

# PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KEBERADAAN BECAK MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM

*by* Rumhul Fataa

---

**Submission date:** 05-Jan-2022 09:06AM (UTC+0700)

**Submission ID:** 1737592600

**File name:** JURNAL\_SKRIPSI\_ACC\_2021.pdf (529.83K)

**Word count:** 6668

**Character count:** 42370



**Di susun**

**Oleh :**

**Rumhul Fata**

**1311700165**

**Fakultas Hukum**

**Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya**

## PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KEBERADAAN BECAK MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM

Rumhul Fata<sup>1</sup>, Frans Simangung<sup>2</sup>

Email, [fatavalen94@gmail.com](mailto:fatavalen94@gmail.com), [frans@untag-sby.ac.id](mailto:frans@untag-sby.ac.id)

Fakultas Hukum

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

### ABSTRAK

Awalnya becak motor roda tiga (bentor) merupakan alat transportasi pribadi kemudian menjadi angkutan umum yang telah lama berjalan di bermacam kabupaten kota di Indonesia. Akan tetapi keberadaan bentor tidak tunduk pada keberadaan peraturan hukum pada tiap daerah untuk mempertanggungjawabkan keberadaan bentor di daerah tersebut. Keberadaan becak motor di kota-kota besar tidak hanya memerikan dampak positif bagi pengguna jasa tetapi juga dapat menimbulkan berbagai imbas negatif baik dari segi keselamatan dan kesejahteraan penumpang, legalitas sepeda motor roda tiga sebagai alat transportasi. Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Karya tulis ini akan menelaah apakah adanya becak bermotor selaku moda transportasi di Indonesia telah sejalan dengan peraturan perpu yang ada, dan tulisan ini juga membahas tentang Bagaimanakah dampak yang di timbulkan akibat dioperasikannya becak motor di jalan raya.

Kata kunci. Pengaturan, dampak, becak motor

### ABSTRACT

Initially, the three-wheeled motorized tricycle (bentor) was a means of transportation for men, then became public transportation which has long been operating in various regencies and cities in Indonesia. Unfortunately, the existence of bentors is not subject to the existence of legal regulations in each region to account for the existence of bentors in that area. The existence of motorized tricycles in big cities not only has a positive impact on service users but can also cause various negative impacts both in terms of passenger safety and welfare. the legality of three-wheeled motorcycles as a means of transportation. Based on Law Number 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation. This paper will examine whether the existence of motorized rickshaws as means of transportation in Indonesia is in accordance with the applicable laws and regulations, and this paper also discusses the impact of the operation of motorized rickshaws on the highway.

Keywords. Setting, impact, motor rickshaw

## PENDAHULUAN

### 1.Latar Belakang Masalah

Transportasi adalah bisnis yang begitu perlu di masyarakat dalam sehari - harinya di Indonesia. Begitu penting transportasi untuk masyarakat di Indonesia dikarenakan adanya salah satu faktor, kondisi geografis di wilayah Indonesia yang ada beberapa dari ribuan pulau besar juga kecil, badan air yang beberapa besar ada dari laut, danau serta sungai. dan transportasi udara. seluruh wilayah Indonesia. Pada dasarnya beberapa masyarakat lebih bergantung kepada angkutan umum untuk memenuhi keperluan sehari - harinya, dikarenakan dari sebagian masyarakat jenjang perekonomiannya bisa dibidang kurang cukup atau bisa saja terjadi karena tidak mempunyai kendaraan pribadi.

Dengan terdapatnya perubahan atas kendaraan dari tahun ke tahun, produksi dari pertama becak bertenaga manusia saat ini semakin berkembang dengan memodifikasi atau melakukan modifikasi konstruksi menggunakan mesin.<sup>1</sup> Terkait bermotor dan tambahan lainnya dikenal sebagai becak bermotor. Keberadaan becak bermotor menghadirkan kelebihan dan kekurangan di beberapa tempat. Pengemudi becak merasa keberadaan becak bermotor menjadi mengganggu, heran karena orang sekarang lebih suka menggunakan becak bermotor dengan kecepatan yang lebih cepat dan lebih baru daripada sistem becak yang masih belum ada perubahan misalnya becak dengan pedal.

Angkutan atau transportasi merupakan aktivitas sehari-harinya yang penting dan sangat diperlukan di dalam keperluan masyarakat Indonesia. Transportasi sangat penting untuk warga Indonesia tentunya disebabkan karena adanya faktor, seperti keadaan geografis Indonesia yang ada beberapa dari ribuan pulau besar juga kecil, perairan yang beberapa besar terdiri dari perairan, pulau-pulau dan sungai. Hal ini memberikan kemungkinan transportasi menjadi di luar. Dengan darat, laut atau udara ke seluruh daerah Indonesia. Disarankan, ada tiga hal yang menjadikan sebuah bangsa menjadi besar dan sejahtera, yakni ketersediaan Tanah yang subur, sumber daya manusia yang terampil, mobilitas orang, dan barang dari salah satu lokasi ke lokasi lain. Tiga hal yang diusulkan untuk membuat negara menjadi makmur dan besar. Dengan suburnya tanah, SDM yang memiliki keterampilan, dan kemudahan transportasi orang dan barang dari suatu lokasi ke lokasi tujuan. Dibandingkan dengan tubuh, sudah menjadi urat nadi utama berbagai hal, dari segi sosial, politik, ekonomi, budaya, dan lain-lain, adalah transportasi.

Becak merupakan alat transportasi yang sangat terkenal di Indonesia. Warga kota tentunya sudah tidak asing lagi dengan transportasi becak ini. Sepeda roda tiga jenis ini awalnya didatangkan oleh orang Cina sekitar abad 20. Kendaraan yang menggunakan tenaga pedal pengemudi sedikit demi sedikit mulai menyatu dengan masyarakat. Karena merupakan bentuk tradisional, becak tidak hanya sebagai alat angkut penumpang dan barang tetapi juga menjadi kan ketertarikan wisata untuk mengembangkan pariwisata di tempat daerahnya. Becak seperti simbol dan sudah menjadi budaya yang tidak bisa dipisahkan dengan masyarakat Indonesia. Namun

<sup>1</sup>Soerjono soekanto, 1985, kesadaran hukum dan kepatuhan hukum, edisi pertama, Jakarta, hlm 152

seiring berjalannya waktu di kota sering kita jumpai berbagai jenis transportasi yang sebagian besar telah mengalami perubahan bentuk dan tampilan. Sebagai contoh kita sering melihat becak motor atau yang biasa disebut dengan penjaja beras. Bentor merupakan alat transportasi seperti becak, namun dengan tambahan kendaraan jenis sepeda motor.

Seperti yang diketahui bahwa Indonesia ialah negara hukum, sehingga perihal ini terdandung defenisi bahwa seluruh hal yang dilakukan oleh warga negara dan pemerintah Indonesia harus berdasarkan hukum. Oleh karena itu, setiap kebijakan yang diterapkan di Indonesia tentunya memiliki asas atau landasan hukum tersendiri.<sup>2</sup> Sedangkan untuk transportasi, tentunya semua sarana transportasi yang beroperasi memiliki peraturan perundang-undangan atau dasar hukum yang ditentukan oleh pemerintahan. Namun, kendaraan yang beroperasi tanpa aturan hukum yang jelas dapat dianggap ilegal. Jika melihat UU No. 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), ada dua jenis kendaraan dalam undang-undang tersebut, yaitu kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Dan peruntukan kendaraan bermotor tidak mengatur keberadaan becak motor. Jenis-jenis kendaraan bermotor yang dijelaskan dalam Undang-undang hanya meliputi:

1. Mobil penumpang;
2. Sepeda motor;
3. Mobil barang;
4. Kendaraan khusus; dan
5. Mobil bus.

Disamping itu, legalitas dari angkutan jalan becak yang beroperasi menjadi pertanyaan karena keselamatan penumpang tidak terjamin yang Pengendara becak bawa. Pengendara becak juga tidak mempunyai kontribusi atas daerah walau angkutan umum dan kendaraan bermotor lain wajib berkontribusi atas daerah. Dalam pemasangan mesin sepeda motor yang lebih baik, bender memiliki daya dan kecepatan yang lebih tinggi daripada hoist yang dioperasikan dengan pedal, tetapi dengan kecepatan dan kekuatan ini, bender tidak mempunyai mekanisme pengawasan yang tepat, maka faktor keamanannya tidak terjamin. Penertiban pickup dilaksanakan oleh pihak kami dengan bukti pelanggaran (*box office*) bagi pengemudi, namun trailer motor tetap beroperasi di kota" seperti di Surabaya.

---

<sup>2</sup>Rifadli, Bahsuan, Usman, A., dan Sumaga, 2006, Analisis Kelayakan Bentor Ditinjau Dari Kemampuan Mesin Sepeda Motor, Jurnal Teknik Universitas Negeri Gorontalo, Vol. 4, No.2.

salah satu contoh di Kota Surabaya Perda Kota Surabaya no 2 Tahun 2014 Tentang Penyelenggara Ketertiban Umum dan Ketentraman Masyarakat. Alasan diterbitkannya surat edaran tersebut adalah karena sepeda motor roda tiga dianggap tidak memenuhi spesifikasi teknis, standar keselamatan, dan pengawasan seperti yang tercantum pada Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 mengenai Kendaraan. Mengabaikan spesifikasi standar pabrik sepeda motor, standar pengoperasian dan pengawasan teknis akan berdampak negatif pada konsumen sepeda motor roda tiga. Maka dapat dinyatakan pengendara sepeda motor telah mengesampingkan kenyamanan, keselamatan, dan keselamatan penumpang becak yang perhal ialah konsumen.<sup>3</sup> Atas perbuatan penumpiang mengesampingkan kenyamanan, keselamatan, dan keselamatan penumpang sehingga mengakibatkan kerugian untuk penumpang, maka harus bertanggung jawab jika penumpang mengalami kerugian.<sup>4</sup>

Perbuatan merugikan pengangkut termasuk pelanggaran hak penumpang selaku konsumen. Hak konsumen tercantum pada Pasal UU Perlindungan Konsumen, yakni:

- 11 a. hak terhadap kenyamanan, keselamatan dan keamanan pada saat melakukan konsumsi jasa dan/atau barang;
- b. hak untuk melakukan pemilihan barang dan/atau jasa dan mendapatkannya sejalan dengan syarat dan nilai tukar yang dijanjikan dan dijamin;
- 3 c. Hak terhadap informasi yang jelas benar, dan benar perihal keadaan dan jaminan jasad/atau barang;
- d. hak untuk mendengar saran dan pengaduannya tentang jasa dan/atau barang yang dipergunakan;
- e. Hak atas pembelaan dan pembelaan yang memadai serta berupaya menyelesaikan sengketa perlindungan konsumen;
- f. Hak atas nasihat dan edukasi pelanggan;
- g. Hak dalam dilayani atau diperlakukan secara jujur, akurat, dan tanpa diskriminasi;
- 3 h. Hak atas ganti rugi dan/atau penggantian, bila jasa dan/atau barang yang diterima tidak benar atau sejalan dengan persetujuan;
- i. Hak-hak yang tercantum pada ketentuan aturan perpu lain.

Namun jika melihat di beberapa daerah di Indonesia, becak motor menjadi sebuah transportasi umum yang terbanyak dipergunakan di masyarakat. Salah satu contohnya yaitu di Provinsi Sumatera Utara, yakni Kota Tebing Tinggi dan kabupaten Dairi. Di daerah tersebut becak telah dijadikan moda transportasi yang umum. Pemerintah Kota Tebing tinggi mengizinkan untuk becak motor beroperasi di wilayahnya. Izin berjalannya becak motor di Kota

<sup>3</sup><https://id.scribd.com/presentation/331141508/Keberadaan-Angkutan-Umum-Becak-Motor-Di-Jogja>

<sup>4</sup>Anonim, Pemerintah Kota Tebing Tinggi Nomor 3, 2007, Retribusi Izin Mendirikan Perusahaan Dan Operasi Becak Bermotor, Walikota Tebing Tinggi, Tebing Tinggi.

Tebing tinggi mengacu kepada Peraturan daerah No. 3 tahun 2007 mengenai Retribusi izin membuat Perusahaan dan Operasi Becak dan Motor. Sedangkan di Kabupaten Dairi, izin berjalannya becak motor Kabupaten Dairi didasari kepada Peraturan Daerah Kabupaten Dairi No.16 tahun 2000 mengenai Usaha Angkutan Umum.

## 2. RUMUSAN MASALAH

1. Apakah keberadaan becak motor selaku sebuah sarana transportasi di Indonesia telah sejalan dengan aturan perpu yang ada ?
2. Bagaimanakah dampak yang di timbulkan akibat dioperasikannya becak motor di jalan raya?

## 3. METODE PENELITIAN

### a. Jenis Penelitian

Jenis riset yang dipergunakan penulis pada skripsi ini adalah riset normatif. Hukum dapat dipahami selaku suatu standar tertulis yang ditetapkan dan diumumkan secara resmi oleh pemerintah suatu korporasi. Selain hukum tertulis, dalam masyarakat ada standar tidak tertulis tetapi efektif yang mengatur perilaku anggota masyarakat ... Norma atau hukum mengandung kehendak untuk memberikan aturan tingkah laku seorang individu, orang atau sekelompok pada kaitannya dengan pihak lain sebagai serta makhluk hidup lainnya dan alam di sekitarnya.

### b. Metode Pendekatan

Penulisan penelitian ini menggunakan beberapa metode penyelesaian antara lain yaitu menggunakan metode Pendekatan Undang-undang (*statute approach*) dipergunakan dalam melakukan kajian dasar hukum terhadap *legal issue* yang diamati dan *conceptual approach* atau Pendekatan Konseptual dipergunakan dalam menganalisis dan mengkaji kerangka piker, landasan teoritis atau kerangka konsep *legal issue* yang akan diamati. Penelitian normatif harus menggunakan pendekatan yang bersifat perundang-undangan. dikarenakan dalam penelitian ini Undang-undang sebagai landasan utama.

## PEMBAHASAN

### A. Sejarah Becak Secara Umum

Becak bersumber dari bahasa Hokkein yaitu *be chia* berarti kereta, sementara pada kamus besar bahasa Indonesia (KBBI), karena merupakan alat transportasi umum, misalnya becak dengan satu roda belakang dan dua roda di depan. Secara historis, perkembangan transportasi sangat lambat, berkembang dengan perubahan bertahap. Transportasi dimulai dengan penemuan roda sekitar 3.500 SM. digunakan untuk memudahkan pergerakan suatu objek. Becak adalah kendaraan darat, sejarah tidak pernah membunuh becak. Sejak zaman Belanda sampai pemerintahan Orde Baru, usaha menyingkirkan becak tidak pernah berhasil. Becak merupakan wujud kesetiaan seorang suami terhadap istrinya, mirip dengan kisah yang ada pada penemuan kendaraan sederhana ini. Dalam satu saat pada tahun 1865, Jonathan Goble, seorang misionaris Amerika, saat berjalan melalui pemandangan Yokohama, Jepang, berpikir agar membuat sebuah mobil untuk istrinya yang tidak dapat berjalan, Eliza Weeks. Dia mulai membuat gambar mobil kecil tanpa atap di selembar kertas.

Seperti halnya kelahiran becak, tidak diketahui kapan becak populer di Indonesia. Lea Jellani dalam *Like a Spinning Wheel*, menulis bahwa boneka anjing didatangkan dari Hong Kong dan Singapura ke Batavia di tahun 1930. *Java Shimbun*, dirilis pada 20 Januari 1930-an, diperkenalkan untuk perjalanan dari Makassar ke Makassar. Batavia pada akhir 1930-an ini adalah ditambah dengan catatan perjalanan jurnalis Jepang ke bermaacm wilayah Indonesia, diantaranya Makassar.

Kata becak (*betjak*) juga bersumber dari bahasa Cina, *bee* (kuda) dan *tja* (gerobak) ataupun makna kereta kuda. Pertama kali diperkenalkan ke Indonesia pada awal abad ke-20 untuk tujuan para pedagang Cina membawa benda. Di tahun 1937, seperti yang tertulis di *Star Weekly*, apa yang disebut "becak" seperti *batjak/betja/Beetja* tidak digunakan sampai tahun 1942, ketika becak mulai dipergunakan sebagai alat transportasi kenyamanan umum. Jumlah *cyclo* sebenarnya meningkat pesat pada saat Jepang datang ke Indonesia di tahun 1942.

Kontrol ketat Jepang kepada pemakaian bentor dan pelarangan kepemilikan pribadi atas kendaraan bermotor menciptakan becak motor - mempromosikan moda transportasi alternatif terbaik hanya di kota-kota besar misalnya Surabaya dan Jakarta. Para pemimpin bahkan mengatit dan melakukan mobilisasi kelompok, diantaranya pengemudi becak, untuk perang dengan pusat pelatihan pemuda, yang memberikan pengajaran konsepsi politik dan keterampilan organisasi kantor. Setelah dilarang berjalan di Jakarta dikarenakan alasan yang tidak mendasar berdasarkan Perda 11 Tahun 1988, yang mengatur bahwa satu-satunya alat transportasi resmi adalah kereta api, taksi, bus, dan kendaraan bermotor roda tiga. 1943 menyatakan bahwa berangkat didatangkan ke Batavia dari Makassar di akhir tahun 1930-an.

Setelah Perang, pada saat jalan dan moda transportasi terjadi perkembangan dengan pesat, becak masih ada. Bahkan, telah menjadi moda transportasi yang banyak digunakan di semua Indonesia. Dari pertengahan sampai akhir 1950-an, Jakarta memiliki antara 25.000 dan 30.000 becak. Total pengikut meningkat 5 kali lipat di tahun 1970. Becak tidak benar-benar tergantikan



oleh modernisasi. Ini sebenarnya melalui proses evolusi, selain memiliki variasi yang unik di setiap daerah. Terdapat dua macam becak yang umum digunakan di Indonesia,:

- a) Becak dayung, yakni sepeda untuk bersepeda, di mana pengendaranya harus mempergunakan kakinya untuk mengayuh sepedanya. Becak misalnya ini sering ditemukan di wilayah Jawa.

Becak motor ialah kendaraan yang mempergunakan mesin untuk mendorong. Becak ini dapat ditemukan di Sumatera Setelah perang, becak masih bertahan ketika rute dan moda transportasi dikembangkan secara luas. Bahkan, ia telah menjadi sistem transportasi di semua Indonesia. Dari pertengahan sampai akhir 1950-an, Jakarta memiliki 25.000 sampai 30.000 becak. Total becak membludak 5 kali lipat di 1970-an. Becak sebenarnya belum terdepak atau tergerus oleh modernisasi. Sebaliknya, ia berkembang di samping variasi uniknya di setiap wilayah. Terdapat dua jenis becak yang umum digunakan di Indonesia,.

1. Becak adalah gerobak sepeda, dan pengendara harus menggunakan kaki mereka untuk mendayung gerobak. Becak seperti itu biasanya ditemukan di Jawa
2. Becak otomatis adalah becak otomatis yang menggunakan mesin sebagai penggerak. Becak ini dapat ditemukan di Sumatera<sup>5</sup>

## B. Pengaturan Hukum Keberadaan Becak Di Indonesia

Berdasarkan UU No22 Tahun 2009 mengenai Angkutan Jalan dan Lalu Lintas, pasal ini tidak melarang penggunaan angkutan umum roda dua atau tiga. Pasal 138 (3) UU 22/2009 hanya menyatakan bahwa angkutan umum barang dan/atau orang hanya diizinkan dengan kendaraan bermotor yang tersedia untuk umum. Sebelum UU 22/2009, UU No. 1 Tahun 1992 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 mengenai Lalu Lintas Jalan, disebutkan bahwa orang yang menggunakan angkutan umum diangkut dengan bus atau mobil pribadi. Keputusan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 mengenai Angkutan Jalan dianggap sah apabila tidak bertentangan atau tidak diganti dengan kendaraan baru. Angkutan umum roda dua (ojek) dan kendaraan roda tiga (bemo dan bajaj) diperbolehkan dalam satu area

Becak atau dayung tradisional di Yogyakarta ditetapkan sebagai alat transportasi tradisional dan telah diatur dalam Peraturan Daerah SAR Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 yang mengatur tentang konservasi dan spesifikasi teknis. Izin pengoperasian becak motor di Kota Tebing Tinggi ialah Perda Kota Tebing Tinggi No. 3 Tahun 2007 mengenai Pengoperasian Becak Motor dan Perizinan Izin Pendirian, sedangkan daerah lain sudah melarang. .

Angkutan sepeda memenuhi unsur pasal 1 angka (9) dan interpretasi pasal 1 angka (9) Undang-Undang Lalu Lintas Jalan (ULLAJ) yang menjelaskan bahwa kendaraan tidak bermotor ialah kendaraan yang dijalankan oleh tenaga hewan dan/atau manusia. dan disini kami tidak mengatakan bahwa becak berfungsi sebagai angkutan umum, sehingga jika dianalisa maka becak hanya memenuhi beberapa faktor yaitu :

<sup>5</sup>Soejonosoeanto, 1983, *Beberapa Aspek Sosial Yuridis*, Bandung , hlm.121

1. kendaraan becak yang digunakan masyarakat dalam hal ini ialah penumpang;
2. Kendaraan becak meminta bayaran dari penumpang;
3. Angkutan becak adalah alat angkut beroda tiga

Akan tetapi tidak mencukupi syarat selaku :

- a. angkutan yang bermotor atau mempunyai mesin yang mempergunakan mesindua atau 4 tak,
- b. tidak ada izin untuk akses umum dan barang-barang lainnya sebagai syarat angkutan umum; Mengingat kategori ini, angkutan umum tidak termasuk dalam bagian angkutan umum. Karena angkutan tidak tergolong dalam kategori angkutan umum, ketentuan tersendiri Pasal 34 sampai dengan 48 Undang-Undang Angkutan Jalan (ULLAJ) tidak dapat diterapkan untuk angkutan becak.

Berdasarkan hukum pengangkutan, jika ada kerugian, tanggung jawab ada pada pengangkut. Dalam arti, pengangkut harus bertanggung jawab dimulai dari pemuatan barang dan/atau penumpang ke atas sarana pengangkut atau pembongkaran barang dari sarana pengangkut atau penyerahan terhadap penerima barang, karena tanggung jawab adalah kewajiban terhadap perbuatan seseorang, persis apa yang diminta darinya.<sup>6</sup>

Kapasitas becak yang biasa yaitu satu pengemudi atau dua penumpang. Menjadi pengemudi becak adalah cara mudah dalam mencari nafkah, maka total pengemudi becak di daerah dengan pengangguran tinggi bisa sangat besar, yang akan menyebabkan banyak komplikasi lalu lintas. Dilihat dari dinamikanya, trailer dapat dibagi menjadi:

1. Becak kayuh Becak yang mempergunakan sepeda, bertenaga penggerak manusia, selaku pengemudi
2. Becak bermotor ialah becak yang mempergunakan mesin sebagai mesin untuk sepeda motor, dari segi bentuk, terdapat dua macam becak yang biasa dipergunakan di Indonesia:
  - a. pengemudi becak yang ada di belakang. Tipe ini terdapat di Jawa.
  - b. pengemudi becak yang ada di samping. Macam ini banyak ditemui di Sumatera.
  - c. Kedua bentuk tersebut mempunyai beberapa bentuk aktuasi yang dibantu oleh mesin atau manusia. Helicak ("becak helikopter", sejenis kendaraan bermotor berupa helikopter) dan bentor dari daerah timur, misalnya, didorong oleh mesin belakang. Bentor dari Sumatera, terutama Sumatera utara, digerakkan oleh mesin bantu.
  - d. Becak roda tiga yang dipasang di depan juga ada di beberapa <sup>1</sup> negara lain, seperti India, Bangladesh dan Pakistan. Dalam model ini, sepeda ataupun sepeda motor dipergunakan

selaku penggerak dan diposisikan pada depan penumpang; menjadi tenaga manusia, mengangkut penumpang dengan becak

Becak bermotor yang bersumber dari sepeda motor telah diubah menjadi becak dengan troli bantu yang dapat menampung 3 orang, termasuk 1 operator dan 2 orang yang duduk di atas kendaraan. Meskipun UU No. 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur salah satu jenis becak motor, namun tidak ada peraturan yang mendefinisikan kendaraan bermotor roda dua atau tiga sebagai alat transportasi kendaraan bermotor umum dan tidak secara tegas melarang penggunaannya sebagai sepeda motor umum. sarana angkutan atau angkutan umum seperti dimaksud dalam Pasal 7 ayat (2) dan ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Maka dari itu, di bermacam wilayah di Indonesia sudah menggunakan bentor sebagai sarana transportasi umum bagi masyarakat untuk bepergian, dan daerah lain tidak menerapkannya karena menganggap tidak ada acuan UU No. 22 Tahun 2009 berkenaan angkutan jalan dan lalu lintas.

Sebuah kota yang ada di Indonesia yang melakukan pelarangan penggunaan becak yaitu Jakarta. Larangan becak berjalan di Jakarta pada akhir 1980-an. Alasan resmi termasuk "eksploitasi manusia terhadap manusia". untuk menggantikan ialah kancil, bajaj, helicak, dan kemudian ojek. Seiring berjalannya waktu, becak yang selama ini digambarkan ini tradisional dan ramah lingkungan. Kini telah mengalami transformasi luar biasa menjadi sepeda roda tiga mekanis yang digunakan sebagai becak motor umum.<sup>7</sup>

Becak bermotor yaitu bersumber dari sepeda motor diubah kendaraan roda tiga dengan roda bantu dengan daya tampung maksimal 3 orang yang terdiri dari satu pengemudi dan dua penumpang. Hal ini ialah perbedaan macam sepeda motor yang dilakukan perubahan menjadi sepeda motor biasa, meskipun UU lalu lintas jalan no. 22 tahun 2009 membenarkan modifikasi salah satu sepeda motor menjadi sepeda motor umum. , tetapi tidak ada undang-undang yang mendefinisikan kendaraan roda dua atau tiga. Merupakan kendaraan beroda selaku kendaraan umum dengan tegas dilarang mengemudi selaku angkutan umum atau menurut aturan Pasal 22 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 7 (2) dan (3) Tahun 2009.

Berlainan dengan Jakarta, pada Perda Khusus Ibukota Jakarta No8 tentang Ketertiban Umum Tahun 2007, secara tegas melakukan pelarangan perjalanan bentor selaku alat transportasi umum, seperti dimaksud dalam Pasal 2(6), terutama melarang setiap orang atau badan yang memproduksi, mengoperasikan atau transportasi umum 4 langkah atau dua langkah. Kegiatan penegakan hukum ditujukan untuk penegakan hukum dalam rangka mewujudkan keadilan sejalan dengan aturan perpu yang ada, dan dalam memberikan perlindungan harkat, ketertiban, ketentraman, dan kepastian hukum manusia. Sajipto Rahardjo pernah menjelaskan bahwa penegakan hukum berbeda dengan penegakan hukum. hukum). Memang benar bahwa satu orang dapat menerapkan hukum untuk pemeliharaan keadilan, namun pihak lain dapat menerapkan hukum dalam mewujudkan tujuan dan kepentingan lain. Sedangkan itu, berdasarkan pendapat Soerjono Soekanto, penegakan hukum ialah tindakan mengatur hubungan nilai. Dirangkum dalam aturan, pendapat yang kuat diekspresikan dalam sikap dan tindakan

<sup>25</sup>  
<sup>7</sup>E. Sumaryono, 1995, *Etika Profesi Hukum (Norma-Norma Bagi Penegak Hukum)*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta, hlm 115.

Berdasarkan pendapat O. Notohadimidjodjo, terdapatnya (empat) standar penting pada menerapkan hukum, yakni:

- a. Kemanusiaan: Standar manusia mensyaratkan bahwa dalam penegakan hukum, orang harus selalu diperlakukan sebagai manusia, karena mereka memiliki martabat individu. Tahun
- b. Keadilan adalah keinginan yang konstan dan konstan dalam memberiatas pihak lain seluruh yang menjadi kewajiban mereka
- c. Kepemilikan: Kepemilikan atau ekuitas ialah sesuatu yang harus dipertahankan selama penegakan hukum dalam menghilangkan ketajamannya. Sifat ini harus diperhitungkan, khususnya dalam hubungan kehidupan manusia dengan masyarakat.
- d. Integritas: Seorang advokat <sup>49</sup> atau penegak hukum harus jujur dalam menjalankan hukum atau mematuhi hukum, dan untuk memberikan pelayanan penggugat dalam mencari keadilan dan hukum. Maka, tiap pengacara harus menjaga integritasnya sebanyak mungkin dan menghindari proses penipuan dalam kasus. Masalah utama penegakan hukum yang tidak dapat dipisahkan dari sistem hukum berkaitan dengan 3 komponen, yakni hakikat hukum, struktur hukum, dan budaya hukum.

### C. Standar Izin Operasional Becak Bermotor

Pasal 47 UU . Dalam UU No. <sup>33</sup> 22 Tahun 2009 tentang Angkutan dan Angkutan Jalan, tidak ada alasan untuk memasukkan becak motor dalam kendaraan pengangkut. Namun, tidak ada <sup>5</sup> peraturan pemerintah berdasarkan Pasal 1 Ayat 5. No. 41 Tahun 1993 mengenai angkutan jalan, sepeda motor digambarkan sebagai kendaraan roda dua atau roda tiga tanpa rumah. Pasal 1 Ayat 6 juga dengan jelas mengatur “mobil penumpang adalah kendaraan dengan paling banyak delapan tempat duduk, dengan atau tanpa alat angkut, kecuali tempat duduk pengemudi”.

Ketentuan tersebut tidak termasuk dalam golongan <sup>32</sup> mobil penumpang yang dapat digperunakan untuk angkutan umum, UU No, 22 Ayat 7 (1) Tahun 2009 mengenai <sup>52</sup> lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 1 Januari 1993. Menurut Pasal 7 Ayat 3 dijelaskan bahwa kendaraan roda tiga dan lain-lain tidak termasuk dalam fungsi tersebut. “Kendaraan jenis b, huruf c, dan huruf d seperti termaksud dalam ayat (2) dikelompokkan menurut fungsinya. Mobil pribadi, dan mmobil pada umumnya, faktor-faktor yang menghambat beroperasinya kendaraan bermotor becak tanpa izin tertentu di dalam Kota antara lain disebabkan oleh:

- a. Kurangnya umpan balik dari pemangku kepentingan Mengusulkan saran dalam menjadikan pengaturan becak motor roda tiga sangat penting bahkan dalam bentuk keputusan walikota, yang bertujuan untuk lebih memaksimalkan efisiensi kerja
- b. Kurangnya koordinasi antara Kementerian Perhubungan, polisi dan Panitia Rakyat Daerah. Kurangnya respon terhadap usulan regulasi atau regulasi lainnya dari Departemen Perhubungan kepada pemangku kepentingan seperti Satlantas dan DPRD, karena kurangnya koordinasi yang efektif antara ketiga instansi tersebut, menjadi bukti masih adanya pembagian tanggung jawab diantara ketiga lembaga tersebut.

- c. Keuntungan dan kerugian dikalangan masyarakat, pemilik becak bermotor becak bermotor dalam kota Membawa kenyamanan masyarakat dalam menggunakan transportasi umum, tetapi ada beberapa masalah di baliknya yang mengakibatkan kesulitan antara masyarakat dengan masyarakat yang menggunakan jasa angkutan dan trayek pengguna lain.<sup>8</sup>

Menurut ketentuan UU Lalu Lintas Jalan No. 22 Tahun 2009, pengoperasian kendaraan bermotor mengatur persyaratan teknis, pengendalian teknis kendaraan bermotor, dan pemeriksaan Kendaraan bermotor. Agar kendaraan dapat digunakan sebagaimana mestinya dan memenuhi standar keselamatan, diperlukan prasyarat teknis. Persyaratan teknis tersebut diatur dalam Pasal 8 UU No22 Tahun 22009, meliputi:

- a). menyediakan b). Peralatan; dibandingkan dengan c).ukuran; D). Tubuh; e). Desain teknis kendaraan sejalan dengan spesifikasi pabrikan; F). Memuat; G). Menggunakan; H). Kendaraan bermotor penarik; i). Suku cadang kendaraan bermotor

Becak bermotor ini seringkali merugikan Pengguna jasa transportasi becak ini dan pengguna jalan lainnya. Termasuk banyaknya kendaraan roda tiga yang tidak mengikuti aturan di jalan, Hal ini berakibat kepada keselamatan pengguna jalan dan penumpang. Dampak dari tidak terdapatnya standar izin operasi kendaraan bermotor becak di dalam kota diantaranya:

1. Faktor-faktor penyebab kemacetan/kemacetan jalan antara lain berlalunya kendaraan dalam jumlah besar dan kurangnya kesadaran pengemudi kendaraan kepada rambu-rambu. Ini biasa ada dalam becak motor. Itu menyebabkan malapetaka di jalan.
2. Tidak ada lisensi untuk beroperasi. Soal izin Keberadaan becak di kota ini belum memiliki raturan khusus untuk melakukan pengaturan terhadapnya, hanya aturan gubernur yang terlihat belum membuahkan hasil, karena belum terlihat adanya upaya perangkat. ecek-ecek. sinyal. Sebagai aturan, dan tentu saja, angkutan umum memiliki lisensi untuk becak , tetapi keberadaan becak di kota di luar kendali. Kebingungan dan kebingungan ada di mana-mana, karena orang masih bisa membuat becak motor dan mengoperasikannya di mana pun mereka mau. Isu ini kerap dilontarkan warga yang menentang maraknya peredaran sepeda roda tiga, akan tetapi seberapa jauh ini belum terdapat tindakan yang dilaksanakan untuk mengatasinya.
3. Tidak ada kontribusi becak terhadap pendapatan lokal. Transportasi semua jenis orang dan hal-hal yang aktif di kkota, pendapatan daerah yaitu pajak izin usaha, izin jalan dan pajak kendaraan bermotor roda tiga tanpa izin dan gandengan. jalan dan pajak kendaraan mereka, mereka asih sepeda motor.

Uji coba kendaraan bermotor ialah aktivitas yang bertujuan untuk memeriksa dan menguji bahwa suku cadang dan komponen kendaraan bermotor, trailer dan trailer memenuhi persyaratan teknis dan pengendalian teknis. Ada tiga jenis pemeriksaan kendaraan bermotor, di atranya :

- a. Uji Berkala Pengujian Rutin Pemeriksaan Berkala adalah uji coba yang dijalankan terhadap dasar fisik kendaraan bermotor atau studi desain dan rekayasa kendaraan bermotor, gandengan atau gandengan sebelum kendaraan bermotor tersebut diproduksi, mengekspor dan/atau merakit dan/atau mengimpor motor curah dan modifikasi kendaraan.
- b. Uji Tipe adalah pengujian mobil yang dilakukan secara berkala pada semua mobil, trailer, dan trailer yang digunakan di jalan.
- c. Spesimen uji Spesimen uji untuk uji kesesuaian produksi serial dengan sertifikat uji tipe.<sup>9</sup>

Namun jika melihat di beberapa daerah di Indonesia, bentor menjadi suatu transportasi umum yang sering digunakan oleh masyarakat. Salah satu contohnya adalah di Provinsi Sumatera Utara yakni Kota Tebing Tinggi dan . Bentor telah menjadi sarana transportasi yang populer di daerah tersebut. Pemkot Tebing Tinggi beri izin becak bermotor

<sup>6</sup>Peraturan Daerah Kota Tebing Tinggi No. 3 Tahun 2007 mengenai Izin Penyelenggaraan Becak Untuk Pendirian dan Penggerak Perusahaan. Secara umum, becak mmoto beroperasi di wilayahnya. Izin berjalannya becak motor di Kota Tebing tinggi Merujuk pada Peraturan Daerah No. 3 Tahun 2007, yang menyangkut pungutan pajak atas izin mendirikan perusahaan dan mengoperasikan sepeda motor dan sepeda motor. Sementara <sup>1</sup>di Kabupaten Dairi, izin pengoperasian sepeda motor roda tiga Kabupaten Dairi berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Dairi No. 16 Tahun 2000 mengenai Usaha Angkutan Umum.

Izin pengoperasian becak motor roda tiga di li<sup>27</sup>kungan perlu mencukupi syarat teknis dan manajemen, termasuk izin pengoperasian. Seperti, Perda Dairi 16/2000 juga mengatur bahwa siapa pun yang ingin memiliki perusahaan angkutan (termasuk becak motor) harus memperoleh izin perusahaan angkutan dengan mencukupi sejumlah persyaratan. Untuk diberikan izin usaha transportasi baru, Anda harus mencukupi syarat seperti dibawah ini:

1. Mempunyai Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
2. Adanya Undang-Undang Pendirian Perseroan untuk pemohon berupa Niaga, Undang-Undang tentang Pendirian Persekutuan bagi pemohon berbentuk koperasi, KTP untuk pemohon personal;
3. <sup>12</sup>Mempunyai Surat Keterangan Domisili Perusahaan;
4. Mempunyai Surat Ijin Tempat Usaha (SITU);
5. surat pernyataan kesanggupan untuk mempunyai atau mengoperasikan kendaraan bermotor paling sedikit 5 (lima) tahun;
6. Pernyataan kesanggupan menyediakan sarana Untuk penyimpanan kendaraan

---

<sup>9</sup>Ibid.,

## D. Dampak Beroperasinya Becak Motor Di Jalan Raya

### 1. Dampak Positif Beroperasinya Becak Motor

Transportasi ialah sebuah media dan sarana yang menunjang berkembangnya sosial, ekonomi, pergerakan dan politik warga sebuah wilayah. Dengan derasnya arus penduduk di berbagai daerah, maka terciptalah roda pembangunan nasional. Terutama dalam bidang ekonomi, jasa transportasi sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Fungsi transportasi itu sendiri adalah sebagai kawasan pengembangan dan kawasan pemberian pelayanan. Mengenai fungsi transportasi yang sangat penting, sebagian orang beranggapan bahwa transportasi adalah laju perekonomian, akan tetapi berdasarkan pendapat Schumer, transportasi bukanlah tujuan melainkan sarana dalam menuju banyak tujuan.<sup>10</sup>

Transportasi adalah hasil dari suatu kegiatan dimana orang perlu pindah ke tempat lain sebagai pencarian barang yang mereka butuhkan dan mengirim barang ke tempat lain di mana mereka dibutuhkan. Lalu lintas di Indonesia dapat dibedakan menjadi tradisional dan modern. Keberadaan transportasi modern dikarenakan penggunaan mesin-mesin dan pengaruh industrialisasi, seperti mobil, bus, kereta api, pesawat, perahu, becak, truk dan sepeda motor. Kendaraan modern dengan perkembangan tersebut, mulai menggerus kendaraan tradisional yang pada awalnya dipergunakan di Indonesia. Becak adalah sebuah transportasi tradisional yang terpopuler di Indonesia. Kendaraan ini termasuk penyempurnaan dari sepeda roda dua yang digerakkan oleh sepasang pedal, digunakan untuk mengangkut sejumlah kecil orang dan/atau barang, kemudian diubah menjadi sepeda roda tiga yang ditambah dengan kabin penumpang dan rumah.

### 2. Dampak Negatif Beroperasinya Becak Motor Di Jalan Raya

#### a. Dampak Kemacetan

semakin banyaknya becak motor berjalan di kota memiliki banyak imbas, yang dapat berpengaruh pemiliknya kendaraan atau operator becak, para penghuni kendaraan, tidak hanya pengemudi, penumpang tetapi juga pengguna jalan lainnya. seperti menyebabkan kemacetan dan kekacauan di jalanan, bahkan sering menimbulkan kecelakaan.

Kemacetan yang disebabkan dari beropersinya Becak Motor yang semakin meningkat di karena berkendara tidak tertib Becak Motor yang hanya mementingkan dirinya sendiri dalam berkendara, Akibatnya kendaraan bermotor lain yang ingin melaju dengan kecepatan tinggi terhalang oleh kecepatan becak motor, dan becak motor juga menempati banyak ruas jalan, karena becak sendiri juga memiliki badan yang lebih besar dibandingkan kendaraan bermotor seperti sepeda motor.

Kesemrawutan yang ditimbulkan dari akibat beroperasinya becak motor yang semakin meningkat semakin yang terdapat di Kota terutama di Jalanan yang beroperasi dikarenakan laksi

<sup>10</sup> Meta Suryani, Anis Mashdurohatun, Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (BENTOR) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Jurnal Pembaharuan Hukum, Volume III No. 1 Januari - April 2016, hlm 23

parkir Becak Motor yang tidak tertata dan sembarangan maka mengakibatkan pemandangan yang tidak menarik dan mengakibatkan kemacetan serta tidak teratur terhadap para pejalan kaki, adanya becak motor itu menambah keriuhan yang terjadi, namun meski banyak dikeluhkan, hingga saat ini becak bermotor tetap beroperasi meski melanggar aturan yang telah ditetapkan.

#### B. Dampak kecelakaan

bentor selain memberikan dampak positif terhadap masyarakat dengan pelayanannya juga menimbulkan dampak negatif yang mengakibatkan kemacetan di jalan raya karena tidak tertib dalam berkendara, serta sering terjadi menimbulkan kecelakaan karena kelalaian dalam berkendara, Kecelakaan lalu lintas menjadi hal yang sering terjadi akibat Becak motor yang beroperasi di jalan raya, Disebabkan oleh beberapa faktor seperti pengemudi (ceroboh, lelah, mabuk, mengantuk, tidak terampil, semrawut), kendaraan (rem, ban, kemudi, lampu), jalan (rusak, berlubang, Juga, kecelakaan lalu lintas yang melibatkan banyak becak . Diketahui bahwa variabel-variabel yang secara langsung mempengaruhi terjadinya kecelakaan adalah sebagai berikut sebagai faktor-faktor penyebab banyaknya sepeda roda tiga terlibat dalam kecelakaan di Kota. kelengahan, kelelahan, ketidak terampilan dan ketidak tertiban pengendara.

#### C. Faktor Kendaraan

Kendaraan dalam hal ini becak motor seperti telah uraikan sebelumnya banyak digunakan oleh masyarakat karena bentuk yang relatif kecil, daya jelajah dan daya muat relative baik. Faktor-faktor dari becak motor yang berpengaruh pada kecelakaan adalah: rem, ban, kemudi dan lampu., kecelakaan pada becak motor yang disebabkan oleh faktor kendaraan yaitu. kasus kecelakaan dan yang disebabkan faktor rem. karena rem tersebut ada kemungkinan bahwa pada saat kejadian rem becak motor blongatau tidak mampu menahan laju kendaraan becak bermotor, sehingga pengendara tidak bisa mengendalikan becak motornya.

##### 1. Tidak tertib

a. Kecendrungan dari pengendara becak motor untuk tidak tertib, seperti:

- a). melakukan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas sangatlah besar.
- b). Kecepatan kendaraan yang melebihi kapasitas kendaraan, sehingga mudah mengalami kesulitan dalam pengereman maupun manuver.
- c). Tidak melengkapi motornya dengan kaca spion dan lampu. Saat ini banyak masyarakat memodifikasi becak motornya agar terlihat lebih eksotis, salah satunya dengan memasang Audio untuk pemutar music, sehingga mengganggu pengguna jalan yang lain. Faktanya adalah dengan adanya kaca spion maka pengendara motor dapat melihat kendaraan lain yang berada di posisi belakang mereka sehingga dapat lebih berhati-hati dalam melakukan manuver, seperti pada saat akan berbelok ke kanan. Sedangkan lampu berfungsi tidak hanya untuk penerangan pada saat berkendara malam hari, juga pada siang hari agar keberadaan mereka dapat diketahui oleh kendaraan yang berada di depan mereka.



d).Menerobos lampu merah. Kejadian menerobos lampu merah banyak dilakukan oleh pengendara becak motor terutama saat kondisi lalu lintas tidak terlalu ramai, berdasarkan hasil survey lapangan hal ini sering terjadi di perempatan jalan. Berdasarkan hasil survei dan analisis, beberapa hal yang menyebabkan faktor ketidak tertiban pada pengendara becak motor di jalan raya adalah:

1. Tidak tegasnya petugas penegak hukum dalam menindak pengendara sehingga tidak menimbulkan efek jera.
2. Tidak adanya lajur khusus becak motor sehingga becak motor dapat berada di lajur mana pun yang mereka anggap dapat mempercepat lajunya kendaraannya.
3. Kecelakaan lalu lintas jalan yang dikarenakan oleh peralatan kendaraan:

#### 2. Tidak terampil

Berdasarkan penelitian yang penulis temui dalam literatur dan terhadap kondisi lapangan, ketidak terampilan pada pengendara motor di jalan dapat disebabkan oleh Pengalaman mengemudi, hal ini dapat disebabkan oleh usia pengendara dan bagaimana pengetahuan pengendara becak motor tersebut. Ketidak terampilan pengendara dalam mengendarai atau menguasai becak motornya dapat berakibat pada kecelakaan yang menimbulkan luka berat sampai meninggal. Umumnya golongan pengendara becak motor yang tidak terampil adalah pengendara yang belum mempunyai Surat Izin Mengemudi.

#### 3. Lengah

Berdasarkan kejadian di jalan raya , kelengahan pada pengendara becak motor banyak terjadi disebabkan karena pada saat pengendara mengendarai becak motornya mereka melakukan aktivitas lain seperti menggunakan telfon seluler, mendengarkan musik melalui audio yang telah dipasang atau melalui ear phone dan melakukan manuver secara mendadak pada saat berbelok atau melintasi jalan utama.

#### 4. Lelah

Kelelahan yang terjadi dapat disebabkan karena pengendara becak motor tersebut baru saja selesai bekerja pada shift malam, jarak tempuh dan waktu tempuh yang telah melebihi batas kemampuan fisiologis dan psikologis dari pengendara becak motor. Kombinasi dari faktor fisiologis dan psikologis pengendara dalam mengambil tindakan akhir dalam menanggapi pelanggaran pada saat mengendarai becak motornya Dalam hitungan detik, tujuan akhir dari proses ini adalah untuk menghindari kecelakaan.

### **E. Bahaya Becak Motor Terhadap Penumpang Becak Motor**

Becak sesungguhnya termasuk kendaraan atau alat transportasi yang *eco friendly* yang memberikan kenyamanan bagi penumpang becak dikarenakan tidak mengakibatkan lambat dan polusi maka penumpang gerbong dapat mendapatkan angin yang khas dari becak tersebut. Sedangkan bagi pelancong yang berwisata pada kota, terutama di jalan raya, nikmati keindahan kota dengan mengendarai becak di dalam kota. Becak dijadikan moda transportasi yang tidak

praktis dan berbahaya bagi penumpang becak akibat perubahan atau modifikasi motor yang tidak memenuhi standar angkutan umum atau tidak sejalan dengan standar angkutan umum dari peraturan perpu yang tercantum pada UU No. 22 Tahun 2009 berkenaan dengan jalan raya. Lalu lintas dan angkutan: membahayakan penumpang di trailer tersebut dan juga dapat menjadikan bahaya untuk pengguna jalan lainnya.

Sejauh ini, kesadaran warga akan bahaya sepeda motor belum berkurang. Maka dari itu warga terutama masyarakat Indonesia sendiri atau pelancong yang berkunjung ke kota tersebut perlu adanya kesadaran yang tinggi, “untuk menghindari penggunaan atau mengendarai becak motor, karena jika terlibat atau disebabkan oleh becak maka penanganan kecelakaan sepeda motor akan sangat rumit karena kendaraan bermotor. becak tidak tergolong kendaraan dinas atau alat angkut menurut undang-undang. Jauh tidak nyaman, dan tidak ada perubahan bentuk pelaporan yang terlalu besar bagi pihak yang berwenang. Dari sisi perpajakan, 99% masyarakat tidak. Melunasi pajak, juga tidak terdaftar atau dijamin menerima jasa raharja.<sup>11</sup>

#### F. Tanggung Jawab Pengemudi Becak Terhadap Penumpangnya

Banyaknya kecelakaan yang diakibatkan oleh kelalaian becak motor, baik penumpang itu sendiri maupun pihak ketiga terluka atau bahkan meninggal dunia akibat kelalaian becak motor. Pemerintah kota dan daerah berusaha menjaga persentase kecelakaan yang terjadi akibat kelalaian pengemudi becak. Sebuah upaya dalam meminimalkan banyaknya becak dijalankan dikarenakandirasa berkontribusi pada kekacauan dan kemacetan lalu lintas.

pengemudi becak yang menyebabkan kerugian material dan immaterial pada penumpang tidak dapat dimintai pertanggungjawaban secara perdata untuk kompensasi atau dihukum penjara setelah menyelesaikan prosedur pelaporan ke polisi dan diadili oleh pengadilan. Namun seiring berjalannya waktu, proses penegakan hukum atas perilaku lalai pengendara sepeda motor mengakibatkan kerusakan fisik dan tidak terlihat, mengharuskan pengendara sepeda untuk bertanggung jawab atas tindakan mereka, terlepas dari apakah mereka bertanggung jawab secara perdata atau pidana. tanggung jawab, seperti yang menjelaskan sopir becak Ambon yang mempunyai tanggung jawab. pertanggungjawaban baik perdata maupun pidana. Biasanya tukang becak masih dirasa orang yang lemah, mempunyai penghasilan rendah dan tidak memenuhi syarat maka jika menjalankan kesalahan senantiasa terdaoat unsur simpati dan pengampunan meskipun korban terluka parah.

Berdasarkan penjelasan di atas, selama ini banyak pengendara becak yang tidak menaati peraturan lalu lintas sehingga menimbulkan<sup>46</sup> kecelakaan, sehingga perlu ditertibkan. Selain itu, tidak ada ketentuan untuk menghukum **pengendara sepeda motor** yang sering **melanggar peraturan lalu lintas**, sehingga perlindungan konsumen dan pihak ketiga tidak jelas karena ketidakabsahan undang-undang. Jenis perlindungan yang diharapkan oleh studi ini di masa depan:

<sup>45</sup>  
<sup>11</sup>Suardjoko Pwardani, **Pengelolaan Lalu Lintas dan angkutan Jalan**, Bandung 2002, hlm, 23.

1. Pemerintahan perlu melaksanakan riset ilmiah untuk dapat menghadirkan rancangan undang-undang (RUU) kepada legislatif;
2. Apabila suatu Kecelakaan yang mengakibatkan kerugian serius atau tidak serius bagi konsumen atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi becak telah dilaporkan ke polisi.  
maka pihak kepolisian memiliki kebijaksanaan, dan apabila harus dibawa Di pengadilan, hakim dapat melakukan penolakan atau membuat penemuan hukum. Isi celah hukum.
3. Meningkatkan kesadaran orang dan pengemudi becak ketika berpartisipasi dalam lalu lintas agar dapat memberikan perlindungan diri mereka sendiri dan pelanggan dan mematuhi aturan saat ini;
4. Menetapkan aturan tentang hukuman atau hal-hal yang terkait dengan kecelakaan dalam memberi kepastian hukum dan melindungi operator becak motor, konsumen dan pihak ketiga dari cedera, material atau immaterial.<sup>12</sup>

Bentuk perlindungan ini diharapkan dapat memberikan kontribusi pembelajaran bagi penumpang yang menjadi korban kelalaian pengemudi becak, yang sebagaimana diuraikan di atas, harus menerima ganti rugi baik perdata maupun melaporkan kelalaian pengemudi becak motor kepada polisi. mengakibatkan kematian atau luka-luka penumpang, oleh karena itu karena kelalaiannya, pengemudi becak motor menjalankan hukuman yang telah ditetapkan sebagai bentuk pertanggungjawaban pidananya.

#### G. kesimpulan

1. Berdasarkan Undang-Undang Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009, tidak terdapat ketentuan yang tegas melakukan pelarangan penggunaan kendaraan umum roda tiga atau dua. Pada Pasal 138(3). 22/2009 hanya mengatur bahwa angkutan umum barang dan/atau orang hanya boleh dilaksanakan dengan kendaraan bermotor umum. Namun di beberapa daerah dan kota sudah ada yang memperoleh pengoperasian becak motor sebagai angkutan umum Itu berdasarkan peraturan daerah, tergantung kebutuhan dan keberadaan Becca selaku dari bagian pelestarian budaya tradisional.
2. Dampak beroperasinya becak motor di jalan raya selain memberikan dampak positif terhadap masyarakat dengan pelayanannya juga menimbulkan dampak negatif yang mengakibatkan kemacetan di jalan raya karena tidak tertib dalam berkendara, serta sering terjadi menimbulkan kecelakaan karena kelalaian dalam berkendara. Pengemudi becak motor mempunyai tanggung jawab atas penumpang karena kelalaian yang mengakibatkan cedera atau kematian penumpang. Jika kecelakaan Yabufu disebabkan oleh kelalaian pengemudi becak dan berakibat serius atau tidak serius bagi penumpang yang mengajukan permintaan ke polisi, polisi akan melanjutkan sesuai prosedur selain pengemudi becak motor. Hal ini juga bertanggung jawab secara pidana atas tindakan yang menyebabkan kematian dan cedera penumpang.

**H. Saran**

Kepada Pemerintah secepatnya menangani becak motor yang tidak layak beroperasi di kota” dan daerah yang aktifitasnya sudah mulai tidak terkendali di sepanjang jalan raya , dan juga harus ada saksi tegas terhadap becak motor yang melanggar, maka dengan terdapatnya saksi yang tegas tersebut maka pengendara dan pemilik becak motor akan mendapatkan efek jera serta akan dapat teraihnya ketertipan dalam beralulintas.

37

## Daftar Pustaka

## BUKU

Abdulkadir, Muhammad. 2013. *Hukum Pengkutan Niaga*, Bandung, Citra Aditya Bakti.

E. Sumaryono, *Etika Profesi Hukum (Norma-Norma Bagi Penegak Hukum)*, Yogyakarta, Penerbit Kanisius, 1995.

Koentjaraningrat, *Pengantar Antropologi*, Jakarta, 2009.

3

M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2008.

4

Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, Edisi Pertama, Rajawali, Jakarta, 1985.

Sudikno Mertokusumo, *Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat*, Cetakan Pertama, Edisi Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1981.

## JURNAL

Arsana IP (2016) Manajemen Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah. Yogyakarta: Deepublish.  
Desmawanto MH, Sudarsono & Hadiyantina S (2014) Eksistensi peraturan daerah tentang becak bermotor. *Jurnal Hukum Universitas Brawijaya* 15:1-20

Firdausy AR (2017) Penertiban Kendaraan Becak Bermotor (Bentor) di Kota Yogyakarta oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Skripsi. UIN Sunan Kalijaga, Yogyakarta.

Nugroho EA & Astuti P (2015) Penegakan hukum atas larangan mengendarai sepeda motor tidak laik jalan pada becak motor di Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya. *Jurnal Novum* 2 (4):1-6. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

Pujiastutie ET, Sazuatmo & Antoro ED (2015) Karakteristik kecelakaan dan solusi penanganan untuk mengurangi angka kecelakaan di Kota Bengkulu. *Jurnal Elektronik* 6:20-21.

## INTERNET

47

<https://mediapakuan.pikiran-rakyat.com/jawa-barat/pr-63917579/dishub-jabar-belum-adaaturan-yang-jelas-mengenai-becak-motor>

<https://megapolitan.okezone.com/read/2019/06/13/338/2066250/becak-yang-dulu-dipuja-kini-ditinggalkan-jakarta>

<https://id.scribd.com/doc/239001717/Becak-Motor>

6

<https://id.m.wikipedia.org/wiki/Becak>

[https://id.m.wikibooks.org/wiki/Profil\\_Becak\\_di\\_Indonesia/Sejarah\\_perkembangan\\_becak\\_di\\_Indonesia](https://id.m.wikibooks.org/wiki/Profil_Becak_di_Indonesia/Sejarah_perkembangan_becak_di_Indonesia)

29

[http://p2k.unkris.ac.id/id3/3065-2962/Becak-Mesin\\_151462\\_unkris\\_p2k-unkris.html](http://p2k.unkris.ac.id/id3/3065-2962/Becak-Mesin_151462_unkris_p2k-unkris.html)

# PENEGAKAN HUKUM TERHADAP KEBERADAAN BECAK MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM

## ORIGINALITY REPORT

13%

SIMILARITY INDEX

11%

INTERNET SOURCES

3%

PUBLICATIONS

5%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	<a href="http://knpts.ftsl.itb.ac.id">knpts.ftsl.itb.ac.id</a> Internet Source	1%
2	<a href="http://repository.uinsu.ac.id">repository.uinsu.ac.id</a> Internet Source	1%
3	Submitted to Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya Student Paper	1%
4	<a href="http://zombiedoc.com">zombiedoc.com</a> Internet Source	<1%
5	<a href="http://repository.ub.ac.id">repository.ub.ac.id</a> Internet Source	<1%
6	<a href="http://repository.uph.edu">repository.uph.edu</a> Internet Source	<1%
7	<a href="http://baiscorner.com">baiscorner.com</a> Internet Source	<1%
8	<a href="http://garuda.ristekbrin.go.id">garuda.ristekbrin.go.id</a> Internet Source	<1%

[id.wikibooks.org](http://id.wikibooks.org)

9	Internet Source	<1 %
10	<a href="http://hukum.studentjournal.ub.ac.id">hukum.studentjournal.ub.ac.id</a> Internet Source	<1 %
11	Submitted to UIN Raden Intan Lampung Student Paper	<1 %
12	<a href="http://desagembongkulon.blogspot.com">desagembongkulon.blogspot.com</a> Internet Source	<1 %
13	<a href="http://jurnal.iain-padangsidimpuan.ac.id">jurnal.iain-padangsidimpuan.ac.id</a> Internet Source	<1 %
14	<a href="http://repository.unair.ac.id">repository.unair.ac.id</a> Internet Source	<1 %
15	<a href="http://repository2.unw.ac.id">repository2.unw.ac.id</a> Internet Source	<1 %
16	<a href="http://www.researchgate.net">www.researchgate.net</a> Internet Source	<1 %
17	<a href="http://fathudin85.wordpress.com">fathudin85.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %
18	<a href="http://jurnal.ugj.ac.id">jurnal.ugj.ac.id</a> Internet Source	<1 %
19	<a href="http://www.scribd.com">www.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
20	Setio Boedi Arianto, Dwi Heriwibowo. "ANALISIS KARAKTERISTIK DIKLAT TEKNIS	<1 %



SDM PENYELENGGARA UNIT PENIMBANGAN  
KENDARAAN BERMOTOR DI PROVINSI JAWA  
TENGAH", Jurnal Penelitian Transportasi  
Darat, 2018

Publication

21

[jurnal.darmaagung.ac.id](http://jurnal.darmaagung.ac.id)

Internet Source

<1 %

22

[ojs.unud.ac.id](http://ojs.unud.ac.id)

Internet Source

<1 %

23

[pemilu.kompas.com](http://pemilu.kompas.com)

Internet Source

<1 %

24

[www.contohmakalah.id](http://www.contohmakalah.id)

Internet Source

<1 %

25

[zadoco.site](http://zadoco.site)

Internet Source

<1 %

26

Submitted to Politeknik Negeri Bandung

Student Paper

<1 %

27

Submitted to Universitas Islam Indonesia

Student Paper

<1 %

28

[adoc.pub](http://adoc.pub)

Internet Source

<1 %

29

[bircu-journal.com](http://bircu-journal.com)

Internet Source

<1 %

30

[civitas.uns.ac.id](http://civitas.uns.ac.id)

Internet Source

<1 %

31	<a href="http://jurnal.untag-sby.ac.id">jurnal.untag-sby.ac.id</a> Internet Source	<1 %
32	<a href="http://repository.usu.ac.id">repository.usu.ac.id</a> Internet Source	<1 %
33	Ayuta Puspa Citra Zuama, Cut Mutia Dinda, Djalu Pamungkas. "Telaah Regulasi Ojek Online di Indonesia dalam Perspektif Filsafat Fenomenologi Hukum", Reformasi Hukum, 2021 Publication	<1 %
34	<a href="http://download.garuda.ristekdikti.go.id">download.garuda.ristekdikti.go.id</a> Internet Source	<1 %
35	<a href="http://digilib.uin-suka.ac.id">digilib.uin-suka.ac.id</a> Internet Source	<1 %
36	<a href="http://jurnalmahasiswa.unesa.ac.id">jurnalmahasiswa.unesa.ac.id</a> Internet Source	<1 %
37	Submitted to Universitas Jember Student Paper	<1 %
38	<a href="http://fr.scribd.com">fr.scribd.com</a> Internet Source	<1 %
39	<a href="http://jurnal.ugm.ac.id">jurnal.ugm.ac.id</a> Internet Source	<1 %
40	<a href="http://lunayahasna.wordpress.com">lunayahasna.wordpress.com</a> Internet Source	<1 %

[repositori.umsu.ac.id](http://repositori.umsu.ac.id)

41

Internet Source

&lt;1 %

42

Budi Suhariyanto. "Progresivitas Putusan Pemidanaan Terhadap Korporasi Pelaku Tindak Pidana Korupsi (Progressivity of Criminal Decision on Corporate Actors Corruption)", Jurnal Penelitian Hukum De Jure, 2016

Publication

&lt;1 %

43

[artopraph.blogspot.com](http://artopraph.blogspot.com)

Internet Source

&lt;1 %

44

[e-perpus.unud.ac.id](http://e-perpus.unud.ac.id)

Internet Source

&lt;1 %

45

[journals.usm.ac.id](http://journals.usm.ac.id)

Internet Source

&lt;1 %

46

[mafiadoc.com](http://mafiadoc.com)

Internet Source

&lt;1 %

47

[mediapakuan.pikiran-rakyat.com](http://mediapakuan.pikiran-rakyat.com)

Internet Source

&lt;1 %

48

[muzakkiabid.blogspot.com](http://muzakkiabid.blogspot.com)

Internet Source

&lt;1 %

49

[pt.scribd.com](http://pt.scribd.com)

Internet Source

&lt;1 %

50

[puspanlakuu.dpr.go.id](http://puspanlakuu.dpr.go.id)

Internet Source

&lt;1 %

51

tgjc.whrsm.ac.cn

Internet Source

<1 %

---

52

qdoc.tips

Internet Source

<1 %

---

Exclude quotes Off

Exclude matches Off

Exclude bibliography Off