JIHHP: Jurnal Ilmu Hukum, Humaniora dan Politik
E-ISSN: 2747-1993
P-ISSN: 2747-2000
https://dinastirev.org/JIHHP dinasti.info@gmail.com +62 811 7404 455

DOI: https://doi.org/10.38035/jihhp.v6i3
https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Received: 11 Februari 2026 | **Revised**: 10 Maret 2026 | **Accepted**: 16 Maret 2026

Harmonisasi Regulasi Bentor: Antara Legalitas, Realitas, dan Moralitas Hukum Gorontalo

Nurmaya Kasim[1], Fenty U. Puluhulawa[2], Suwitno Yutye Imran[3]
[1]Pascasarajana, Universitas Negeri Gorontalo, Indonesia, kasimnurmaya43@gmail.com
[2]Pascasarajana, Universitas Negeri Gorontalo, Indonesia, fentypuluhulawa@ung.ac.id
[3]Pascasarajana, Universitas Negeri Gorontalo, Indonesia, suwitno@ung.ac.id

Corresponding Author: kasimnurmaya43@gmail.com

Abstract: *The existence of motorized pedicabs (bentor) as an alternative mode of transportation in Gorontalo Province has created complex juridical problems due to disharmony between national and regional laws. This research analyzes the regulatory disharmony of bentor and the law enforcement dilemmas that emerge between the demands of legal certainty, public safety, and socio-economic realities of the community. Using normative juridical research method with statutory and conceptual approaches, the results show that Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation does not accommodate modified vehicles such as bentor, while Gorontalo Provincial Regulation Number 6 of 2006 actually legitimizes their operation. This normative contradiction places bentor in a legal gray area, resulting in inconsistent law enforcement, high accident risks due to the absence of technical safety standards, and legal uncertainty for drivers who mostly come from low-income economic groups. Law enforcement officers face a dilemma between enforcing national legal norms and considering social benefits for thousands of drivers who depend on bentor for their livelihoods. This research recommends the need for regulatory harmonization through comprehensive criminal law policy that is not merely repressive but also accommodates guidance aspects and provision of alternative livelihoods to achieve a balance between legal certainty, social justice, and utility for the people of Gorontalo.*

Keyword: *Regulatory Harmonization, Legal Certainty, Criminal Law Policy*

Abstrak: Keberadaan becak motor (bentor) sebagai moda transportasi alternatif di Provinsi Gorontalo menimbulkan persoalan yuridis kompleks akibat ketidakharmonisan antara hukum nasional dan daerah. Penelitian ini menganalisis disharmoni regulasi bentor serta dilema penegakan hukum yang muncul antara tuntutan kepastian hukum, keselamatan publik, dan realitas sosial-ekonomi masyarakat. Menggunakan metode penelitian hukum yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual, hasil penelitian menunjukkan bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengakomodasi keberadaan kendaraan modifikasi seperti bentor, sementara Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 6 Tahun 2006 justru melegitimasi operasionalnya. Pertentangan normatif ini menempatkan bentor dalam ruang abu-abu hukum yang berimplikasi pada

inkonsistensi penegakan hukum, tingginya risiko kecelakaan akibat ketiadaan standar teknis keselamatan, serta ketidakpastian hukum bagi pengemudi yang mayoritas berasal dari kelompok ekonomi lemah. Aparat penegak hukum menghadapi dilema antara menegakkan norma hukum nasional dan mempertimbangkan kemanfaatan sosial bagi ribuan pengemudi yang menggantungkan hidupnya pada bentor. Penelitian ini merekomendasikan perlunya harmonisasi regulasi melalui kebijakan hukum pidana yang komprehensif, tidak hanya bersifat represif tetapi juga mengakomodasi aspek pembinaan dan penyediaan alternatif mata pencaharian guna mewujudkan keseimbangan antara kepastian hukum, keadilan sosial, dan kemanfaatan bagi masyarakat Gorontalo.

Kata Kunci: Harmonisasi Regulasi, Kepastian Hukum, Kebijakan Hukum Pidana

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan masyarakat yang memfasilitasi aktivitas sosial, ekonomi, dan mobilitas penduduk. Namun, realitas di Indonesia menunjukkan adanya ketimpangan akses terhadap moda transportasi yang memadai, terutama di wilayah pedesaan, kota kecil, dan daerah dengan infrastruktur angkutan yang belum berkembang optimal. Kesenjangan pelayanan transportasi publik ini mendorong lahirnya inisiatif swadaya masyarakat untuk menciptakan moda transportasi alternatif yang mampu menjawab kebutuhan mobilitas sehari-hari. Salah satu fenomena yang paling menonjol adalah kemunculan dan perkembangan pesat becak motor, yang populer dengan sebutan bentor. Kendaraan hasil modifikasi antara sepeda motor dan becak tradisional ini tidak hanya berfungsi sebagai sarana angkutan penumpang dan barang, tetapi juga telah bertransformasi menjadi tulang punggung perekonomian bagi sebagian besar masyarakat berpenghasilan rendah, khususnya di luar pusat-pusat metropolitan. Keberadaan bentor telah menjadi realitas sosial yang tidak terelakkan dan diterima secara luas karena fleksibilitas, aksesibilitas, serta nilai ekonomisnya yang selaras dengan kebutuhan masyarakat (Amalia, 2019).

Fenomena bentor tidak terbatas pada Provinsi Gorontalo, melainkan telah menyebar ke berbagai daerah seperti Sumatera Utara, Sulawesi Utara, Sulawesi Selatan, hingga sejumlah kabupaten/kota di Pulau Jawa. Di berbagai wilayah tersebut, bentor menjelma sebagai solusi atas keterbatasan layanan angkutan kota atau bus, sekaligus menjadi sektor penopang mata pencaharian utama. Banyak pengemudi bentor yang beralih profesi ke sektor ini akibat terbatasnya lapangan kerja formal, rendahnya tingkat pendidikan, atau desakan kebutuhan ekonomi keluarga. Akibatnya, jumlah bentor terus mengalami peningkatan secara signifikan seiring dengan tingginya permintaan mobilitas masyarakat. Namun, pertumbuhan yang masif dan bersifat spontan ini tidak diimbangi dengan kesiapan regulasi yang memadai. Bentor lahir dari kebutuhan praktis masyarakat, bukan dari sistem perencanaan transportasi yang dirancang secara terstruktur oleh negara, sehingga pengoperasiannya berkembang secara tidak seragam dan tanpa standar baku antarwilayah. Kondisi ini menciptakan ruang persoalan kompleks yang berdampak pada berbagai aspek, mulai dari hukum, keselamatan, hingga kebijakan public (Chairunnisa, 2023).

Persoalan paling fundamental yang melekat pada keberadaan bentor adalah ketiadaan dasar hukum yang jelas dan tegas dalam sistem peraturan perundang-undangan nasional. Dalam perspektif hukum positif, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) tidak secara eksplisit mengatur mengenai kendaraan hasil modifikasi seperti bentor. Pasal 48 ayat (3) UU LLAJ dengan tegas mensyaratkan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta harus melalui mekanisme pengujian sebelum digunakan. Ketentuan ini menempatkan bentor pada posisi yang problematik karena mayoritas kendaraan tersebut tidak

melalui uji tipe dan tidak memiliki sertifikat laik jalan. Di sisi lain, Pemerintah Daerah Provinsi Gorontalo telah menerbitkan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Kendaraan Bentor yang justru mengakui keberadaan bentor sebagai kendaraan angkutan alternatif masyarakat. Perda ini mendefinisikan bentor sebagai kendaraan hasil modifikasi becak dengan sepeda motor untuk mengangkut orang atau barang. Namun demikian, perda yang terbit sebelum UU LLAJ ini tidak disusun dengan mengacu secara komprehensif pada norma hukum nasional yang berlaku kemudian, sehingga menyebabkan ketentuan teknis, standar keselamatan, dan persyaratan laik jalan yang diatur di dalamnya tidak selaras dengan hierarki peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi (Habibie dkk., 2024).

Kondisi ini melahirkan kekosongan hukum (legal gap) sekaligus ketidakharmonisan regulasi yang berdampak pada ketidakpastian status legal bentor. UU LLAJ menempatkan kendaraan modifikasi sebagai objek pengawasan yang ketat, sementara perda justru memberikan ruang operasional tanpa prasyarat teknis yang konsisten dengan hukum nasional. Sebagaimana dikemukakan oleh Gumelar, ketiadaan klasifikasi normatif yang tegas dalam UU LLAJ mengakibatkan bentor tidak memiliki kedudukan hukum yang pasti dalam sistem transportasi nasional. Akibatnya, aparat penegak hukum dan pemerintah daerah senantiasa dihadapkan pada dilema dalam menentukan dasar hukum untuk melakukan penertiban, pembinaan, atau pemberian sanksi. Lebih jauh, penelitian Habibie menunjukkan bahwa sebagian substansi Perda Gorontalo Nomor 6 Tahun 2006 tidak selaras dengan UU LLAJ, khususnya dalam hal standar keselamatan, pengujian kendaraan, dan kewajiban registrasi. Perda tersebut dinilai tidak memberikan perlindungan hukum yang memadai dan justru memperkuat dualisme regulasi antara pusat dan daerah. Ketidakharmonisan ini berimplikasi pada lemahnya implementasi penegakan hukum, ketidakseragaman kebijakan antarwilayah, serta absennya prosedur administrasi dan teknis yang menjadi dasar legalitas operasional bentor (Hasan dkk., 2025).

Permasalahan hukum yang timbul dari ketidakpastian regulasi tersebut kemudian berkelindan dengan aspek keselamatan publik yang sangat fundamental. Sebagai kendaraan hasil modifikasi yang umumnya dilakukan secara swadaya dan tanpa standar teknis yang memadai, bentor memiliki risiko keselamatan yang signifikan. Modifikasi terhadap rangka, sistem kemudi, standar pengereman, dan keseimbangan kendaraan kerap kali tidak melalui pengujian profesional, sehingga meningkatkan potensi kecelakaan lalu lintas. Data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan mengungkapkan bahwa sebagian besar kecelakaan yang melibatkan kendaraan non-standar seperti bentor disebabkan oleh faktor teknis kendaraan dan rendahnya pemahaman pengemudi terhadap keselamatan berkendara. Kondisi ini diperparah oleh tidak adanya aturan nasional yang mengatur mekanisme pengujian laik jalan bagi kendaraan hasil modifikasi, sehingga bentor beroperasi tanpa parameter keselamatan yang jelas. Di Gorontalo sendiri, risiko tersebut telah menjadi kenyataan pahit, sebagaimana tercermin dalam peristiwa tragis pada tanggal 2 Agustus 2025, ketika sebuah bentor yang membawa penumpang bertabrakan dengan truk kontainer di Jalan Mayor Dullah, Kelurahan Talumolo, Kota Gorontalo, yang mengakibatkan satu orang penumpang meninggal dunia dan pengemudi mengalami patah tulang. Kasus ini menjadi bukti nyata tingginya kerentanan bentor ketika berinteraksi dengan kendaraan bermotor lainnya di ruang jalan yang tidak dirancang untuk kendaraan modifikasi.

Dari sudut pandang sosial-ekonomi, kompleksitas persoalan bentor semakin bertambah. Mayoritas pengemudi bentor berasal dari kelompok ekonomi menengah ke bawah yang menggantungkan hidupnya pada kendaraan ini sebagai sumber penghasilan utama. Sebagaimana dicatat oleh Katili, keberadaan transportasi informal seperti bentor muncul sebagai respons atas kekosongan pelayanan transportasi publik dan keterbatasan akses masyarakat terhadap pekerjaan formal. Kondisi ini menciptakan dilema kebijakan yang pelik:

di satu sisi, penertiban bentor secara tegas berpotensi menghilangkan mata pencaharian masyarakat kecil dan memicu resistensi sosial, sementara di sisi lain, pembiaran tanpa regulasi yang memadai akan terus menimbulkan risiko keselamatan dan ketidakteraturan lalu lintas. Penegakan hukum yang dilakukan aparat pun kerap mengambil pendekatan kompromistis, sehingga norma hukum tidak diterapkan secara konsisten. Habibie mencatat bahwa inkonsistensi ini semakin memperkuat ketidakpastian hukum dan membuka peluang terjadinya disparitas kebijakan antarwilayah (Himawan dkk., 2025).

Lebih jauh, persoalan bentor sejatinya tidak hanya menyangkut aspek ketidakpatuhan terhadap regulasi lalu lintas, tetapi juga menyentuh persoalan mendasar tentang kepastian hukum, perlindungan masyarakat, dan keadilan sosial. Hingga saat ini, belum terdapat formulasi hukum pidana yang secara tegas dan komprehensif mengatur standar legalitas, batas tanggung jawab, maupun bentuk sanksi bagi pengoperasian bentor. Kekosongan dan ketidakselarasan pengaturan antara pusat dan daerah ini mencerminkan belum optimalnya fungsi hukum sebagai sarana pengendalian sosial yang bersifat preventif maupun represif. Barda Nawawi Arief menegaskan bahwa pembentukan kebijakan kriminal harus senantiasa mempertimbangkan keseimbangan antara perlindungan masyarakat dan kepentingan pelaku, serta memperhatikan aspek keadilan dan kemanfaatan dalam perumusan sanksi pidana. Prinsip ini menjadi sangat relevan dalam merumuskan kebijakan terhadap bentor, mengingat penggunaan sanksi represif semata tidak akan mampu menyelesaikan akar persoalan sosial-ekonomi yang melingkupi keberadaan moda transportasi ini. Satjipto Rahardjo pun mengingatkan bahwa hukum harus mampu memberikan pedoman yang jelas agar tidak menimbulkan ambiguitas dalam penerapannya. Tanpa kejelasan norma, kebijakan penertiban ataupun pembiaran terhadap bentor berpotensi melahirkan ketidakadilan hukum dan praktik yang tidak seragam di lapangan (Katili & Tueno, 2020).

Selama ini, diskursus mengenai bentor lebih banyak didominasi oleh perspektif ekonomi masyarakat dan kajian transportasi informal. Aspek kepastian hukum serta perumusan kebijakan hukum pidana yang tepat dalam mengatur keberadaannya masih jarang mendapat perhatian akademis yang memadai. Padahal, operasionalisasi bentor yang terus berlangsung tanpa landasan regulasi yang jelas menimbulkan ketidakpastian yang merugikan semua pihak, baik pengemudi, penumpang, aparat penegak hukum, maupun pemerintah. Situasi ini mengindikasikan bahwa kebutuhan akan pengaturan bentor yang memiliki kepastian hukum telah menjadi suatu keniscayaan yang mendesak. Tanpa adanya kepastian hukum, upaya penertiban tidak dapat berjalan secara konsisten, aspek keselamatan lalu lintas terus terabaikan, dan kebijakan pidana tidak memiliki arah yang jelas. Oleh karena itu, penelitian ini menjadi sangat penting untuk mengkaji secara mendalam bagaimana negara seharusnya mengatur keberadaan bentor melalui pendekatan kebijakan hukum pidana yang tepat, adil, dan aplikabel. Fokus utama penelitian ini diarahkan untuk menjawab urgensi pengaturan bentor yang berkepastian hukum, sekaligus merumuskan bagaimana kebijakan hukum pidana dapat dioptimalkan sebagai landasan dalam penataan dan penegakan hukumnya, dengan mengambil lokus studi di Provinsi Gorontalo sebagai representasi dari realitas, legalitas, dan moralitas hukum yang berkelindan dalam fenomena transportasi alternatif ini.

METODE

Penelitian ini merupakan penelitian hukum yuridis normatif yang mengkaji harmonisasi regulasi bentor antara hukum nasional dan daerah dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) (Ali, 2021). Sumber bahan hukum yang digunakan meliputi bahan hukum primer berupa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Kendaraan Bentor. Bahan hukum sekunder diperoleh dari literatur, hasil penelitian terdahulu, dan artikel

jurnal ilmiah yang relevan. Analisis dilakukan secara kualitatif dengan metode interpretasi hukum untuk menemukan sinkronisasi vertikal antara kedua regulasi serta mengidentifikasi kekosongan hukum yang ada. Hasil analisis kemudian dipaparkan secara deskriptif-preskriptif untuk merumuskan arah kebijakan hukum pidana yang ideal dalam pengaturan bentor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A). Disharmoni Regulasi Bentor: Pertentangan Norma antara Hukum Nasional dan Daerah

Keberadaan becak motor (bentor) sebagai moda transportasi alternatif khas Gorontalo telah menimbulkan persoalan yuridis yang bersifat mendasar, terutama disebabkan oleh tidak sinkronnya pengaturan antara hukum nasional dan hukum daerah. Ketidakharmonisan ini berakar pada perbedaan paradigma antara pengakuan normatif di tingkat pusat dan kebutuhan faktual di tingkat daerah. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) sebagai produk hukum nasional sama sekali tidak mengakomodasi keberadaan kendaraan hasil modifikasi seperti bentor sebagai angkutan umum yang sah. Ketentuan Pasal 48 ayat (3) UU LLAJ secara imperatif mensyaratkan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, serta harus melalui mekanisme pengujian tipe sebelum digunakan. Persyaratan ini bersifat mutlak dan menjadi fondasi hukum tertinggi dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di seluruh wilayah yurisdiksi Indonesia. Dengan demikian, berdasarkan kerangka hukum nasional, bentor tidak memenuhi kualifikasi untuk beroperasi secara legal mengingat konstruksinya yang merupakan hasil modifikasi tidak sesuai dengan standar pabrikan dan tidak melalui prosedur uji tipe yang dipersyaratkan (Moha, 2014).

Di sisi yang berbeda, Pemerintah Provinsi Gorontalo justru menerbitkan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Kendaraan Bentor yang secara eksplisit mengakui eksistensi bentor sebagai "kendaraan alternatif khas masyarakat Gorontalo". Pasal 1 angka 7 Perda tersebut memberikan definisi yuridis bahwa bentor merupakan kendaraan yang dipergunakan untuk angkutan orang dan/atau barang yang dilengkapi dengan rumah-rumah dan digerakkan atau didorong oleh kendaraan bermotor jenis sepeda motor. Keberadaan Perda ini pada dasarnya dimaksudkan untuk memberdayakan bentor sebagai kendaraan angkutan khas daerah sekaligus menjaga aspek keselamatan, kenyamanan, dan ketertiban lalu lintas. Namun demikian, perda yang terbit tiga tahun sebelum UU LLAJ ini tidak disusun dengan mengacu pada kerangka hukum nasional yang kemudian justru menutup ruang bagi operasionalisasi kendaraan modifikasi. Kondisi ini menciptakan anomali hukum dimana produk hukum daerah yang lahir lebih dahulu tidak memiliki keselarasan dengan produk hukum nasional yang terbit kemudian, padahal dalam hierarki peraturan perundang-undangan, UU LLAJ seharusnya menjadi acuan utama (Mudana & Heriwibowo, t.t.).

Pertentangan normatif antara kedua regulasi ini menjadi semakin nyata ketika dilakukan pengujian lebih mendalam terhadap materi muatan yang diatur. Penelitian Habibie mengungkapkan bahwa substansi dalam Perda Nomor 6 Tahun 2006, khususnya yang berkaitan dengan persyaratan teknis konstruksi dan sistem pengereman, tidak sejalan dengan ketentuan yang terdapat dalam UU LLAJ. Dalam Peraturan Gubernur Gorontalo Nomor 18 Tahun 2006 yang berfungsi sebagai aturan pelaksana dari Perda bentor, diatur bahwa setiap bentor harus dilengkapi dengan sistem pengereman yang memungkinkan pengemudi melakukan pengereman. Meskipun demikian, ketentuan ini jauh dari memadai apabila dibandingkan dengan standar keselamatan yang dipersyaratkan oleh UU LLAJ bagi kendaraan bermotor pada umumnya. Akibat dari ketidaksesuaian ini, bentor beroperasi tanpa parameter keselamatan yang jelas dan tidak pernah melalui mekanisme

pengujian laik jalan sebagaimana diwajibkan oleh hukum nasional. Hal ini menunjukkan bahwa upaya pemerintah daerah untuk mengatur bentor melalui instrumen perda tidak didasarkan pada standar teknis yang memadai, melainkan lebih bersifat responsif terhadap kebutuhan masyarakat tanpa memperhatikan aspek keselamatan yang menjadi prioritas dalam hukum nasional (Permana, 2022).

Kondisi disharmoni regulasi ini menempatkan Pemerintah Daerah Gorontalo dalam posisi yang serba dilematis. Di satu sisi, kebutuhan akan regulasi yang mengatur bentor sangat mendesak mengingat jumlahnya yang terus meningkat secara signifikan. Data yang dihimpun oleh Biro Hukum Setda Provinsi Gorontalo mencatat bahwa jumlah bentor telah menembus angka 24 ribu unit, bahkan belum termasuk kendaraan yang tidak terdata secara resmi. Di sisi lain, tidak ada rujukan aturan di tingkat pusat, yaitu UU LLAJ, yang membolehkan klasifikasi dan prototipe kendaraan jenis bentor untuk beroperasi secara legal. Ketua Badan Pembentukan Peraturan Daerah (Bapemperda) DPRD Provinsi Gorontalo bahkan menyebut situasi ini bagaikan "buah simalakma", serba salah untuk memberlakukan aturan karena ketiadaan payung hukum yang lebih tinggi. Ketidakharmonisan vertikal ini menyebabkan bentor berada dalam ruang abu-abu hukum, tidak sepenuhnya legal namun tetap diizinkan beroperasi oleh pemerintah daerah. Kondisi ini mencerminkan lemahnya koordinasi antara pemerintah pusat dan daerah dalam perumusan kebijakan transportasi, serta menunjukkan belum optimalnya mekanisme harmonisasi peraturan perundang-undangan sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Tamu, 2022).

Dampak dari disharmoni regulasi ini sangat luas dan multidimensional. Pertama, ketidakpastian status hukum bentor menyebabkan aparat penegak hukum mengalami kesulitan dalam menentukan dasar hukum untuk melakukan tindakan penertiban atau pembinaan. Polisi lalu lintas dihadapkan pada dilema antara menegakkan UU LLAJ yang melarang operasional bentor atau menghormati Perda daerah yang justru melegitimasi keberadaannya. Kedua, tidak adanya standar teknis yang baku mengakibatkan bentor beroperasi dengan tingkat keselamatan yang sangat rendah. Tidak ada jaminan bahwa setiap bentor yang beroperasi telah memenuhi aspek keselamatan bagi pengemudi maupun penumpang. Ketiga, ketiadaan pengawasan yang efektif menyebabkan pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi bentor marak terjadi, seperti berhenti secara sembarangan di kawasan padat yang mengganggu kelancaran arus lalu lintas. Data yang dirilis oleh Badan Pusat Statistik menunjukkan bahwa di Kota Gorontalo terdapat 3.220 unit bentor yang beroperasi pada ruas jalan sepanjang 233,15 kilometer, dengan konsentrasi tinggi di kawasan-kawasan tertentu yang menimbulkan kemacetan lokal. Fenomena ini secara jelas menunjukkan bahwa Perda bentor yang ada tidak efektif dalam mewujudkan ketertiban lalu lintas sebagaimana tujuan pembentukannya (AKADJI, 2022).

Lebih jauh lagi, disharmoni regulasi ini juga berdampak pada aspek perlindungan hukum bagi masyarakat pengguna jasa bentor. Ketika terjadi kecelakaan atau sengketa yang melibatkan bentor, tidak ada mekanisme hukum yang jelas untuk menentukan tanggung jawab dan memberikan kompensasi kepada korban. Status bentor yang tidak memiliki legalitas formal juga berimplikasi pada ketiadaan asuransi atau perlindungan sosial lainnya bagi pengemudi maupun penumpang. Dalam perspektif kebijakan publik, situasi ini menunjukkan bahwa respons pemerintah daerah terhadap fenomena bentor bersifat parsial dan tidak komprehensif. Perda yang dibentuk hanya berfokus pada aspek operasional tanpa diimbangi dengan pengaturan teknis, pengawasan, dan penegakan hukum yang memadai. Akibatnya, tujuan mulia untuk memberdayakan ekonomi masyarakat justru berpotensi menimbulkan masalah baru dalam tatanan lalu lintas dan keselamatan publik. Oleh karena itu, diperlukan upaya harmonisasi yang serius antara

hukum nasional dan daerah untuk memberikan kepastian hukum bagi seluruh pemangku kepentingan, sekaligus memastikan bahwa aspek keselamatan dan ketertiban tetap menjadi prioritas utama dalam penyelenggaraan transportasi di daerah.

B). Dilema Penegakan Hukum: antara Kepastian Hukum, Keselamatan Publik, dan Realitas Sosial-Ekonomi Masyarakat

Persoalan bentor tidak berhenti pada tataran disharmoni regulasi, tetapi berimplikasi pada dilema penegakan hukum yang kompleks dan multidimensional. Aparat penegak hukum, dalam hal ini kepolisian dan instansi terkait, dihadapkan pada situasi yang sangat sulit: di satu sisi mereka memiliki kewajiban konstitusional untuk menegakkan undang-undang lalu lintas yang melarang pengoperasian kendaraan tidak laik jalan, namun di sisi lain mereka harus mempertimbangkan realitas sosial-ekonomi masyarakat pengemudi bentor yang menggantungkan hidupnya pada moda transportasi ini. Upaya penegakan hukum terhadap bentor sulit dilakukan secara efektif karena ketiadaan landasan hukum yang kuat dan jelas, sehingga bentor masih tetap beroperasi hingga saat ini meskipun secara normatif keberadaannya bertentangan dengan hukum nasional. Dalam praktiknya, pendekatan kompromistis lebih sering diambil oleh aparat daripada tindakan penindakan yang tegas, mengingat kompleksitas persoalan yang melingkupi keberadaan moda transportasi ini (Akustia, t.t.).

Dari perspektif keselamatan publik, keberadaan bentor menimbulkan risiko yang sangat signifikan dan tidak dapat diabaikan. Sebagai kendaraan hasil modifikasi swadaya masyarakat yang dilakukan secara tradisional dan tanpa pengawasan teknis yang memadai, bentor umumnya tidak memenuhi standar teknis keselamatan yang dipersyaratkan bagi kendaraan bermotor. Banyaknya pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan yang melibatkan bentor akibat tidak terpenuhinya aspek keselamatan bagi penumpang dan pengguna jalan lainnya telah menjadi fakta yang tidak terbantahkan di berbagai wilayah operasinya. Sistem pengereman yang tidak memadai, konstruksi rangka yang tidak melalui pengujian kekuatan, serta keseimbangan kendaraan yang rentan terguling menjadi faktor-faktor utama penyebab kecelakaan yang melibatkan bentor. Kasus kecelakaan tragis di salah satu jalan utama Kota Gorontalo yang menewaskan satu orang penumpang dan melukai pengemudi beberapa waktu lalu menjadi bukti nyata tingginya tingkat kerentanan bentor ketika harus berinteraksi dengan kendaraan bermotor lainnya di ruang jalan publik. Ironisnya, tidak ada mekanisme pengujian laik jalan yang dapat menjamin keamanan bentor karena ketiadaan regulasi teknis yang secara spesifik mengatur hal tersebut, sehingga setiap bentor yang beroperasi pada dasarnya membawa risiko keselamatan yang tidak terukur bagi semua pihak yang terlibat (Daud dkk., 2022).

Namun demikian, ketika persoalan ini dilihat dari sudut pandang sosial-ekonomi, gambaran yang muncul sama sekali berbeda dan tidak kalah kompleksnya. Bentor telah menjadi sumber mata pencaharian utama bagi ribuan kepala keluarga dari kalangan masyarakat menengah ke bawah di Gorontalo. Keberadaan transportasi informal seperti bentor muncul sebagai respons alami atas adanya kekosongan pelayanan transportasi publik yang memadai sekaligus keterbatasan akses masyarakat terhadap lapangan pekerjaan di sektor formal. Menjadi pengemudi bentor menjadi pilihan yang paling realistis dan rasional secara ekonomi karena pekerjaan ini tidak memerlukan keterampilan formal atau modal besar, sementara lapangan kerja di sektor formal masih sangat terbatas dan sulit diakses oleh masyarakat dengan tingkat pendidikan rendah. Kondisi objektif ini diperparah dengan fakta bahwa sektor industri di Gorontalo belum berkembang pesat, sektor jasa formal belum mampu menyerap banyak tenaga kerja, dan sistem pelatihan kerja yang diselenggarakan pemerintah kurang menyentuh masyarakat lapisan bawah. Akibatnya, ribuan keluarga secara langsung bergantung pada operasional bentor untuk

memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, mulai dari biaya pendidikan anak, kebutuhan pangan, hingga perawatan kesehatan (DJAMALUDDIN, 2013).

Situasi yang penuh dilema ini menyebabkan aparat penegak hukum cenderung lebih mengedepankan asas kemanfaatan daripada kepastian hukum dalam setiap pengambilan kebijakan operasional di lapangan. Penegakan hukum terhadap bentor lebih banyak menggunakan diskresi dengan mempertimbangkan kemanfaatannya bagi masyarakat kelas menengah ke bawah di daerah, serta sebagai bentuk pengakuan terhadap karakteristik budaya komunal masyarakat Indonesia yang menjunjung tinggi nilai kebersamaan dan gotong royong. Pendekatan yang humanis ini memang berhasil mencegah terjadinya resistensi sosial yang dapat berujung pada konflik horizontal, namun konsekuensinya norma hukum tidak diterapkan secara konsisten dan kepastian hukum semakin lemah. Dalam perspektif teori penegakan hukum, kondisi ini mencerminkan adanya ketegangan antara aliran legal positivism yang menuntut penerapan hukum secara ketat dan aliran sociological jurisprudence yang memandang hukum harus responsif terhadap kebutuhan masyarakat (Rahma, 2022).

Perbandingan dengan kebijakan yang diterapkan di daerah lain menunjukkan adanya alternatif pendekatan yang lebih terstruktur dan komprehensif dalam menyelesaikan persoalan transportasi informal. Beberapa pemerintah daerah secara tegas menyatakan bahwa bentor atau moda transportasi sejenis tidak diperbolehkan beroperasi karena tidak memenuhi standar keselamatan, administrasi, dan teknis sebagai angkutan umum. Namun demikian, penertiban yang dilakukan tidak bersifat represif dan mendadak, melainkan dilakukan secara bertahap dan persuasif dengan menyertakan solusi konkret bagi para pengemudi. Berbagai program seperti pengadaan becak kayuh dengan penguat tenaga listrik sebagai alternatif yang lebih ramah lingkungan dan aman, pendataan dan pemantauan lapangan secara berkala, pembinaan kepada pengemudi mengenai keselamatan berlalu lintas, serta kampanye penggunaan becak ramah lingkungan menjadi instrumen kebijakan yang dijalankan secara simultan. Pendekatan ini mencoba menyeimbangkan antara tuntutan penegakan hukum dan empati sosial, sehingga proses penertiban dapat berjalan efektif tanpa mengabaikan kesejahteraan warga yang terkena dampak (Mudana & Heriwibowo, 2016).

Di Gorontalo sendiri, upaya serupa belum terlihat secara nyata. Program pengalihan profesi atau penyediaan alternatif pekerjaan yang layak bagi para pengemudi bentor masih belum ada dalam agenda kebijakan pemerintah daerah. Padahal, berbagai penelitian telah menunjukkan bahwa faktor ekonomi dan rendahnya kesadaran masyarakat menjadi kendala utama dalam penegakan hukum terhadap sektor transportasi informal. Oleh karena itu, diperlukan regulasi khusus yang mengatur secara komprehensif, peningkatan koordinasi antarinstansi terkait, serta penyediaan alternatif pekerjaan yang memadai bagi para pengemudi. Tanpa solusi komprehensif yang mampu mengakomodasi kepentingan ekonomi para pengemudi, penegakan hukum yang tegas dan represif hanya akan memindahkan masalah dari ketidakteraturan lalu lintas menjadi masalah sosial baru berupa pengangguran dan kemiskinan yang justru lebih sulit diatasi.

Dilema penegakan hukum yang mengelilingi persoalan bentor ini sesungguhnya mencerminkan belum optimalnya fungsi hukum sebagai sarana pengendalian sosial yang berkeadilan. Dalam perspektif kebijakan hukum pidana, setiap upaya penegakan hukum harus mempertimbangkan keseimbangan yang proporsional antara kepentingan perlindungan masyarakat dan kepentingan pelaku, antara aspek kepastian hukum dan kemanfaatan sosial. Dalam konteks bentor, pendekatan represif semata tidak akan pernah mampu menyelesaikan akar persoalan karena kompleksitas masalah yang bersifat multidimensi. Diperlukan suatu kebijakan hukum pidana yang tidak hanya berorientasi pada aspek penindakan, tetapi juga pada upaya preventif melalui pembinaan berkelanjutan

dan penyediaan alternatif mata pencaharian yang layak (Nugoho, 2008). Hukum harus mampu memberikan pedoman yang jelas bagi semua pihak agar tidak menimbulkan ambiguitas dalam penerapannya. Ketidakjelasan norma dan pendekatan penegakan hukum yang tidak konsisten hanya akan memperkuat ketidakpastian hukum dan pada akhirnya merugikan semua pihak, baik masyarakat pengguna jasa bentor, para pengemudi yang menggantungkan nasibnya pada moda transportasi ini, maupun aparat penegak hukum itu sendiri yang setiap hari bergulat dengan dilema etika dan profesionalisme.

KESIMPULAN

Disharmoni regulasi antara Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengaturan Penyelenggaraan Angkutan Kendaraan Bentor telah menciptakan ketidakpastian hukum yang berdampak luas. Bentor berada dalam posisi abu-abu, tidak diakui secara nasional namun dilegitimasi oleh perda daerah. Kondisi ini diperparah dengan dilema penegakan hukum yang dihadapi aparat, yang harus mempertimbangkan antara kepastian hukum, keselamatan publik, dan realitas sosial-ekonomi ribuan pengemudi yang menggantungkan hidupnya pada bentor. Akibatnya, penegakan hukum berjalan inkonsisten dan tidak mampu memberikan perlindungan maupun kepastian bagi seluruh pemangku kepentingan. Diperlukan harmonisasi regulasi melalui pembentukan kebijakan hukum pidana yang komprehensif, yang tidak hanya bersifat represif tetapi juga mengakomodasi aspek pembinaan dan penyediaan alternatif mata pencaharian bagi pengemudi bentor, sehingga tercipta keseimbangan antara kepastian hukum, keadilan sosial, dan kemanfaatan bagi masyarakat Gorontalo.

REFERENSI

AKADJI, S. (2022). Efektifitas pendistribusian pupuk bersubsidi kepada masyarakat di kabupaten gorontalo. *Law & social justice journal*, *1*(1), 30–37.

Akustia, W. (t.t.). *Evaluasi Keterpaduan Antarmoda Transportasi Di Kota Gorontalo Evaluation of Intermodal Transport Integration in Gorontalo*.

Ali, Z. (2021). *Metode Penelitian Hukum*. Sinar Grafika.

Amalia, N. (2019). *Implementasi Kebijakan Pengendalian Becak Motor (Bentor) Di Kecamatan Tamalate Kota Makassar* [PhD Thesis, Universitas Negeri Makassar]. https://eprints.unm.ac.id/15517/

Chairunnisa, F. S. (2023). Analisis Kelayakan Bentor sebagai Kendaraan Angkutan Penumpang Berdasarkan UU No. 20 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *UMSIDA*. http://eprints.umsida.ac.id/11822/

Daud, M. R., Amin, B., & Sarlin, M. (2022). Penerapan Pemikiran Ki Hadjar Dewantara Studi Etnografi Pendidikan Di Sdn 61 Kota Timur Kota Gorontalo. *JAMBURA Elementary Education Journal*, *3*(2), 132–148.

DJAMALUDDIN, A. (2013). *Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Bus Hulonthalangi Di Kota Gorontalo* [PhD Thesis, Uninversitas Hasanuddin]. https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/25311/1/--aswandjama-5219-1-13-aswan-2.pdf

Habibie, A. S., Arti, A., & Rusmulyadi, R. (2024). Implikasi Pembentukan Produk Hukum Daerah Terhadap Penertiban Kenderaan Angkutan Becak Motor (Bentor). *Jurnal Litigasi Amsir*, *11*(2), 174–185.

Hasan, N. I., Bumulo, S., & Latare, S. (2025). Adaptasi Sosial Bentor Konvesional Di Tengah Persaingan Dengan Transportasi Online Maxim (studi Penelitian Di Area Pangkalan Bentor Citimall Gorontalo). *Jurnal Ilmiah Sosiologi Agama (JISA)*, *8*(2), 314–334.

Himawan, T. A., Isran, A., & Sulastri, P. (2025). Penegakan Hukum Becak Bermotor di Wilayah Kota Gorontalo. *JIAN (Jurnal Ilmiah Administrasi Negara)*, *9*(1), 28–38.

Katili, A. Y., & Tueno, N. S. (2020). Analisis Implementasi Kebijakan Pengaturan Pengoperasian Kendaraan Bentor Sebagai Moda Transportasi Di Gorontalo. *Publik (Jurnal Ilmu Administrasi)*, *9*(1), 46–54.

Moha, D. I. (2014). Analisis Persepsi Masyarakat Dalam Penggunaan Bentor Terhadap Pola Pergerakan Transportasi di Kota Gorontalo. *Radial*, *2*(2), 95–103.

Mudana, I. K., & Heriwibowo, D. (t.t.). *Pengoperasian Becak Motor (bentor) Di Wilayah Kota Gorontalo Operation Study Pedicab Motor (bentor) in the Region of Gorontalo*. Diambil 24 Februari 2026, dari https://scholar.archive.org/work/lmcaljohm5gojg6gijooetiory/access/wayback/http://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/warlit/article/download/691/416

Mudana, I. K., & Heriwibowo, D. (2016). Pengoprasian Becak Motor (Bentor) di Wilayah Kota Gorontalo. *Warta Penelitian Perhubungan*, *28*(2), 130–145.

Nugoho, A. J. (2008). *Peran polmas dalam rangka penertiban bentor di polres Gorontalo*. https://library.stik-ptik.ac.id/detail?id=30486&lokasi=lokal

Permana, A. (2022). *MEREBUT RUANG DI PERKOTAAN SUATU STUDI ANTROPOLOGI TENTANG BENTOR= Occupiying Urban Space: An Anthropological Study as Modes of Transportation in Gorontalo City* [PhD Thesis, Universitas Hasanuddin]. https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/24008/

Rahma, A. N. (2022). LEGALITAS BECAK MOTOR DI TINJAU DARI UNDANG â€“UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN. *Dinamika*, *28*(19), 6066–6084.

Tamu, Y. (2022). *Pengetahuan Tradisional dan Modernisasi Petani Studi Interaksi dan Perubahan Sosial Budaya pada Pengolahan Pertnian pada Sawah di Duhiadaa Kabupaten Pohuwato= Traditional Knowledge and Farmer Modernization Study of Socio-Cultural Interaction and Change in Agricultural Processing in Rice Fields in Duhiadaa, Pohuwato Regency* [PhD Thesis, Universitas Hasanuddin]. https://repository.unhas.ac.id/id/eprint/24002/