

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Kebutuhan akan sarana transportasi merupakan hal terpenting dan semakin diperlukan, khususnya untuk masyarakat yang tinggal di perkotaan dan perdesaan. Perlu adanya suatu sistem transportasi yang bisa menjamin pergerakan manusia yang aman, nyaman dan tertib. Becak motor adalah salah satu sarana transportasi yang banyak diminati di Indonesia lebih tepatnya di Yogyakarta. Kendaraan ini merupakan modifikasi becak kayuh, yang dimana ini memiliki fungsi untuk mengangkut orang atau pun barang dalam jumlah kecil, lalu dilengkapi dengan kabin penumpang angkutan tradisional yang masih sangat digemari oleh banyak masyarakat dan juga populer di Indonesia.

Becak yang semula digerakan dengan tenaga manusia digantikan dengan tenaga mesin. Perkembangan angkutan becak di Indonesia sangat berbeda dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Sebagian besar desain becak motor di beberapa wilayah pulau Jawa, ruang angkutnya berada di depan dan pengemudinya berada di belakang, sedangkan di Pulau Sumatera ruang angkutnya berada disamping pengemudinya. Becak motor ini telah banyak ditemui di beberapa kabupaten di Indonesia antara lain beberapa kabupaten di Jawa Timur, Jawa Tengah, Sumatera Utara dan masih banyak lagi di daerah-daerah di Indonesia. Seiring berjalannya perkembangan teknologi, becak

kayuh di modifikasi dengan menggunakan mesin dari sepeda motor dengan sebutan becak motor yang di kenal bentor.<sup>1</sup>

Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, sebuah kendaraan terdiri dari kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Becak termasuk kendaraan tidak bermotor karena untuk menggerakannya menggunakan tenaga manusia, sedangkan becak motor tidak termasuk ke dalam katagori kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor. Becak motor menggunakan mesin dari sepeda motor, bukan berarti becak motor termasuk kendaraan bermotor. Setiap kendaraan bisa dikatakan kendaraan bermotor apabila kendaraan tersebut masuk dalam persyaratan yang sesuai dalam pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Becak motor mulai di operasikan tanpa adanya proses pengujian terlebih ini tidak sesuai dengan Pasal 48 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menjelaskan ”*setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.*”<sup>2</sup>

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa becak motor tidak dijelaskan masuk dalam kategori kendaraan bermotor maupun kendaraan konvensional sebagai mana dalam UU LLAJ adalah perpindahan orang atau dari satu tempat ke tempat lainya menggunakan sistem

---

<sup>1</sup> Nizul Mutok (et.al), 2013, “Kajian Yuridis Normatif Terhadap Pengemudi Kendaraan Becak Bermotor Menurut Pasal 47 Junctis Pasal 77 dan Pasal 281 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, Artikel Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, hlm. 3.

<sup>2</sup> Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

sewa atau bayar. Manfaat dari becak motor ini lebih cepat dan terjangkau dari becak konvensional dan bisa menjangkau lebih jauh dari pada becak konvensional, dibalik manfaat ini masih terdapat pro dan kontra terhadap becak motor. Yang mana pihak pro pastinya pengemudi becak motor dan pihak pihak yang menguntungkan dalam keberadaan becak motor tersebut lalu pihak kontra adalah pihak kepolisian yang bertindak sebagai penegak hukum yang mempunyai peran aktor dalam penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Becak merupakan salah satu simbol budaya transportasi. Perubahan becak menjadi betor juga menunjukkan adanya perubahan budaya transportasi. Kebijakan penanganan becak motor di Yogyakarta dilakukan melalui Surat Edaran Gubernur DIY No. 551.2/0316 tanggal 24 Januari 2003 tentang “Larangan Pengoperasian Becak Bermotor”. Dalam peraturan tersebut, dijelaskan bahwa becak motor tidak termasuk kedalam jenis kendaraan bermotor yang telah ditentukan dalam PP No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan sehingga dilarang beroperasi. Acuanannya adalah Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” (UULLAJ) khususnya pasal 47 *Juncto* pasal 77 dan pasal 281.

Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta yang hanya berisi pelarangan Pengoperasian becak motor ternyata tidak menurunkan niat para pengemudi becak untuk memodifikasi becak menjadi betor. Akibatnya dari tahun ke tahun jumlah bentor yang beroperasi tidak semakin berkurang, namun malah semakin bertambah. Jumlah keseluruhan betor sendiri tidak dapat diketahui secara pasti. Data

yang diketahui berdasarkan penelitian pada tahun 2015 jumlahnya diperkirakan mencapai 1.700 unit. Data yang berhasil dihimpun tahun 2016 diperkirakan terdapat kurang lebih sebanyak 2.000 becak motor yang beroperasi di seluruh wilayah Yogyakarta.<sup>3</sup>

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang, serta barang dari tempat yang satu ketempat yang lain. Kota Yogyakarta juga yang mempunyai tingkat perkembangan yang cukup tinggi, baik dari aspek sosial ekonominya maupun penambahan jumlah penduduknya.

Masyarakat Kota Yogyakarta pada umumnya bergerak dalam bidang Pariwisata. Sangat bergantung pada moda angkutan umum penumpang dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari di samping kendaraan pribadi, baik untuk kawasan perkotaan maupun antar kota. Di samping Angkutan Umum Penumpang berupa kendaraan beroda empat, masyarakat Kota Yogyakarta juga menggunakan moda alternatif lainnya berupa ojek, becak yang pada perkembangan terakhir muncul kendaraan becak motor.

---

<sup>3</sup>Annas Makruf Haifani Jumhan, "Analisis Perilaku Motivsional Pengemudi Becak Sebagai Bahan Intervensi Kebijakan Penanganan Bentor di Yogyakarta", *Jurnal Administrasi Publik*, Vol 1, No. 2, (2020), hlm. 13

Becak motor di Yogyakarta juga dapat dilihat dari kurangnya kesadaran pengemudi becak untuk mematuhi tata tertib lalu lintas ketika melakukan pelanggaran seperti tidak mengisi surat keterangan kendaraan bermotor dan tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Naik angkutan umum ke kas daerah. Departemen Keuangan. Tentunya semua ini akan berdampak pada ketidakteraturan becak di jalan dan tidak adanya becak.

Peraturan baru tersebut juga harus memberikan perlindungan dan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi, khususnya pengguna jasa transportasi. Mengingat pentingnya peran lalu lintas dan angkutan jalan yang strategis, menguasai hajat hidup orang banyak dan sangat penting bagi seluruh lapisan masyarakat. a layanan transportasi Bagi mereka yang ingin melakukannya, prioritas harus diberikan pada layanan terbaik yang diberikan oleh pemerintah dan penyedia layanan transportasi. Selain perlindungan hukum atas hak-hak masyarakat sebagai konsumen transportasi juga harus mendapatkan kepastian.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat, dengan tetap memperhatikan kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan sekaligus mewujudkan sistem transportasi nasional yang handal dan terpadu.

Jalan serta segala macam perlengkapannya merupakan sarana penghubung daratan, mempunyai peranan penting bagi kehidupan manusia dalam berbagai bidang

untuk kemakmuran mereka. Masyarakat menggunakan jalan demi memenuhi kepentingan primer, sekunder, maupun tersier.<sup>4</sup>

## **B. Rumusan Masalah**

1. Bagaimana upaya serta Implementasi Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 551.2/0316 Tanggal 24 Januari 2003 tentang Larangan Pengoperasian Becak Motor terhadap beroperasinya becak bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta ?
2. Apa yang menjadi hambatan dalam penegakan hukum beroperasinya becak motor di Daerah Istimewa Yogyakarta?

## **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui penerapan Surat Edaran Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No. 551.2/0316 tanggal 24 Januari 2003 tentang “Larangan Pengoperasian Becak Bermotor.
2. Untuk mengetahui bagaimana upaya pemerintah daerah daerah Istimewa Yogyakarta dalam menangani becak motor di Daerah Istimewa Yogyakarta

## **D. Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian dalam ini mengarah kepada aspek berikut:

1. Manfaat teoritis : sebagai salah satu bahan perbandingan dari studi lebih lanjut dalam memberikan penjelasan atau pemaparan dalam mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang ilmu hukum khususnya Hukum Administrasi negara, hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan terkait

---

<sup>4</sup> Soejono soekanto, 1990, *Polisi dan Lalu Lintas*, Bandung, Bandar Maju, Hal. 15

dalam Upaya Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta dalam menangani beroperasinya becak motor di Daerah Istimewa Yogyakarta .

2. Manfaat praktis : hasil dari penelitian ini untuk memberikan informasi dan edukasi kepada masyarakat mengenai Upaya Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta dalam menangani beroperasinya becak motor di Daerah Istimewa Yogyakarta..