di Kota Bandung serta bagaimana tinjauan yuridis terkait lajur penggunaan otopet berdasarkan ketentuan yang ada dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Berdasarkan rumusan masalah tersebut, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis legalitas penggunaan otopet di Kota Bandung dan mengkaji secara mendalam terkait lajur penggunaan otopet yang ketentuannya diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik.

## **Metode**

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Maksud dari pendekatan yuridis normatif tersebut adalah suatu pendekatan penelitian hukum yang dilakukan dengan menggunakan data kepustakaan atau data sekunder sebagai bahan penelitian yang utama serta melihat bagaimana implementasinya dalam praktik.<sup>7</sup> Penelitian ini bertujuan untuk memahami adanya hubungan hukum positif dengan norma-norma hukum yang berlaku di dalam masyarakat. Dalam penelitian ini, bahan pustaka yang digunakan adalah data-data yang dapat dikaitkan dengan permasalahan pengaturan izin penggunaan otopet itu sendiri.

Spesifikasi penelitian ini bersifat deskriptis analisis yaitu suatu metode penelitian yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau menjelaskan gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data yang telah terkumpul.<sup>8</sup> Dalam hal penelitian ini maka penulis mendeskripsikan objek penelitian penyewaan otopet *GrabWheels* dan pengguna otopet yang dimiliki masyarakat Kota Bandung secara pribadi serta kemudian menganalisis dari hasil penelitian.

---

<sup>6</sup> “RI Akan Miliki Pabrik Baterai Kendaraan Listrik, Dibangun Mulai Awal 2021”. (2021). source: <https://kumparan.com/kumparanbisnis/ri-akan-miliki-pabrik-baterai-kendaraan-listrik-dibangun-mulai-awal-2021-1usx4sRqOqb/full>, diakses 24 Januari 2021.

<sup>7</sup> Ronny Hanitjo Soemitro, (1990). *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Jakarta: Ghalia Indonesia, h. 13.

<sup>8</sup> Sugiyono, (2009). *Metode Penelitian Bisnis (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*, Bandung: Alfabeta, 2009, h. 29.

Bahan hukum yang digunakan adalah bahan hukum primer yang berupa peraturan perundang-undangan yang berkaitan untuk menganalisis permasalahan dalam penelitian ini. Selain bahan hukum primer, penelitian hukum ini menggunakan bahan hukum sekunder yang memberikan penjelasan atas bahan hukum primer seperti buku-buku, karya ilmiah, artikel, dan sebagainya.<sup>9</sup> Penulis juga melakukan penelitian lapangan dengan menggunakan metode wawancara kepada pihak yang berkaitan dengan permasalahan penelitian guna memperoleh data yang dapat digunakan untuk membantu menganalisis permasalahan yang menjadi topik penelitian, yaitu melalui informan di Dinas Perhubungan Kota Bandung, Satlantas Polrestabes Bandung, dan Perusahaan *Grab* Kota Bandung.

Penelitian ini juga menggunakan teknis analisis data yang menggunakan metode analisis kualitatif, yaitu dengan cara menganalisis permasalahan serta menarik kesimpulan.<sup>10</sup> Norma-norma, asas-asas, dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan topik penelitian merupakan titik tolak sebagai norma hukum positif yang kemudian dianalisis secara kualitatif.

## **Pembahasan Dan Analisis**

### **1. Konsep Asas Legalitas dan Kepastian Hukum**

Asas legalitas menjadi salah satu prinsip utama dari penyelenggaraan pemerintahan bagi negara hukum seperti Indonesia yang dilandaskan dalam Pasal 1 Ayat (3) Undang-Undang Dasar 1945 yang berbunyi “Negara Indonesia adalah negara hukum”. Asas legalitas mengandung makna bahwa undang-undang merupakan dasar bagi setiap tindakan pemerintah yang dikehendakinya. Hal tersebut sejalan dengan pemikiran H.D. Van Wijk yang mengemukakan bahwasanya pemerintahan sebagaimana yang diatur menurut undang-undang merupakan pemerintahan yang mendapat kekuasaan yang diberikan kepadanya oleh undang-undang ataupun undang-undang dasar. Ketiadaan suatu dasar wewenang yang diberikan oleh undang-undang sebagai hukum positif menyebabkan segala bentuk tindakan aparat pemerintahan tidak akan memiliki wewenang yang berakibat terhadap hukum.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> *Ibid.* h. 32.

<sup>10</sup> Sugiyono, (2016). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: CV. Alfabeta, h. 345.

<sup>11</sup> H. D. Van Wijk, Hoofdstukken van Administratief Recht, dalam Lukman Hakim, “*Kewenangan Organ Negara dalam Penyelenggaraan Pemerintahan*”, *Jurnal Konstitusi* Volume 4 Nomor 1, 2011, h. 18-19.

Asas legalitas juga dikenal dalam hukum administrasi negara yang disebut dengan istilah *wetmatigheid van het bestuur*. Menurut H. D. Stout, istilah tersebut berisi tiga macam aspek, yaitu pertama aspek negative (*het negatieve aspect*) yang menentukan bahwa suatu tindakan pemerintah tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, kedua, aspek formil positif (*het formeel-positieve aspect*) yang menentukan bahwa pemerintah hanya mempunyai kewenangan tertentu yang boleh dilakukan sepanjang berdasarkan atas apa yang tertuang dalam undang-undang, dan yang ketiga aspek materil-positif (*het materiel-positieve aspect*) yang menentukan bahwa aturan bersifat mengikat bagi tiap-tiap tindakan pemerintahan.<sup>12</sup>

Hans Kelsen berpendapat bahwa hukum mengandung sebuah sistem norma. Norma itu sendiri merupakan pernyataan yang menekankan aspek “seharusnya” atau *das sollen* dengan menyertakan beberapa peraturan tentang apa yang harus atau wajib dilakukan. Aturan-aturan yang ada dalam undang-undang bersifat umum, sehingga berlaku bagi seluruh masyarakat untuk dijadikan pedoman bagi tiap-tiap individu atau masyarakat dalam bertingkah laku, baik dalam hubungan dengan sesama individu maupun dalam hubungan dengan masyarakat. Aturan-aturan itu menjadi batasan bagi individu supaya tidak bebas bertindak sesuka hati. Adanya aturan tersebut dan juga pelaksanaan aturan yang baik akan menimbulkan kepastian hukum di masyarakat.<sup>13</sup>

Berbicara mengenai kepastian hukum, Utrecht mengemukakan bahwa kepastian hukum mengandung dua macam pengertian, yaitu pertama adanya aturan bersifat umum yang berfungsi agar individu mengetahui perbuatan apa yang boleh atau tidak boleh dilakukan dan yang kedua, berupa keamanan hukum seperti perlindungan bagi individu dari kesewenangan pemerintah, karena dengan adanya aturan yang bersifat umum itu individu dapat mengetahui apa saja dan sejauh mana tindakan yang boleh negara bebaskan terhadap individu.<sup>14</sup> Dengan adanya kepastian hukum membuat masyarakat mengetahui kejelasan akan hak dan kewajibannya menurut hukum. Tanpa adanya kepastian hukum, seseorang tidak akan tahu apa yang harus diperbuat, tidak mengetahui perbuatannya benar atau salah, dan dilarang atau tidak dilarang secara hukum.

---

<sup>12</sup> Indroharto, (2000). *Usaha Memahami Undang-Undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, h. 83.

<sup>13</sup> Peter Mahmud Marzuki, (2008). *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Kencana, h. 58.

<sup>14</sup> Riduan Syahrani, (1999). *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, h. 23.

Kepastian hukum ini dapat diwujudkan melalui penormaan yang baik dan jelas dalam suatu peraturan perundang-undangan yang juga harus diikuti dengan penerapan yang baik terhadap masyarakat umum.

Tiap-tiap daerah mempunyai kewenangan untuk membuat suatu kebijakan di tiap-tiap daerah dalam mengatur urusan pemerintahannya sendiri, sehingga memiliki tanggung jawab terhadap roda pemerintahan dan perekonomannya. Maka dari itu, dengan adanya hak untuk menerapkan aturan dan mengurus rumah tangganya sendiri, suatu daerah berhak untuk membentuk peraturan daerah. Peraturan daerah yang dibentuk oleh pemerintah daerah setempat sebagai lembaga yang berwenang merupakan wujud dari unsur lembaga dalam pengertian hukum sebagaimana yang dikatakan oleh Mochtar Kusumaatmadja.<sup>15</sup> Oleh karena itu untuk mencegah kekosongan hukum dan menjamin kepastian hukum, pemerintah daerah membentuk peraturan daerah dalam rangka menjalankan otonomi daerah yang harus ditujukan untuk mengatasi berbagai permasalahan yang terjadi di suatu daerah.

## **2. Fenomena Penggunaan Otopet di Kota Bandung**

Otopet kini mulai banyak digunakan oleh masyarakat di Kota Bandung karena semakin mudah dijangkau semenjak adanya kemunculan jasa penyewaan otopet dari perusahaan *Grab* yang merupakan sebuah perusahaan penyedia jasa transportasi atau angkutan *online* dengan pelayanan berbasis aplikasi yang sangat mudah digunakan di dalam *smartphone*.

Layanan sewa otopet yang dikeluarkan oleh perusahaan *Grab* bernama *GrabWheels* atau dikenal juga dengan sebutan *e-Scooters*. *GrabWheels* tersebut pertama kali diresmikan di Kota Bandung pada bulan November 2019 silam oleh Gubernur Jawa Barat Ridwan Kamil disela acara *West Java Festival* di Gedung Sate Kota Bandung setelah sebelumnya pertama kali *GrabWheels* tersebut diizinkan hadir di Kampus Institut Teknologi Bandung (ITB).<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Ali Abdurahman, (2015). *Buku Ajar Ilmu Perundang-undangan*, Bandung: CV. Kalam Media, h. 116.

<sup>16</sup> “1.000 *GrabWheels* Siap Mengaspal di Bandung.” (2019). source: <https://ayobandung.com/read/2019/11/02/68933/1000-grabwheels-siap-mengaspal-di-bandung>, diakses 18 Februari 2021.

*Shelter* atau tempat-tempat penyewaan *GrabWheels* yang hingga kini tersedia di Kota Bandung semakin meluas dengan total ada 138 *shelter* sebelum adanya pandemi *Covid-19*. Namun demikian, karena adanya pandemi tersebut pengoperasian layanan sewa otopet *GrabWheels* dihentikan sementara dan akan kembali di luncurkan (*relaunching*) pada bulan Maret 2021. Ketika dimintai keterangan, pihak koordinator *GrabWheels* Bandung menjelaskan bahwa untuk kedepannya ditahun 2021 perusahaan *Grab* akan memperbanyak *shelter GrabWheels* di Kota Bandung menjadi sekitar 250 *shelter*.<sup>17</sup>

Kemudahan untuk mengakses jasa penyewaan otopet *GrabWheels* memunculkan berbagai fenomena penggunaannya di ruang lalu lintas jalan. *Shelter GrabWheels* yang kebanyakan terletak di tengah kota menyebabkan para pengguna *GrabWheels* biasanya menggunakan jalur lalu lintas, jalur sepeda, dan juga jalur trotoar. Hal tersebut tentunya mengakibatkan terganggunya ketertiban di ruang lalu lintas jalan dan membahayakan keselamatan pengguna *GrabWheels*, pengguna kendaraan lainnya, maupun pejalan kaki di atas trotoar.

Fenomena penggunaan *GrabWheels* menjadi permasalahan bagi Pemerintah Kota Bandung semenjak adanya kejadian tersebar luasnya video di media sosial yang isinya mempertunjukkan tiga orang anak menggunakan otopet yang mereka sewa dari layanan transportasi *GrabWheels* di Jembatan Layang Pasupati. Ketiganya terekam dalam sebuah video yang memperlihatkan dua anak dalam posisi berdiri dan seorang lainnya duduk di dekat setang otopet tanpa menggunakan alat pengaman sedikitpun yang dapat di lihat dalam gambar di bawah ini:<sup>18</sup>



---

<sup>17</sup> Hasil wawancara dengan Alfian Dwi Putera sebagai *Coordinator GrabWheels/Productivity Retention Strategy Grab Rentals* Bandung, pada tanggal 22 Desember 2020.

<sup>18</sup> *Geger 3 Bocah di Bandung Kendarai Skuter Listrik di Jembatan Pasupati*". (2019) source: <https://kumparan.com/kumparannews/gegerbocah-di-bandung-kendarai-skuterlistrik-di-jembatan-pasupati-1sMsQKMhzu7/full>, diakses 18 Februari 2021.

Tidak adanya pengawasan terhadap penggunaan *GrabWheels* mengakibatkan kejadian seperti gambar di atas membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas. Beroperasinya *GrabWheels* di ruang lalu lintas jalan yang ternyata mengakibatkan dampak negatif terhadap kepentingan umum masyarakat menitikberatkan penulis terhadap izin usaha angkutan yang wajib dipegang oleh perusahaan *Grab* untuk menjalankan bisnisnya dalam penyewaan otopet. Ketika dimintai keterangan terkait beroperasinya penyewaan otopet *GrabWheels*, pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung menjelaskan bahwa *GrabWheels* ini belum mempunyai izin usaha angkutan untuk beroperasi di ruang lalu lintas jalan. Pihak perusahaan *Grab* hanya melakukan koordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota Bandung dengan catatan pada saat itu *GrabWheels* hanya diizinkan beroperasi sebagai pelengkap tempat wisata, seperti di taman lalu lintas, sekitar Gedung Sate, dan Trans Studio Mall. Namun pada praktiknya ternyata perusahaan *Grab* memperluas penggunaan *Grabwheels* seperti di tempat-tempat ramai dan di tengah Kota Bandung.<sup>19</sup>

Fenomena penggunaan otopet di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung tidak hanya dapat dilihat dari penggunaan jasa penyewaan otopet *GrabWheels* saja, faktanya di lapangan penulis juga menemukan penggunaan otopet yang dimiliki oleh sebagian masyarakat Kota Bandung sebagai kendaraan milik pribadi yang kerap kali berkendara di ruang lalu lintas jalan seperti yang dapat dilihat dalam gambar di bawah ini:<sup>20</sup>



---

<sup>19</sup> Hasil wawancara dengan Dimas Sodiq Mikail sebagai Kepala Seksi Manajemen Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bandung, pada tanggal 14 Desember 2020.

<sup>20</sup> Akun Instagram Komunitas *Belscoots*, source: <https://www.instagram.com/p/CIKdcMBMe14/?igshid=1s9pcobhhalhv>, diakses 21 Februari 2021.

Gambar di atas merupakan fenomena para anggota Komunitas *Belscoots* (Bandung *Electric Scooters Club*) yang tidak hanya mengendarai otopet saja, namun *unicyle* dan juga sepeda listrik milik pribadi di Jembatan Layang Pasupati. Pengaturan teknis lajur penggunaan kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik di Kota Bandung yang belum dibentuk menyebabkan kendaraan tertentu bebas melaju di ruang lalu lintas jalan yang dapat mengganggu ketertiban dalam berlalu lintas.

Ketika dimintai keterangan, pihak Komunitas *Belscoots* mengakui bahwa memang sering menggunakan otopetnya di ruang lalu lintas jalan bersama dengan anggota-anggota *Belscoots* yang lainnya. Mereka sudah biasa menggunakan otopet di ruang lalu lintas jalan dikarenakan otopet yang dimilikinya memang dipakai untuk mobilitas kegiatan sehari-hari seperti untuk pergi bekerja ke kantor ataupun hanya sekedar berbelanja ke *minimarket*. Sehingga dapat dikatakan penggunaan otopet ini tidak hanya digunakan sebagai hobi ataupun untuk bersenang-senang saja melainkan memang suatu kebutuhan untuk membantu mobilitas seseorang dari tempat ke tempat.

Pengalaman para anggota *Belscoots* yang sering mengendarai otopet di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung mengakui bahwa tidak pernah ada penindakan tegas ataupun penilangan dari Satlantas (Satuan Polisi Lalu Lintas).<sup>21</sup> Ketika diwawancarai oleh penulis, pihak Satlantas Polrestabes Bandung mengatakan bahwa belum pernah ada data penindakan penertiban dari Satlantas terkait penggunaan otopet di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung dikarenakan pengaturan teknis izin penggunaan otopet di Kota Bandung yang hingga saat ini belum ada<sup>22</sup>, padahal jika dilihat dari fungsi dan kewenangannya yang tertuang dalam Pasal 59 Ayat (3) Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres Satlantas, Satlantas memiliki kewenangan untuk bertindak secara tegas jika penggunaan otopet tersebut mengganggu ketertiban dan kenyamanan dalam berlalu lintas serta memiliki kewajiban untuk mengkaji gangguan yang terjadi di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung yang timbul karena fenomena penggunaan otopet *GrabWheels* dan otopet milik pribadi. Oleh karena itu, ketiadaan pengaturan teknis izin penggunaan otopet di Kota Bandung yang masih belum dibentuk hingga

---

<sup>21</sup> Hasil wawancara dengan Komunitas *Belscoots* pada tanggal 26 Desember 2020.

<sup>22</sup> Hasil wawancara dengan Indah Puspasari sebagai Kasubdit Dikyasa Satlantas Polrestabes Bandung pada tanggal 22 Desember 2020.

saat ini perlu segera dibuat sebagai acuan bagi para aparat pemerintah dan penegak hukum untuk menjalankan tugas dan kewenangannya dalam rangka pelaksanaan ketertiban dan keteraturan di masyarakat.

### **3. Analisis Legalitas Penggunaan Otopet di Kota Bandung**

Pemerintah Daerah Kota Bandung hingga saat ini memang belum memiliki pengaturan teknis terkait izin penggunaan kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik khususnya otopet yang menjadi objek penelitian penulis. Sehingga yang dapat dijadikan acuan dalam izin penggunaan otopet di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik dan Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan.

Dalam praktiknya, penggunaan otopet di Kota Bandung lebih banyak digunakan di ruang lalu lintas jalan, baik itu otopet penyewaan *GrabWheels* maupun otopet yang dimiliki secara pribadi oleh masyarakat Kota Bandung. Penggunaan otopet di ruang lalu lintas jalan sebenarnya memang diizinkan jika ditinjau dari Pasal 5 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik yang menjelaskan bahwa otopet dapat dioperasikan di lajur khusus yang meliputi lajur sepeda dan lajur yang disediakan secara khusus untuk menampung kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik, selain itu juga lebih lanjut dalam pasal yang sama di Ayat ke (4) dijelaskan bahwa ketika tidak tersedianya lajur khusus, maka kendaraan tertentu tersebut termasuk otopet dapat dioperasikan di atas trotoar. Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa pemerintah pusat memang mengizinkan otopet beroperasi di ruang lalu lintas jalan.

Namun demikian, walaupun penggunaan otopet diizinkan beroperasi di ruang lalu lintas jalan, Pernyataan Dinas Perhubungan Kota Bandung terkait diizinkan nya *GrabWheels* beroperasi tanpa adanya izin usaha angkutan<sup>23</sup> merupakan sebuah bentuk tindakan yang telah melanggar asas legalitas karena tidak memiliki keabsahan secara hukum, sebagaimana yang dikatakan oleh H.D. Van Wijk bahwasanya tanpa adanya dasar wewenang yang diberikan oleh undang-undang yang

---

<sup>23</sup> Hasil wawancara dengan Dimas Sodik Mikail sebagai Kepala Seksi Manajemen Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bandung.

berlaku, maka segala macam tindakan aparat pemerintahan tidak akan memiliki wewenang yang memiliki akibat hukum.<sup>24</sup>

Asas legalitas ini diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan yang menyebutkan secara eksplisit bahwa penyelenggaraan administrasi pemerintahan salah satunya harus berdasarkan asas legalitas. Asas tersebut juga mengandung arti bahwa penyelenggaraan administrasi pemerintahan harus mengedepankan dasar hukum dari sebuah keputusan dan/atau tindakan yang dibuat oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan.<sup>25</sup>

Maka dari itu, dasar peraturan perundang-undangan terkait izin usaha angkutan yang wajib dimiliki suatu perusahaan yang menyewakan angkutan orang di Kota Bandung sudah diatur dalam Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan Pasal 111 Ayat (1) yang menyatakan bahwa setiap badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain yang akan berusaha dibidang angkutan umum untuk mengangkut orang dan/atau barang wajib memiliki izin dari Pemerintah Daerah. Adapun Pemerintah Daerah yang dimaksud jika dikaitkan dengan proses pemerolehan izin usaha angkutan pada saat ini ketentuannya dapat dilihat menurut Pasal 1 Angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 88 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Darat menggunakan sistem Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik atau OSS (*One Single Submission*), yaitu perizinan berusaha yang diterbitkan oleh Lembaga OSS untuk dan atas nama menteri, pimpinan lembaga, gubernur, atau bupati/walikota kepada pelaku usaha melalui sistem elektronik yang terintegrasi.

Oleh karena itu, penulis simpulkan bahwa sesuai ketentuan yang ada dalam Pasal 111 Ayat (1) Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan yang telah diuraikan sebelumnya maka sudah sepatutnya izin usaha angkutan wajib dimiliki oleh perusahaan *Grab* guna menjalankan bisnis penyewaan otopet *GrabWheels* di Kota Bandung, karena dapat diketahui perusahaan *Grab* merupakan jenis

---

<sup>24</sup> *Loc.Cit.* H. D. Van Wijk, Hoofdstukken van Administratief Recht, dalam Lukman Hakim.

<sup>25</sup> Bahder Johan Nasution, "Upaya Penerapan Sanksi Administratif dan Perizinan sebagai Pembatasan terhadap Kebebasan Bertindak", *Jurnal Ilmu Syari'ah dan Hukum*, Volume 48 Nomor 1, 2014, h. 2.

perusahaan *start up* (perusahaan rintisan yang belum lama beroperasi) dan merupakan perusahaan berbadan hukum berbentuk PT (Perseroan Terbatas) yang bernama PT. *Grab* Teknologi Indonesia.<sup>26</sup>

Dalam bukunya Adrian Sutedi yang berjudul “*Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*” dijelaskan bahwa perizinan mempunyai dua fungsi, yaitu menertibkan dan mengatur. Sebagai fungsi menertibkan, dimaksudkan agar izin seperti izin bangunan, izin usaha, izin lokasi, dan bentuk kegiatan masyarakat lainnya berjalan dengan teratur dan tidak bertentangan satu sama lain, sehingga setiap hak antar individu tidak terganggu dalam segi kehidupan bermasyarakat. Selanjutnya sebagai fungsi mengatur, dimaksudkan bahwa perizinan tersebut dapat menjamin bahwa pelaksanaan perizinan sesuai dengan peruntukannya, sehingga penyalahgunaan izin tidak akan terjadi, atau dengan kata lain fungsi pengaturan ini juga disebut sebagai fungsi yang dimiliki atau dikendalikan oleh pemerintah.<sup>27</sup>

Kedua fungsi perizinan di atas yang mempunyai fungsi menertibkan dan mengatur yang seharusnya dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung tidak akan terlaksana apabila izin usaha angkutan tidak dimiliki oleh perusahaan *Grab*. Pernyataan dari pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung yang menyatakan bahwa hanya melakukan “koordinasi” dengan pihak perusahaan *Grab* tanpa didasarkan atas pembuatan surat izin usaha angkutan dalam beroperasinya *Grabwheels* di Kota Bandung<sup>28</sup> tidak dapat dikatakan legal atau sah secara hukum. Akibatnya, penggunaan *Grabwheels* yang sebagian besar digunakan di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung tentunya dapat membahayakan keselamatan pengguna *Grabwheels* maupun pengendara lain dikarenakan tidak adanya pengawasan dan upaya penertiban untuk mengatur penggunaannya dari Pemerintah Kota Bandung itu sendiri.

Fenomena penggunaan otopet yang ternyata dimiliki oleh beberapa masyarakat Kota Bandung secara pribadi nyatanya juga perlu diberi perhatian khusus oleh Pemerintah Kota Bandung. Berdasarkan hasil wawancara penulis dengan komunitas otopet di Kota Bandung yang bernama *Belscoots* dapat disimpulkan bahwa otopet yang dimiliki secara pribadi oleh masyarakat

---

<sup>26</sup> Hasil wawancara dengan Alfian Dwi Putera sebagai *Coordinator GrabWheels/Productivity Retention Strategy Grab Rentals* Bandung.

<sup>27</sup> Adrian Sutedi, (2015). *Hukum Perizinan Dalam Sektor Pelayanan Publik*, Jakarta: Sinar Grafika, h. 168.

<sup>28</sup> Hasil wawancara dengan Dimas Sodiq Mikail sebagai Kepala Seksi Manajemen Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Kota Bandung berbahaya jika digunakan di ruang lalu lintas jalan, mengingat kecepatan yang dipakai setara dengan kecepatan kendaraan bermotor dengan rata-rata yaitu maksimal hingga 60 km/jam.<sup>29</sup> Jika mengacu terhadap Pasal 3 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik, dijelaskan bahwa kecepatan tertinggi otopet yang boleh digunakan maksimal hanya sebesar 6 km/jam saja. Sehingga penulis menarik kesimpulan bahwa otopet yang selama ini beroperasi di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung baik itu dari penyewaan otopet *GrabWheels* maupun otopet milik pribadi tidak boleh beroperasi, karena berdasarkan informasi yang penulis dapatkan kecepatan paling tinggi otopet *GrabWheels* bisa digunakan hingga 15 km/jam.<sup>30</sup>

Berdasarkan beberapa analisis di atas, maka hemat penulis adalah penyewaan otopet *GrabWheels* yang banyak digunakan di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung seharusnya tidak boleh beroperasi dikarenakan melanggar ketentuan Pasal 111 Ayat (1) Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan terkait izin usaha angkutan yang wajib dimiliki oleh perusahaan *Grab*, serta tidak memiliki dasar legalitas atau keabsahannya meskipun terdapat pernyataan dari Dinas Perhubungan Kota Bandung yang berdalih atas dasar “koordinasi” yang pernah dilakukan dengan pihak perusahaan *Grab*, karena pernyataan tersebut pun tidak memiliki dasar yang jelas dan telah bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selain itu, penyewaan otopet *GrabWheels* dan otopet yang dimiliki secara pribadi oleh masyarakat Kota Bandung juga seharusnya diberi penindakan yang tegas oleh Pemerintah Kota Bandung dikarenakan batas kecepatan otopet yang banyak beroperasi berada di atas 6 km/jam sehingga melanggar ketentuan Pasal 3 Ayat (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik.

Oleh karena itu seharusnya Pemerintah Kota Bandung perlu menginventarisir jenis-jenis otopet yang digunakan oleh masyarakat Kota Bandung terlebih dahulu dengan membentuk suatu pengaturan teknis yang berisi berupa kebijakan mewajibkan persyaratan uji tipe otopet maupun kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik yang lainnya dan juga

---

<sup>29</sup> Hasil wawancara dengan Komunitas *Belscoots*.

<sup>30</sup> Hasil wawancara dengan Alfian Dwi Putera sebagai *Coordinator GrabWheels/Productivity Retention Strategy Grab Rentals Bandung*.

melakukan manajemen rekayasa lalu lintas untuk mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas berdasarkan ketentuan yang ada dalam Pasal 37 Ayat (1) dan (3) Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan.

#### **4. Tinjauan Yuridis terkait Pengaturan Lajur Penggunaan Otopet berdasarkan Ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik**

Kebijakan untuk menentukan lajur penggunaan otopet di setiap daerah hingga saat ini mengacu terhadap ketentuan yang ada dalam Pasal 5 Ayat (1), (2), dan (3) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik. Dalam peraturan tersebut pada Pasal 5 Ayat (1) menjelaskan bahwa otopet dapat dioperasikan pada lajur khusus dan/atau kawasan tertentu. Lajur khusus sebagaimana yang telah disebutkan meliputi, a) Lajur sepeda; atau b).Lajur yang disediakan secara khusus untuk kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik.

Kemudian terkait kawasan tertentu yang diperbolehkan digunakan menurut Pasal 5 Ayat (3) peraturan tersebut meliputi: Pemukiman; Jalan yang ditetapkan untuk hari bebas kendaraan bermotor (*car free day*); Kawasan wisata; Area sekitar sarana angkutan umum massal sebagai bagian dari kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik yang terintegrasi; Area kawasan perkantoran; dan Area di luar jalan. Namun demikian, hingga saat ini lajur khusus menurut ketentuan peraturan di atas masih kurang memadai jika melihat kondisi ruang lalu lintas jalan di Kota Bandung yang hingga saat ini tidak semuanya memiliki lajur sepeda, terutama lajur yang disediakan secara khusus untuk kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik yang sama sekali belum dibentuk oleh Pemerintah Daerah Kota Bandung.

Dilansir dari situs berita *online portalsepeda.com*, Kota Bandung baru mempunyai tujuh jalur sepeda yang berada di Jalan Asia Afrika, Jalan Balai Kota, Jalan Sagarua, Jalan Dago, Jalan Dipatiukur, Jalan Surapati, dan Jalan Buah Batu.<sup>31</sup> Oleh karena itu, maraknya penggunaan otopet

---

<sup>31</sup> “Goweser, *Ini dia Jalur Sepeda di Kota Bandung.*” (2020). source: <https://portalsepeda.com/goweser-ini-dia-jalur-sepeda-di-kota-bandung/>, diakses 8 Februari 202.

terutama dari penyewaan otopet *GrabWheels* yang tersebar hingga 138 *shelter* dan bahkan kedepannya akan bertambah hingga 250 *shelter* perlu dipertimbangkan oleh Pemerintah Daerah Kota Bandung untuk segera membuat lajur khusus untuk dapat menampung otopet di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung.

Ketentuan penggunaan lajur yang dapat digunakan otopet menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 yang sudah dijelaskan di atas menggunakan bagian dari ruang lalu lintas jalan. Menurut Pasal 1 Angka 11 Undang-Undang Nomor Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ruang lalu lintas jalan itu sendiri adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Kemudian lebih lanjut di dalam Pasal 25 Ayat (1) Huruf g dijelaskan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan, salah satunya fasilitas untuk sepeda.

Selain lajur sepeda dan lajur yang disediakan secara khusus untuk kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik, menurut ketentuan yang ada dalam Pasal 5 Ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 dijelaskan bahwa dalam hal tidak tersedianya lajur khusus sebagaimana dimaksud pada Ayat (2) yang telah dipaparkan sebelumnya, maka kendaraan tertentu dapat dioperasikan di atas trotoar dengan kapasitas memadai dan memperhatikan keselamatan pejalan kaki. Selanjutnya di Ayat (5) dalam Pasal yang sama, kapasitas memadai sebagaimana dimaksud pada Ayat (4) harus menampung jumlah pejalan kaki dan kendaraan tertentu.

Oleh karena itu, jika melihat kondisi ruang lalu lintas jalan Kota Bandung yang hanya memiliki tujuh lajur sepeda dan belum memiliki lajur yang disediakan secara khusus untuk kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik, maka memberikan kemungkinan yang besar bahwa pengendara otopet di Kota Bandung akan lebih banyak beroperasi di atas trotoar.

Trotoar yang dalam kamus Bahasa Inggris disebut dengan istilah *footway* yang artinya merupakan suatu bagian jalan atau lajur khusus yang peruntukannya hanya boleh digunakan bagi

pejalan kaki.<sup>32</sup> Fungsi dari trotoar ini sendiri pada dasarnya adalah untuk keamanan pejalan kaki, oleh karena itu maka trotoar ini harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas kendaraan. Sehingga dapat penulis simpulkan apabila otopet maupun kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik yang lainnya dapat melintasi trotoar tentu akan sangat membahayakan keselamatan dan tidak dapat menjamin ketertiban dalam berlalu lintas. Pengawasan yang ketat dan juga rambu-rambu peringatan sebagai pelengkap perlu juga dibentuk dan disosialisasikan kepada masyarakat Kota Bandung oleh pemerintah daerah setempat.

Adanya alih fungsi trotoar yang ternyata dapat digunakan oleh pengendara kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik berdasarkan ketentuan lajur penggunaan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentunya perlu dibarengi dengan pengawasan dari pemerintah daerah setempat khususnya Pemerintah Kota Bandung untuk menjaga keselamatan dan juga ketertiban baik bagi pejalan kaki maupun pengendara kendaraan tertentu khususnya otopet di ruang lalu lintas jalan Kota Bandung. Kebijakan yang nantinya harus dibuat untuk mengatasi permasalahan tersebut perlu dipertimbangkan selayak mungkin sebagai hakikat dari suatu hukum yang bertujuan untuk menjaga setiap kepentingan antar individu selalu terlindungi khususnya dalam hal ini yaitu bagi pengguna kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik maupun pejalan kaki yang melintasi trotoar.

Kota Bandung yang hingga saat ini belum memiliki pengaturan teknis yang mengatur ketentuan mengenai lajur penggunaan otopet tentunya dapat menimbulkan ketidakpastian hukum di masyarakat, dikarenakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 hanya sebagai payung hukum dan memberikan amanat kepada tiap-tiap daerah untuk mengatur secara teknis terkait pengaturan lajur dan kawasan tertentu penggunaan kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik seperti yang diamanatkan dalam ketentuan Pasal 7 Huruf b yang menjelaskan bahwa bupati/walikota mempunyai kewenangan untuk menetapkan lajur khusus dan/atau kawasan tertentu yang beroperasi di wilayah kabupaten atau kota. Oleh karena itu dapat penulis simpulkan bahwa sudah seharusnya Pemerintah Kota Bandung segera menyusun ketentuan dan kebijakan lajur serta kawasan khusus untuk penggunaan kendaraan tertentu dengan

---

<sup>32</sup> Source: <http://www.kamuskbbi.id/inggris/indonesia.php?mod=view&footway&id=12550-kamus-inggris-indonesia.html>, diakses 18 Februari 2021.

menggunakan penggerak motor listrik.

## **Kesimpulan Dan Saran**

### **1. Kesimpulan**

Ketiadaan pengaturan khusus atau teknis mengenai izin penggunaan otopet di Kota Bandung menyebabkan masyarakat yang menggunakan otopet maupun kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik lainnya bebas berkendara di ruang lalu lintas jalan. Fenomena penggunaan otopet dari jasa penyewaan otopet *GrabWheels* maupun otopet milik pribadi pada praktiknya telah melanggar peraturan yang berlaku dan mengganggu kepentingan umum masyarakat Kota Bandung. Lajur penggunaan otopet yang belum diatur secara khusus oleh Pemerintah Kota Bandung menimbulkan ketidakpastian hukum dalam masyarakat, padahal Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik sudah mengamanatkan agar tiap-tiap daerah membentuk peraturan khusus mengenai ketentuan lajur penggunaan kendaraan tertentu.

### **2. Saran**

Pemerintah Kota Bandung sudah sepatutnya untuk segera membuat peraturan khusus mengenai izin penggunaan otopet di Kota Bandung, karena pada hakekatnya hukum harus bisa mengikuti perkembangan atau perubahan sosial yang terjadi di dalam masyarakat. Kendaraan tertentu dengan menggunakan penggerak motor listrik sebenarnya memiliki manfaat yang baik karena ramah terhadap lingkungan dibandingkan dengan kendaraan bermotor dan juga dapat menghemat impor minyak bumi sehingga dapat menekan defisit migas Indonesia. Pemerintah Indonesia yang mulai membangun pabrik baterai kendaraan listrik memberikan kemungkinan yang besar bahwa kendaraan listrik merupakan kendaraan di masa depan, sehingga hukum harus dapat menjamin perubahan tersebut berjalan dengan tertib dan teratur.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku-Buku

- Abdurahman, Ali. (2015). *Buku Ajar Ilmu Perundang-Undangan*, Bandung: CV. Kalam Media.
- Indroharto, (2000). *Usaha Memahami Undang-Undang tentang Peradilan Tata Usaha Negara*, Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Marzuki, Peter Mahmud. (2008). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana
- Mertokusumo, Sudikno. (1999). *Mengenal Suatu Hukum Pengantar*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Shidarta, dalam L.J. Van Apeldoorn. (2006). *Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir*. Bandung: PT. REVIKA Aditama.
- Soemitro, Ronny Hanitjo. (2003). *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Sugiyono. (2009). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- \_\_\_\_\_. (2016). *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sutedi, Adrian. (2010). *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik*. Jakarta: Sinar Grafika
- Syahrani, Riduan. (1999). *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti.

### Jurnal

- Nasution, Bahder Johan. *Upaya Penerapan Sanksi Administratif dan Perizinan sebagai Pembatasan terhadap Kebebasan Bertindak*. Jurnal Ilmu Syari'ah dan Hukum Volume 48 Nomor 1 Juni 2014.
- Wijk, H. D. Van. (2011). *Hoofdstukken van Administratief Recht, dalam Lukman Hakim, Kewenangan Organ Negara dalam Penyelenggaraan Pemerintahan*, Jurnal Konstitusi Volume 4 Nomor 1 Juni 2011.

### Internet / Media Online

- Corporated, West Java. *Kota Bandung*. <https://westjavainc.org/municipal/kota-bandung/#:~:text=Kota%20Bandung%20merupakan%20kota%20metropolitan,dan%20Surabaya%20menurut%20jumlah%20penduduk> diakses 18 Februari 2021.

- KBBI, <http://www.kamuskbbi.id/inggris/indonesia.php?mod=view&footway&id=12550-kamus-inggris-indonesia.html>, diakses 18 Februari 2021.
- Kumparan. *Geger 3 Bocah di Bandung Kendarai Skuter Listrik di Jembatan Pasupati*. <https://kumparan.com/kumparannews/geger%20bocah-di-bandung-kendarai-skuterlistrik-di-jembatan-pasupati-1sMsQKMhzu7> diakses 18 Februari 2021.
- Ranawati, Nur Khansa. *1.000 Grabwheels Siap Mengaspal di Bandung*. <https://ayobandung.com/read/2019/11/02/6%208933/1000%20grabwheels-siap-mengaspal-di-bandung> diakses 18 Februari 2021.
- Sukmawijaya, Angga. *RI Akan Miliki Pabrik Baterai Kendaraan Listrik, Dibangun Mulai Awal 2021*. <https://kumparan.com/kumparanbis%20nis/ri-akan-miliki-pabrik-baterai-kendaraan-listrik-dibangun-mulai-awal-2021-1usx4sRqOqb/full> diakses 24 Januari 2021.
- Portal Sepeda Indonesia, *Goweser, Ini dia Jalur Sepeda di Kota Bandung*. <https://portalsepeda.com/goweser-ini-dia-jalur-sepeda-di-kota-bandung/>, diakses 8 Februari 2021.

### **Undang-undang atau Peraturan Lainnya**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Amandemen ke-4.

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan.

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

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 88 Tahun 2018 tentang Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik Sektor Perhubungan di Darat.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik.

Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Perhubungan dan Retribusi di Bidang Perhubungan.

Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2010 tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort dan Kepolisian Polres Satlantas.