

## BAB II

### TINJAUAN UMUM TRANSPORTASI PUBLIK

#### A. Pengertian dan Ruang Lingkup

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, transportasi merupakan pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi.<sup>39</sup> Dalam situs web wikipedia transportasi diartikan lebih mendetail. Dalam pemaparan situs tersebut, transportasi merupakan bentuk perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia ataupun mesin.<sup>40</sup> Transportasi membutuhkan sarana untuk mencapai tujuan dari transportasi tersebut. Sarana yang dibutuhkan tersebut adalah kendaraan.

##### 1. Kendaraan

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kendaraan merupakan suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.<sup>41</sup> Dilihat dari pengertiannya, bisa diketahui bahwa kendaraan memiliki dua jenis yakni kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Hal tersebut lebih diperjelas dalam Pasal 47 ayat (1) undang-undang ini. Kendaraan bermotor merupakan

---

<sup>39</sup> Depdikbud, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), hlm. 960.

<sup>40</sup> Wipedia, Transportasi, <https://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi>. Diakses tanggal 5 Juli 2017.

<sup>41</sup> Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel.<sup>42</sup> Sedangkan kendaraan tidak bermotor merupakan setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

Kendaraan bermotor dibagi menjadi beberapa jenis<sup>43</sup>:

- a. Sepeda motor, yakni kendaraan bermotor beroda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping, atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
- b. Mobil penumpang; yakni kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.
- c. Mobil bus; yakni kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram
- d. Mobil barang, yakni kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.
- e. Kendaraan khusus, yakni meliputi kendaraan yang dirancang bangun untuk fungsi tertentu. meliputi:

1) militer;

---

<sup>42</sup> Pasal 1 Angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

<sup>43</sup> Pasal 1 Angka 4 sampai 7 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

- 2) ketertiban dan keamanan masyarakat;
- 3) alat produksi;
- 4) mobilitas penyandang cacat.<sup>44</sup>

Dan dari fungsinya kendaraan bermotor dibagi menjadi dua jenis yakni<sup>45</sup>;

- a. Kendaraan Bermotor perseorangan
- b. Kendaraan Bermotor umum yakni Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.<sup>46</sup>

Sedangkan kendaraan tidak bermotor dapat ditentukan jenisnya oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan karakteristik atau kebutuhan di daerahnya masing-masing.<sup>47</sup> Seperti halnya; sepeda, becak, kereta dorong, kereta, delman, dan cikir.<sup>48</sup>

## 2. Angkutan

Angkutan adalah perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas.<sup>49</sup> Angkutan

<sup>44</sup> Pasal 5 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

<sup>45</sup> Pasal 47 ayat 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>46</sup> Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>47</sup> Pasal 63 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>48</sup> Pasal 114 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

<sup>49</sup> Pasal 1 angka 3 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

dapat menggunakan kendaraan bermotor maupun tidak bermotor. Angkutan dengan menggunakan kendaraan diantaranya:

- 1) Sepeda motor
  - 2) Mobil penumpang
  - 3) Mobil bus
  - 4) Mobil barang.
- a. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas:

- 1) Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Trayek merupakan lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang.<sup>50</sup> Adapun kriteria dari angkutan dengan kendaraan bermotor dalam trayek di antaranya:
  - a) Memiliki rute tetap dan teratur.
  - b) Terjadwal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antar kota lintas batas negara.
  - c) Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk perkotaan dan pedesaan.
  - d) Terdapat terminal untuk kendaraan dalam trayek tersebut.
  - e) Terdapat halte persinggahan
  - f) Ada rambu-rambu pemberhentia kendaraan bermotor umum.

---

<sup>50</sup> Wikipedia, Trayek Angkutan, [https://id.wikipedia.org/wiki/Trayek\\_angkutan](https://id.wikipedia.org/wiki/Trayek_angkutan). Diakses tanggal 5 Juli 2017.

Dilihat dari jenisnya angkutan trayek ini terdiri dari

- a) Angkutan lintas batas negara
- b) Angkutan antar kota antar provinsi
- c) Angkutan antar kota dalam provinsi
- d) Angkutan perkotaan
- e) Angkutan pedesaan.

Kendaraan yang digunakan dalam pelayanan angkutan orang dalam trayek ini adalah mobil penumpang dan bus umum.

- 2) Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

Berbeda dengan trayek yang memiliki lintasan tertentu yang sudah teratur, angkutan dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek tidak memiliki lintasan yang diatur secara umum atau dapat bebas berhenti dimanapun sesuai dengan keperluan penggunanya namun tetap sesuai dengan peraturan yang berlaku. Pelayanan angkutan tersebut terdiri atas;

- a) Angkutan orang menggunakan taksi

Angkutan orang menggunakan taksi adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.

- b) Angkutan orang dengan tujuan tertentu

Angkutan orang dengan tujuan tertentu melayani angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan permukiman, angkutan carter, dan angkutan sewa khusus. Kendaraan yang digunakan adalah mobil penumpang dan bus umum.

c) Angkutan untuk keperluan pariwisata

Angkutan yang digunakan merupakan mobil penumpang umum atau mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda khusus untuk keperluan wisata serta memiliki tujuan tempat wisata.

d) Angkutan orang di kawasan tertentu

Angkutan orang di kawasan tertentu merupakan mobil penumpang umum yang dioperasikan di jalan lokal dan jalan lingkungan tertentu.<sup>51</sup>

## **B. Asas Penyelenggaraan Transportasi Publik**

Asas merupakan dasar atau landasan. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memaparkan beberapa asas agar penyelenggara angkutan jalan dan lalu lintas dapat berpedoman layaknya dalam asas tersebut. Asas-asas tersebut meliputi,<sup>52</sup>

### 1. Asas Transparan

---

<sup>51</sup> Penjelasan Pasal 41 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

<sup>52</sup> Pasal 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta penjelasannya

Yang dimaksud dengan asas transparan adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.

#### 2. Asas Akuntabel

Yang dimaksud dengan asas akuntabel adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggungjawabkan.

#### 3. Asas Berkelanjutan

Yang dimaksud dengan asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.

#### 4. Asas Partisipatif

Yang dimaksud dengan asas partisipatif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.

#### 5. Asas Bermanfaat

Yang dimaksud dengan asas bermanfaat adalah semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

#### 6. Asas Efisien dan Efektif

Yang dimaksud dengan asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

#### 7. Asas Seimbang

Yang dimaksud dengan asas seimbang adalah penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.

#### 8. Asas Terpadu

Yang dimaksud dengan asas terpadu adalah penyelenggaraan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antarinstansi pembina.

#### 9. Asas Mandiri



Yang dimaksud dengan asas mandiri adalah upaya penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan melalui pengembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

### **C. Ketertiban Transportasi Publik**

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia, tertib berarti teratur atau menurut aturan.<sup>53</sup> Sedangkan ketertiban merupakan bentuk kesinambungan antara peraturan yang berlaku dengan realitas yang ada. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menerangkan bahwa Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap pengguna jalan.<sup>54</sup> Secara eksplisit dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ketertiban kendaraan maupun angkutan dapat tercipta bila memenuhi;

#### **1. Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor**

Dalam pengoperasian kendaraan bermotor, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bagaimana persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor serta pengujian kendaraan bermotor. Persyaratan teknis dibutuhkan untuk menunjang kendaraan tersebut

---

<sup>53</sup> Depdikbud, Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), hlm. 900.

<sup>54</sup> Pasal 1 angka 32 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

dapat digunakan dengan baik dan memenuhi standar keselamatan. Persyaratan teknis tersebut terdiri atas:<sup>55</sup>

- a. Susunan;
- b. Perlengkapan;
- c. Ukuran;
- d. Karoseri;
- e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
- f. Pemuatan;
- g. Penggunaan;
- h. Penggandengan kendaraan bermotor;
- i. Penempelan kendaraan bermotor.

Persyaratan laik jalan juga ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:<sup>56</sup>

- a. Emisi gas buang
- b. Kebisingan suara;
- c. Efisiensi sistem rem utama;
- d. Efisiensi sistem rem parkir;
- e. Kincup roda depan;
- f. Suara klakson;

---

<sup>55</sup> Pasal 48 ayat 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>56</sup> *Ibid.*, ayat 3.

- g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama;
- h. Radius putar;
- i. Akurasi alat penunjuk kecepatan;
- j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban;
- k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat.

## 2. Pengujian Kendaraan Bermotor

Pengujian kendaraan bermotor merupakan serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian atau komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.<sup>57</sup> Ada tiga bentuk pengujian kendaraan bermotor meliputi;

### a. Uji Berkala

Uji berkala merupakan pengujian yang dilakukan terhadap fisik kendaraan bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, kereta gandengan atau kereta tempelan sebelum kendaraan bermotor dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor secara massal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.

### b. Uji Tipe

---

<sup>57</sup> Pasal 1 Angka 9 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Uji Tipe merupakan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang dioperasikan di jalan.

c. Uji Sampel

Uji sampel merupakan pengujian kesesuaian spesifikasi teknis seri produksi terhadap sertifikat Uji Tipe.<sup>58</sup>

3. Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor

Kendaraan bermotor wajib untuk diregistrasikan.<sup>59</sup> Registrasi dilakukan oleh Kepolisian Republik Indonesia yang sesuai dengan bidangnya. Tujuan registrasi digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian dan pengawasan dan juga mempermudah penyidikan pelanggaran ataupun kejahatan, perencanaan, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas dan angkutan jalan dan perencanaan pembangunan nasional.<sup>60</sup> Registrasi tersebut dapat ditujukan pada;

a. Kendaraan bermotor baru;

---

<sup>58</sup> Pasal 1 angka 13 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

<sup>59</sup> Pasal 64 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>60</sup> Pasal 64 ayat (3) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Kendaraan bermotor baru merupakan kendaraan bermotor dengan tipe yang sudah disahkan bisa beroperasi di jalan. Ada bentuk persyaratan registrasi untuk kendaraan bermotor baru ini yakni:

- 1) Registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pemiliknya;
  - 2) Penerbitan buku pemilik kendaraan bermotor
  - 3) Penerbitan SURAT TANDA NOMOR KENDARAAN BERMOTOR (STNK) dan TANDA NOMOR KENDARAAN BERMOTOR (TNKB).
- b. Perubahan identitas kendaraan bermotor dan pemilik;
  - c. Perpanjangan kendaraan bermotor;
  - d. Pengesahan kendaraan bermotor.

Merupakan bentuk pengesahan pertama kali untuk kendaraan jenis baru yang belum pernah beroperasi di jalan. Ada persyaratan dalam registrasi kendaraan dalam tahap pengesahan ini yakni:

- a) memiliki sertifikat registrasi uji tipe yang sebelumnya telah dilakukan dengan uji coba di jalan.
- b) memiliki bukti kepemilikan kendaraan bermotor yang sah
- c) memiliki hasil pemeriksaan cek fisik Kendaraan Bermotor.

#### 4. Ketentuan Modifikasi Kendaraan Bermotor

Maksud dari modifikasi kendaraan bermotor merupakan perubahan terhadap spesifikasi teknis dimensi, mesin, atau kemampuan daya angkut kendaraan bermotor<sup>61</sup> (misal seperti rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan kereta tempelan kendaraan atau yang lainnya). Modifikasi hanya boleh dilakukan oleh bengkel umum kendaraan bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggungjawab di bidang industri. Kendaraan yang dimodifikasi tersebut harus melalui uji tipe. Kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe berupa dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut harus dengan penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor. Penelitian rancang bangun adalah pemeriksaan secara teliti atas desain sesuai dengan persyaratan teknis.<sup>62</sup> Penelitian rancang bangun tersebut dapat meliputi:<sup>63</sup>

- a. rancangan teknis;
- b. susunan;
- c. ukuran;
- d. material;
- e. kaca, pintu, engsel, dan bumper;
- f. sistem lampu dan alat pemantul cahaya; dan
- g. tempat pemasangan tanda nomor kendaraan bermotor.

---

<sup>61</sup> Pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

<sup>62</sup> Penjelasan Pasal 131 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

<sup>63</sup> Pasal 131 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Selanjutnya, jika telah lengkap, kendaraan yang dimodifikasi tersebut memperoleh registrasi uji tipe. Untuk memperoleh sertifikat registrasi uji tipe tersebut, pembuat, perakit atau pengimpor kendaraan bermotor yang memodifikasi kendaraanya harus mengajukan permohonan kepada menteri yang bertanggungjawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>64</sup>

#### **D. Hukum Administrasi Sektor Transportasi**

Hukum Administrasi mempunyai dua buah aspek. *Pertama*, aturan-aturan hukum mengatur dengan cara bagaimana alat-alat perlengkapan negara melakukan tugasnya, dan *kedua*, aturan-aturan hukum mengatur hubungan hukum (*rechtbetrekking*) diantara alat perlengkapan administrasi negara atau pemerintah dengan para warga negaranya.<sup>65</sup> Dengan demikian pemerintah mempunyai kewenangan untuk dapat mengatur, menata, dan memberikan pelayanan kehidupan warga negara.<sup>66</sup>

##### 1. Peranan Pemerintah di Bidang Transportasi

###### a. Pembinaan

Pembinaan transportasi ini dilakukan oleh beberapa pihak. Para pihak tersebut diantaranya oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan; kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan

---

<sup>64</sup> Pasal 134 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

<sup>65</sup> Ridawan HR, Hukum Administrasi ... , hlm. 298.

<sup>66</sup> Ibid., hlm. 36.

Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri; kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.<sup>67</sup> Bentuk pembinaan meliputi:

- 1) Perencanaan
- 2) Pengaturan
- 3) Pengendalian
- 4) Pengawasan<sup>68</sup>

b. Penyelenggaraan

Penyelenggaraan lalu lintas tidak berbeda dengan pembinaan yakni dilakukan oleh pihak-pihak terkait tersebut. Bentuk penyelenggaraan lalu lintas meliputi:

- 1) Di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan
  - a) Penetapan rencana umum lalu lintas dan angkutan jalan;
  - b) Manajemen dan rekayasa lalu lintas;
  - c) Persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
  - d) Perizinan angkutan umum;
  - e) Pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;

---

<sup>67</sup> Pasal 6 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta penjelasannya

<sup>68</sup> Pasal 5 ayat 2 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta penjelasannya



- f) Pembinaan sumber daya manusia penyelenggara sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
  - g) Penyidikan terhadap pelanggaran perizinan angkutan umum, persyaratan teknis dan kelaikan jalan kendaraan bermotor yang memerlukan keahlian dan/atau peralatan khusus yang dilaksanakan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.<sup>69</sup>
- 2) Penyelenggaraan di bidang industri:
- a) Penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan industri kendaraan bermotor;
  - b) Pengembangan industri perlengkapan kendaraan bermotor yang menjamin keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
  - c) Pengembangan industri perlengkapan jalan yang menjamin keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>70</sup>
- 3) Penyelenggaraan di bidang pengembangan teknologi meliputi;
- a) Penyusunan rencana dan program pelaksanaan pengembangan teknologi kendaraan bermotor;
  - b) Pengembangan teknologi perlengkapan kendaraan bermotor yang menjamin keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;

---

<sup>69</sup> Pasal 9 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta penjelasannya

<sup>70</sup> Pasal 10 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta penjelasannya

- c) Pengembangan teknologi perlengkapan jalan yang menjamin ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>71</sup>
- 4) Penyelenggaraan di bidang registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi, penegakan hukum, operasional manajemen dan rekayasa lalu lintas, serta pendidikan berlalu lintas meliputi:
  - a) Pengujian dan penerbitan surat izin mengemudi kendaraan bermotor;
  - b) Pelaksanaan registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor;
  - c) Pengumpulan, pemantauan, pengolahan, dan penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan;
  - d) Pengelolaan pusat pengendalian sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan;
  - e) Pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan patroli lalu lintas;<sup>72</sup>

#### **E. Sanksi Administrasi di Bidang Transportasi**

Dalam hukum administrasi, penggunaan sanksi administrasi merupakan penerapan kewenangan pemerintah yang berasal dari peraturan. Pemberian kewenangan pemerintah tersebut untuk menetapkan norma-norma hukum administrasi negara tertentu diiringi dengan memberikan kewenangan untuk

---

<sup>71</sup> Pasal 11 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta penjelasannya

<sup>72</sup> Pasal 12 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta penjelasannya

menegakkan norma-norma hukum administrasi negara tersebut.<sup>73</sup> Pada umumnya macam-macam jenis sanksi tersebut dicantumkan dan ditentukan secara tegas dalam peraturan perundang-undangan bidang administrasi tertentu.<sup>74</sup> Dalam bidang transportasi dapat diberikan kepada perusahaan angkutan maupun kepada pejabat atau penyelenggara Jalan. Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan ada empat jenis sanksi administratif, sanksi tersebut berupa:<sup>75</sup>

1. Peringatan tertulis;

Peringatan tertulis merupakan bagian dari bentuk awal paksaan pemerintah (*bestuursdwang/politeidwang*). Dalam pelaksanaan peringatan tertulis ini harus berisikan hal-hal berikut ini:<sup>76</sup>

- a. Peringatan harus definitif
- b. Organ yang berwenang harus disebut
- c. Peringatan harus ditujukan kepada orang yang tepat
- d. Keterangan yang dilanggar jelas
- e. Pelanggaran nyata harus digambarkan dengan jelas
- f. Peringatan harus memuat penentuan jangka waktu
- g. Pemberian beban jelas dan seimbang

---

<sup>73</sup> Ridawan HR, *Hukum Administrasi ...*, hlm. 298.

<sup>74</sup> *Ibid.*, hlm. 303.

<sup>75</sup> Penjelasan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan Bab I (Umum) Paragraf 26

<sup>76</sup> *Ibid.*, hlm. 308.

- h. Pemberian beban tanpa syarat
- i. Beban mengandung pemberian alasan
- j. Peringatan memuat berita tentang pembebanan biaya

## 2. Pembayaran denda;

Dalam istilah administrasi lebih dikenal dengan pengenaan uang paksa (*dwangsom*). Uang paksa dikenakan kepada seseorang atau warga negara yang melanggar ketentuan yang ditetapkan oleh pemerintah sebagai alternatif dari tindakan paksa pemerintah.<sup>77</sup> Hal tersebut menjadikan uang paksa sebagai sanksi '*susidiaire*' dan dianggap sebagai sanksi reparatoir-comdemnatoir (pemulihan seperti semula serta memberikan hukuman).<sup>78</sup>

## 3. Pembekuan izin dan pencabutan izin

Izin (*vergunning*) merupakan suatu persetujuan dari penguasa berdasarkan undang-undang atau peraturan pemerintah dalam keadaan tertentu menyimpang dari ketentuan-ketentuan larangan peraturan perundang-undangan. Atau bisa dikatakan, izin merupakan dispensasi atau pelepasan/pembebasan dari suatu larangan.<sup>79</sup>

Izin dalam hal ini merupakan bentuk keputusan yang menguntungkan (*begunstigende beschikking*) dalam bidang hukum administrasi negara. Keputusan yang menguntungkan tersebut dapat memberikan hak-hak atau memberikan kemungkinan untuk memperoleh sesuatu melalui keputusan atau apabila

<sup>77</sup> Ibid., hlm. 315.

<sup>78</sup> Ridawan HR, Hukum Administrasi ... , hlm. 302.

<sup>79</sup> Adrian Sutedi, Hukum Perizinan: Dalam Sektor Pelayanan Publik, (Jakarta: Sinar Grafika, 2010),

keputusan tersebut memberikan keringanan beban yang kemungkinan ada atau memang ada.

Sanksi dari keputusan yang menguntungkan tersebut adalah adalah pencabutan atau penarikan keputusan uang menguntungkan tersebut. Pencabutan tersebut dilakukan dengan mengeluarkan suatu keputusan baru yang isinya menarik kembali dan/atau menyatakan tidak berlaku keputusan yang sebelumnya ada. Sanksi diberikan sebagai reaksi terhadap tindakan yang bertentangan dengan hukum (*onrechtmatig gedrag*). Sebab dari sanksi diberikan sebagai berikut:<sup>80</sup>

- a. Orang yang berkepentingan tidak mematuhi pembatasan-pembatasan, syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan izin, subsidi, atau pembayaran.
- b. Orang yang berkepentingan saat mengajukan permohonan untuk mendapatkan izin, subsidi atau pembayaran memberikan data yang tidak benar

---

<sup>80</sup> Ibid., hlm. 312.

**BAB III**  
**TINJAUAN UMUM DINAS PERHUBUNGAN KOTA**  
**YOGYAKARTA**

**A. Profil Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta**

1. Visi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

“Terwujudnya Sistem Transportasi Kota yang Efektif, Efisien, Akuntabel dan berwawasan Lingkungan serta Responsif Gender.”<sup>81</sup>

2. Misi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

- a. Meningkatkan keamanan, keselamatan, dan ketertiban serta kelancaran lalu lintas jalan.
- b. Meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan bidang transportasi jalan yang memenuhi standar pelayanan.<sup>82</sup>

**B. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta**

1. Tugas

Dinas mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan.

2. Fungsi

- a. Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan;

---

<sup>81</sup> Lembaran yang diberikan oleh bagian Umum Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

<sup>82</sup> *Ibid.*

- c. Pelaksanaan koordinasi penyelenggaraan urusan di bidang perhubungan;
- d. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang perhubungan;
- e. Pengelolaan kesekretariatan meliputi perencanaan umum, kepegawaian, keuangan, evaluasi dan pelaporan; dan
- f. Pelaksanaan pengawasan, pengendalian evaluasi, dan pelaporan di bidang perhubungan.<sup>83</sup>

### C. Struktur Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta<sup>84</sup>

Susunan Organisasi dinas Perhubungan Kota Yogyakarta terdiri atas Kepala Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta yang membawahi beberapa bagian, yakni sebagai berikut:

#### 1. Sekretariat

Sekretariat dipimpin Sekretaris yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam merumuskan kebijakan, mengkoordinasikan, membina, dan mengendalikan kegiatan perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, monitoring, evaluasi dan pelaporan bidang umum, perlengkapan, kepegawaian, dan keuangan. Sekretariat terdiri dari:<sup>85</sup>

##### a. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian

---

<sup>83</sup> *Ibid.*

<sup>84</sup> Pasal 2-19 Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 80 Tahun 2016 tentang Susunan Organisasi, Kedudukan, Tugas, Fungsi Dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

<sup>85</sup> *Ibid.*, Bab IV.

Sub Bagian Umum dan Kepegawaian memiliki tugas membantu Sekretaris dalam merumuskan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengawasan, pengendalian, dan pemberian bimbingan di bidang pengelolaan administrasi umum, tatalaksana, kehumasan, perpustakaan, kearsipan, dokumentasi, perlengkapan, pengelolaan barang, dan administrasi kepegawaian.

b. Sub Bagian Keuangan Bagian Keuangan, Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan.

Sub Bagian Keuangan Bagian Keuangan, Perencanaan, Evaluasi dan Pelaporan mempunyai tugas membantu Sekretaris dalam merumuskan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengawasan, pengendalian, dan pemberian bimbingan di bidang pengelolaan administrasi keuangan, pelaporan pertanggungjawaban, perencanaan, monitoring, evaluasi, dan pelaporan

2. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan

Bidang Lalu Lintas dan Angkutan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam merumuskan kebijakan, mengkoordinasikan, membina, mengawasi dan mengendalikan program bidang lalu lintas. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan, terdiri atas:

a. Seksi Kajian dan Pengembangan Lalu Lintas;



Seksi Kajian dan Pengembangan Lalu Lintas memiliki tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengawasan, pengendalian dan pemberian bimbingan kegiatan di bidang kajian dan pengembangan lalu lintas.

b. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas;

Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengawasan, pengendalian dan pemberian bimbingan kegiatan di bidang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.

c. Seksi Sarana Prasarana Lalu Lintas.

Seksi Sarana Prasarana Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengawasan, pengendalian dan pemberian bimbingan kegiatan di bidang Sarana Prasarana Lalu Lintas.

3. Bidang Angkutan Jalan, Bimbingan Keselamatan dan Pengendalian Operasional

Bidang Angkutan Jalan, Bimbingan Keselamatan dan Pengendalian Operasional dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam merumuskan kebijakan, mengkoordinasikan, membina, mengawasi dan mengendalikan program di bidang angkutan jalan, bimbingan keselamatan dan pengendalian operasional. Bidang ini terdiri dari:

a. Seksi Penyelenggaraan Angkutan;

Seksi Penyelenggaraan Angkutan mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengawasan, pengendalian dan pemberian bimbingan kegiatan di bidang penyelenggaraan angkutan.

b. Seksi Bimbingan Keselamatan;

Seksi Bimbingan Keselamatan dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengawasan, pengendalian dan pemberian bimbingan kegiatan di bidang bimbingan keselamatan.

c. Seksi Pengendalian Operasional.

Seksi Pengendalian Operasional mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengawasan, pengendalian dan pemberian bimbingan kegiatan di bidang pengendalian operasional

4. Bidang Perparkiran,

Bidang Perparkiran dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang mempunyai tugas membantu Kepala Dinas dalam merumuskan kebijakan, mengkoordinasikan, membina, mengawasi dan mengendalikan program bidang perparkiran.terdiri Bidang Perparkiran atas:

a. Seksi Sarana Prasarana dan Pengembangan Perparkiran

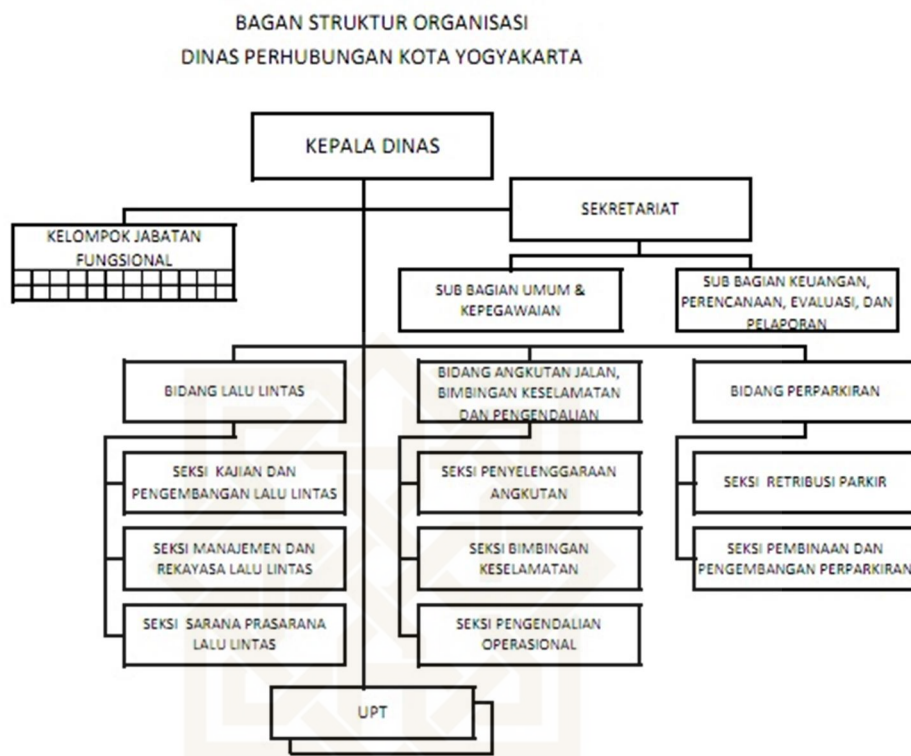
Seksi Sarana Prasarana dan Pengembangan Perparkiran dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengendalian dan pemberian bimbingan kegiatan di bidang sarana prasarana dan pengembangan perparkiran.

b. Seksi Retribusi Parkir

Seksi Retribusi Parkir yang mempunyai tugas melaksanakan penyiapan bahan perumusan kebijakan, koordinasi, pembinaan, pengawasan, pengendalian dan pemberian bimbingan kegiatan di bidang retribusi parkir.

5. UPT

Unit Pelaksana Teknis (UPT) adalah unsur pelaksana teknis pada dinas yang melaksanakan kegiatan teknis operasional dan/atau kegiatan teknis penunjang tertentu. kelompok jabatan fungsional



Gambar 1.0. Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta<sup>86</sup>

#### **D. Bidang Angkutan Jalan dan Bimbingan Keselamatan dan Pengendalian**

Sesuai dengan namanya, Bidang Angkutan Jalan dan Bimbingan Keselamatan dan Pengendalian yang menangani angkutan di wilayah Kota Yogyakarta. Angkutan yang di tangani mencakup keseluruhan bahkan angkutan tidak bermotor sekalipun seperti becak dan andong tak terkecuali masalah betor. Berikut merupakan rincian tugas menilik dari struktur keorganisasiaan:<sup>87</sup>

<sup>86</sup> Lampiran Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 80 Tahun 2016 tentang Susunan Organisasi, Kedudukan, Tugas, Fungsi Dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

<sup>87</sup> Lampiran Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 80 Tahun 2016 tentang Susunan Organisasi, Kedudukan, Tugas, Fungsi Dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

## 1. Rincian Tugas Kepala Bidang Angkutan

- a. Merumuskan program kerja bidang angkutan berdasarkan hasil evaluasi program dan kegiatan tahun sebelumnya serta peraturan perundang-undangan;
- b. Menyelenggarakan koordinasi program kerja dengan sekretaris dan kepala bidang di lingkungan dinas maupun SKPD lain baik secara langsung maupun tidak langsung untuk mendapatkan informasi, masukan, serta untuk mengevaluasi permasalahan agar diperoleh hasil kerja yang optimal;
- c. Mempelajari dan mengkaji peraturan perundang-undangan bidang angkutan serta regulasi sektoral terkait lainnya guna mendukung kelancaran pelaksanaan tugas;
- d. Membina bawahan sesuai dengan bidang tugasnya serta memberikan arahan dan petunjuk secara langsung maupun tidak langsung guna kelancaran pelaksanaan tugas;
- e. Mengarahkan pelaksanaan program dan kegiatan bidang angkutan berdasarkan rencana strategik dan rencana kinerja dinas;
- f. Menyiapkan bahan dan konsep kebijakan kepala dinas di bidang angkutan;
- g. Menyelenggarakan urusan penyelenggaraan angkutan;
- h. Menyelenggarakan urusan bimbingan keselamatan;
- i. Menyelenggarakan urusan pengendalian operasional;

- j. Menyelenggarakan evaluasi pelaksanaan tugas dan menginventarisasi permasalahan di lingkup tugasnya serta mencari alternatif pemecahannya;
  - k. Menyelenggarakan monitoring, evaluasi dan menilai prestasi kerja pelaksanaan tugas bawahan secara berkala melalui system penilaian yang tersedia;
  - l. Menyelenggarakan pelaporan pelaksanaan tugas kepada atasan sebagai dasar pengambilan kebijakan;
  - m. Menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan baik secara lisan maupun tertulis berdasarkan kajian dan ketentuan yang berlaku sebagai bahan masukan guna kelancaran pelaksanaan tugas dan untuk menghindari penyimpangan
  - n. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan pimpinan baik lisan maupun tertulis.
2. Tugas Seksi Bimbingan Keselamatan
- a. Menyusun rencana operasional program kegiatan seksi bimbingan keselamatan berdasarkan hasil evaluasi kegiatan tahun sebelumnya dan peraturan perundang-undangan;
  - b. Membagi tugas kepada bawahan sesuai bidang tugasnya serta memberikan arahan dan petunjuk kepada bawahan baik secara langsung maupun tidak langsung guna kelancaran pelaksanaan tugas;
  - c. Menyiapkan bahan koordinasi dengan sekretariat dan bidang di lingkungan dinas maupun skpd lain baik secara langsung maupun tidak

- langsung untuk mendapatkan masukan, informasi, serta untuk mengevaluasi permasalahan agar diperoleh hasil kerja yang optimal;
- d. Mempelajari dan mengkaji peraturan perundang-undangan di bidang bimbingan keselamatan serta regulasi sektoral terkait lainnya guna kelancaran pelaksanaan tugas;
  - e. Melaksanakan program dan kegiatan seksi bimbingan keselamatan;
  - f. Menyiapkan bahan kebijakan, bimbingan dan pembinaan, petunjuk teknis dan naskah dinas yang berkaitan dengan bimbingan keselamatan;
  - g. Melakukan pengumpulan dan pengolahan data serta kajian terhadap peraturan perundangan tentang keselamatan lalu lintas angkutan jalan;
  - h. Melaksanakan sosialisasi, bimbingan dan penyuluhan keselamatan lalu lintas angkutan jalan kepada masyarakat;
  - i. Melaksanakan pengolahan data hasil survey dan data analisis kecelakaan dalam rangka pemetaan daerah rawan kecelakaan lalu lintas angkutan jalan;
  - j. Melaksanakan inspeksi keselamatan lalu lintas angkutan jalan;
  - k. Melakukan koordinasi olah tempat kejadian perkara (tkp) pada peristiwa kecelakaan lalu lintas angkutan jalan dengan instansi terkait;
  - l. Melaksanakan penyelenggaraan taman keselamatan transportasi darat;
  - m. Melaksanakan pembinaan dan bimbingan penyelenggaraan kursus mengemudi agar sesuai dengan standar yang telah ditetapkan;

- n. Melaksanakan monitoring, evaluasi dan menilai prestasi kerja pelaksanaan tugas bawahan secara berkala melalui sistem penilaian yang tersedia;
- o. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas sebagai dasar pengambilan kebijakan;
- p. Menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan berdasarkan kajian dan ketentuan yang berlaku sebagai bahan masukan guna kelancaran pelaksanaan tugas;
- q. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan sesuai dengan bidang tugasnya;

### 3. Kepala Seksi Penyelenggaraan Angkutan

- a. Menyusun rencana operasional kegiatan seksi penyelenggaraan angkutan berdasarkan hasil evaluasi kegiatan tahun sebelumnya dan peraturan perundang-undangan;
- b. Membagi tugas kepada bawahan sesuai bidang tugasnya serta memberikan arahan dan petunjuk kepada bawahan baik secara langsung maupun tidak langsung guna kelancaran pelaksanaan tugas;
- c. Menyiapkan bahan koordinasi dengan sekretariat dan bidang di lingkungan dinas maupun SKPD lain baik secara langsung maupun tidak langsung untuk mendapatkan masukan, informasi, serta untuk mengevaluasi permasalahan agar diperoleh hasil kerja yang optimal;



- d. Mempelajari dan mengkaji peraturan perundang-undangan di bidang penyelenggaraan angkutan serta regulasi sektoral terkait lainnya guna kelancaran pelaksanaan tugas;
- e. Melaksanakan program dan kegiatan seksi penyelenggaraan angkutan;
- f. Menyiapkan bahan kebijakan, bimbingan dan pembinaan, petunjuk teknis dan naskah dinas yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan;
- g. Menyiapkan bahan kebijakan, bimbingan dan pembinaan serta petunjuk teknis yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan;
- h. Melaksanakan analisis manajemen angkutan orang, angkutan barang dan angkutan khusus dengan mempelajari peraturan perundang-undangan dan kebijakan teknis di bidang penyelenggaraan angkutan sebagai pedoman kerja;
- i. Melaksanakan, mengendalikan, mengevaluasi penyelenggaraan angkutan;
- j. Melaksanakan pengadaan, pembangunan dan pemeliharaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum (TPKPU) berdasarkan data potensi dan data riil;
- k. Menyelenggarakan pembinaan organisasi angkutan darat, agen tiket angkutan dan sumber daya manusia yang bergerak di bidang angkutan dengan menyusun jadwal, materi pembinaan dan pelaksanaan pembinaan;

- l. Melaksanakan survey di bidang angkutan orang, angkutan barang dan angkutan khusus untuk mendapatkan data/informasi di bidang angkutan;
  - m. Melaksanakan kajian teknis trayek lintas kabupaten/kota yang dikeluarkan oleh pemerintah provinsi;
  - n. Melaksanakan pengaturan dan pengawasan dispensasi jalan yang berkaitan dengan ketertiban pengangkutan;
  - o. Melaksanakan pengaturan dan pengendalian kendaraan tidak bermotor;
  - p. Melaksanakan monitoring, evaluasi dan menilai prestasi kerja pelaksanaan tugas bawahan secara berkala melalui sistem penilaian yang tersedia;
  - q. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas sebagai dasar pengambilan kebijakan;
  - r. Menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan berdasarkan kajian dan ketentuan yang berlaku sebagai bahan masukan guna kelancaran pelaksanaan tugas;
  - s. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan sesuai dengan bidang tugasnya;
4. Kepala Seksi Pengendalian Operasional
- a. Menyusun rencana operasional kegiatan seksi pengendalian operasional berdasarkan hasil evaluasi kegiatan tahun sebelumnya dan peraturan perundang-undangan;

- b. Membagi tugas kepada bawahan sesuai bidang tugasnya serta memberikan arahan dan petunjuk kepada bawahan baik secara langsung maupun tidak langsung guna kelancaran pelaksanaan tugas;
- c. Menyiapkan bahan koordinasi dengan sekretariat dan bidang di lingkungan dinas maupun skpd lain baik secara langsung maupun tidak langsung untuk mendapatkan masukan, informasi, serta untuk mengevaluasi permasalahan agar diperoleh hasil kerja yang optimal;
- d. Mempelajari dan mengkaji peraturan perundang-undangan di bidang pengendalian operasional serta regulasi sektoral terkait lainnya guna kelancaran pelaksanaan tugas;
- e. Melaksanakan program dan kegiatan seksi pengendalian operasional;
- f. Menyiapkan bahan kebijakan, bimbingan dan pembinaan, petunjuk teknis dan naskah dinas yang berkaitan dengan pengendalian operasional;
- g. Melaksanakan pembinaan, pengawasan, pemantauan dan pengendalian ketertiban kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan;
- h. Melaksanakan koordinasi dan kerjasama pengaturan dan pengamanan lalu lintas angkutan jalan;
- i. Merencanakan dan melaksanakan kerjasama dengan instansi terkait dalam penanganan penegakan peraturan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;

- j. Melaksanakan monitoring, evaluasi dan menilai prestasi kerja pelaksanaan tugas bawahan secara berkala melalui sistem penilaian yang tersedia
- k. Menyampaikan laporan pelaksanaan tugas sebagai dasar pengambilan kebijakan;
- l. Menyampaikan saran dan pertimbangan kepada atasan berdasarkan kajian dan ketentuan yang berlaku sebagai bahan masukan guna kelancaran pelaksanaan tugas;
- m. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diberikan pimpinan sesuai dengan bidang tugasnya;

**BAB IV**  
**ANALISIS PENERTIBAN BECAK MOTOR OLEH DINAS**  
**PERHUBUNGAN KOTA YOGYAKARTA**

**A. Analisis Penertiban Becak Motor**

Becak Motor dibentuk dengan dilengkapi dengan motor/mesin atas kreatifitas dari pengemudinya. Alasannya karena tenaga pengemudinya yang semakin berkurang dimakan usia atau karena jarak yang semakin lama semakin berkembang sehingga dibutuhkan tenaga mesin untuk bisa mencapainya.<sup>88</sup> Motor atau mesin yang dipergunakan umumnya adalah rakitan dari mesin sepeda motor. Keberadaannya semakin banyak dijumpai di wilayah Kota Yogyakarta terutama di kawasan pasar-pasar.

Ada dua jenis becak motor di Yogyakarta, pertama becak motor yang hanya menggunakan mesin sepeda motor yang kemudian dimasukkan dalam komponen becak, atau dibuat suatu kerangka yang cocok untuk motor tersebut. Kedua, becak motor yang menggabungkan bagian depan merupakan becak dan bagian belakang menggunakan bentuk sepeda motor yang disatukan. Keduanya sama-sama menggunakan mesin sepeda motor yang bervariasi yang tidak terpakai atau sudah tidak digunakan namun masih bekerja dengan baik. Kebanyakan dari becak motor tersebut menggunakan mesin dari sepeda motor diatas umur lima tahun atau malahan sepeda motor kuno tahun 90an. Ada

---

<sup>88</sup> Wawancara dengan Bapak Suparmin, Ketua Persatuan Becak Motor Yogyakarta (PBMY), tanggal 18 Juli 2017.

sekitar 1.200-an becak motor di area Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan 800-an ter sebar di Kota Yogyakarta.<sup>89</sup>

Becak Motor dilihat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 bisa disebut kendaraan rakitan maupun modifikasi. Dalam KBBI, rakitan merupakan kesatuan komponen yang dirakit.<sup>90</sup> Dalam kasus becak motor, perakitian dilakukan dengan menambah komponen mesin sepeda motor untuk penggerak laju becak. Sedangkan bisa disebut dengan modifikasi karena becak motor merupakan komponen sepeda motor yang dirubah sedemikian rupa berupa penambahan atribut becak pada bagian depannya. Sebelum dapat beroperasi, menurut dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 kendaraan modifikasi ataupun kendaraan rakitan haruslah melakukan segenap tahapan. Namun, dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta telah terlebih dahulu melarang adanya becak motor.

Ada beberapa aspek yang menjadi kajian Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta yang melarang adanya betor beroperasi di wilayah kota Yogyakarta. Hal-hal tersebut meliputi:<sup>91</sup>

1. Uji tipe dan uji berkala

Dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 49 dan dalam Pasal 50 berbunyi:

---

<sup>89</sup> *Ibid.*

<sup>90</sup> J.S. Badudu, Sutan Mohammad Zai, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1994), hlm. 1122-1123.

<sup>91</sup> Wawancara dengan Bapak Tri Haryanto, Seksi Angkutan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, tanggal 29 Mei 2017.

## Pasal 49

- (1). Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian.
- (2). Pengujian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
  - a. uji tipe; dan
  - b. uji berkala.

## Pasal 50

- (1). Uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.

Dalam uji tipe tersebut persyaratan teknis perlu diperhatikan dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.<sup>92</sup> Persyaratan teknis tersebut terangkum dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Persyaratan teknis tersebut terdiri atas:<sup>93</sup>

- a. susunan
- b. perlengkapan
- c. ukuran
- d. karoseri
- e. muatan
- f. penggunaan
- g. rencana teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya

<sup>92</sup> Pasal 1 poin 9 Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

<sup>93</sup> Pasal 6 Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

- h. penggantian kendaraan bermotor
- i. penempatan kendaraan bermotor

Uji tipe merupakan bentuk uji yang dilakukan pertama kali pada kendaraan bermotor yang akan diproduksi massal atau dioperasikan di Indonesia. Uji tipe ini hanya dilakukan sekali seumur hidup untuk satu jenis kendaraan bermotor di Dirjen Perhubungan Darat yang unitnya di Bekasi. Setelah uji tipe dilakukan, maka kendaraan bermotor dapat diproduksi dan/atau dioperasikan tanpa variasi. Sedangkan uji berkala dilakukan hanya pada kendaraan bermotor yang akan digunakan sebagai angkutan umum.<sup>94</sup>

Betor sendiri belum pernah dilakukan uji tipe. Alasannya karena penambahan mesin yang digunakan adalah mesin sepeda motor dengan merek yang tidak tentu yang divariasikan ke dalam becak. Tidak ada rancang bangun yang tepat untuk menggambarkan becak motor karena bentuk rancang bangunnya bervariasi. Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta dan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta pernah mengantarkan perwakilan ke Kementerian Perhubungan di Jakarta untuk mendapatkan uji tipe namun ditolak dengan alasan yang sama. Uji berkala pada becak motor tentu tidak dapat terjadi karena uji tipe tidak dilaksanakan.<sup>95</sup>

## 2. Kelengkapan yang Mengganggu

---

<sup>94</sup> Wawancara dengan Bapak Tri Haryanto... tanggal 29 Mei 2017

<sup>95</sup> *Ibid.*



Pasal 58 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 mengamanahkan bahwa Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan dilarang memasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas. Dalam kajian Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, kelengkapan dengan cara memberikan motor di becak dapat mengganggu keselamatan. Hal tersebut dilihat dari kondisi penumpang berada di depan dengan tingkat kecepatan setingkat dengan sepeda motor, sehingga dikhawatirkan jika terjadi kecelakaan penumpangnya yang pertama kali menjadi korban.<sup>96</sup>

Kelengkapan lain yang perlu diberikan pada kendaraan sebagai angkutan merupakan tanda nomor kendaraan umum. Dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi dalam Pasal 178 huruf d yang berbunyi:

“warna tanda nomor kendaraan bermotor umum dasar kuning dengan tulisan hitam.”

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta menyatakan bahwa becak motor tidak memiliki tanda nomor kendaraan yang resmi. Dari dinas tidak pernah mengeluarkan tanda nomor kendaraan umum untuk becak.<sup>97</sup>

### 3. Melanggar Ketentuan Pidana

---

<sup>96</sup> *Ibid.*

<sup>97</sup> *Ibid.*

Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta merumuskan bahwa betor telah melanggarnya ketentuan pidana dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Sehingga betor tidak mungkin dapat beroperasi di jalanan.

#### Pasal 138

- (1) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

#### Pasal 277

Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).

#### Pasal 279

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasang perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### 4. Jenis Kendaraan

Dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan Pasal 4 menyatakan bahwa:

#### Pasal 4

- (1) Angkutan Orang dan/barang dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.
- (2) Angkutan orang yang menggunakan kendaraan bermotor berupa sepeda motor, mobil penumpang atau bus.

Dinas perhubungan menyatakan bahwa angkutan orang yang legal berupa kendaraan bermotor hanya yang tersebut diatas. Di luar peraturan tersebut tidak berlaku kecuali memang ada peraturan khusus yang mengaturnya.

#### 5. Tidak Ramah Lingkungan

Dalam Peraturan Walikota Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJMD Kota Yogyakarta Visi Kota Yogyakarta untuk tahun 2005 – 2025 menyebutkan :

“Kota Yogyakarta sebagai Kota Pendidikan yang berkualitas, pariwisata berbasis budaya dan Pusat pelayanan Jasa yang Berwawasan Lingkungan”

Sehingga Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta berpendapat bahwa keberadaan betor sangat tidak sesuai dengan visi kota tersebut. Karena betor tidak ramah lingkungan. Keberadaannya justru mengganggu *image* becak sebagai satu *icon* pariwisata Yogyakarta.

#### 6. Menimbulkan Keresahan bagi Becak Kayuh

Permasalahan lain yang kompleks, bahwa becak motor menimbulkan keresahan bagi becak tradisional.<sup>98</sup> Becak tradisional mengaku mengalami penurunan penghasilan setelah becak motor beredar berkembang pesat di wilayah Daerah Istimewa Yogyakarta.<sup>99</sup> Padahal dalam Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Becak merupakan jenis kendaraan tidak bermotor yang legal. Hal tersebut tercantum dalam Pasal 114 yang berbunyi:

---

<sup>98</sup> *Ibid.*

<sup>99</sup> Wawancara dengan Bapak Paiman, Ketua Persatuan Becak Wisata Yogyakarta (PBWY), tanggal 19 Juli 2017.

## Pasal 114

- (1) Kendaraan Tidak Bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a terdiri atas:
- a. sepeda;
  - b. becak;
  - c. kereta dorong.

Dengan adanya Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong semakin memperjelas keberadaan becak di Provinsi Yogyakarta. Dalam penjelasan perda tersebut secara jelas ingin mempertahankan eksistensi becak kayuh sebagai bentuk budaya di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.<sup>100</sup> Dengan demikian, perlu adanya penegakan hukum dari pemerintah dengan maraknya becak kayuh yang dibentuk menjadi becak motor.

Hingga pada tahun 2003, Gubernur Daerah Istimewa melayangkan Surat Edaran Nomor 551.2/0316 tanggal 24 Januari 2003 tentang Larangan Pengoperasian Becak Bermotor yang menegaskan larangan pengoperasian becak bermotor di Daerah Istimewa Yogyakarta dengan pertimbangan :

- a. Becak bermotor tidak termasuk kelompok kendaraan bermotor yang diatur dalam PP 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Becak bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- b. Becak bermotor tidak memiliki STNK, TNK dan BPKB sesuai dengan peruntukannya.

---

<sup>100</sup> Lihat Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong di Bagian Umum.

## B. Bentuk Penertiban Becak Motor oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

Penegakan hukum yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta merupakan ranah penegakan hukum dalam hukum administrasi negara. Dinas Perhubungan merupakan cabang dari pengertian eksekutif dalam arti yang sempit. Di dalam Hukum Administrasi Negara, instrumen penegakan hukum ada dua yakni pengawasan dan sanksi. Pengawasan adalah bentuk preventif untuk melaksanakan kepatuhan dan sanksi merupakan bentuk langkah represif untuk memaksakan kepatuhan. Penegakan Hukum dalam ranah administrasi negara dalam HR Ridwan, menurut P. Nicolai dan kawan-kawan memiliki dua sarana, sarana tersebut *pertama*, pengawasan terhadap organ pemerintahan yang mampu melaksanakan ketaatan pada atau berdasarkan undang-undang yang ditetapkan dengan tertulis dan pengawasan terhadap keputusan yang memberikan kewajiban kepada individu dan *kedua*, penerapan kewenangan sanksi pemerintahan.<sup>101</sup>

Penertiban Becak Motor dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Seksi yang bertugas adalah Seksi Angkutan dan Seksi Pengendalian Operasional (Dalops).

### 1. Pengawasan

Pengawasan menurut Paulus E. Lotulung dalam Ridwan HR, dapat dibedakan menjadi beberapa hal: menurut segi kedudukan dari badan/organ yang

---

<sup>101</sup> Ridwan HR, *Hukum Administrasi ...*, hlm. 296.

melaksanakan kontrol terhadap badan/organ yang dikontrol dapat dibedakan menjadi dua, kontrol intern berarti bahwa pengawasan itu dilakukan oleh badan yang secara organisatoris/struktural masih dalam lingkungan pemerintahan, sedangkan kontrol ekstern adalah pengawasan yang dilakukan oleh organ atau lembaga-lembaga yang secara organisatoris/struktural berada di luar pemerintahan.

Ditinjau dari segi waktu pelaksanaannya, pengawasan dibedakan menjadi dua jenis yaitu apriori dan kontrol a-posteriori. A-priori adalah jika pengawasan itu dilaksanakan sebelum dikeluarkannya keputusan pemerintah, sedangkan a-posteriori adalah jika pengawasan baru dilaksanakan sesudah dikeluarkannya keputusan pemerintah. Ditinjau dari segi obyek yang diawasi yang terdiri pengawasan dari segi hukum (*rechtmatigheid*) dan segi kemanfaatan (*doelmatigheid*). Pengawasan dari segi hukum dimaksudkan untuk menilai segi-segi atau pertimbangan dari yang bersifat hukum semata (legalitas) yakni dari *rechtmatigheid* dari perbuatan pemerintah, sedangkan dari pengawasan dari segi kemanfaatan dimaksudkan untuk menilai benar tidaknya perbuatan pemerintah.

Pegawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan dapat dikategorikan sebagai kontrol ekstern. Karena berkenaan dengan organisasi yang berada di luar tubuh Dinas Perhubungan. Sedangkan dilihat dari waktu pelaksanaannya, dapat dikategorikan sebagai a-poteriori karena peraturannya telah ada dan harus dilaksanakan setelah peratuarn terbentuk. Pegawasan yang dilakukan merupakan langkah yang dikategorikan sebagai langkah preventif oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Atau bisa juga disebut langkah insentif bagi becak kayuh

namun disinsentif bagi Becak Motor di area Yogyakarta. Langkah-langkah tersebut meliputi

a. Pembinaan Becak Kayuh

Pembinaan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta bekerjasama dengan kepolisian Resor Kota Yogyakarta dan instansi yang terkait. Hal tersebut sesuai dengan Pasal 28 Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor di Kota Yogyakarta.

Pasal 28

- (1) Pemerintah melakukan pembinaan dibidang transportasi khususnya kendaraan tidak bermotor dengan tujuan untuk melestarikan moda transportasi alternatif yang ramah lingkungan guna berperan dalam kegiatan pariwisata melalui fasilitas, pemberian bimbingan dan pengawasan.
- (2) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) pada tingkat Daerah dilaksanakan secara koordinatif dan terpadu yang dilaksanakan oleh beberapa Instansi dan atau SKPD terkait.

Pembinaan dilakukan secara insentif terhadap becak kayuh dan juga andong sebagai moda angkutan yang membudaya di Yogyakarta. Tahun 2017 baru dilakukan dua kali terakhir tanggal 20 Juli 2017. Pembinaan tersebut salah satunya bertujuan untuk lebih menguatkan becak dan andong (namun lebih khusus ke becak) agar tidak berpindah ke moda transportasi lain (becak motor) dan agar bentuk kendaraan tradisional tersebut tidak punah dan terus menjadi ikon di Yogyakarta.<sup>102</sup> Di sisi lain, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta sebenarnya

---

<sup>102</sup> Sosialisasi dan Pembinaan Angkutan Kendaraan Tidak Bermotor di Pendopo Balai RW 5 Magkuyudan, Mantrijeron, Kota Yogyakarta, tanggal 20 Juli 2017.



melakukan pembiaran terhadap adanya becak motor. Tanpa adanya peraturan yang berlaku, becak motor tidak mendapatkan satupun fasilitas yang diberikan kepada becak kayuh. Dengan alasan jika becak motor diperhatikan maka layaknya melegalisasi becak motor tersebut.<sup>103</sup>

b. Pemberian Surat Izin Operasional Kendaraan Tidak Bermotor

Perizinan (*vergunning*) merupakan instrument pemerintahan pada Hukum Administrasi Negara (HAN) sebagai bentuk sarana-sarana dalam melaksanakan tugas-tugas pemerintahan. Izin merupakan lampu hijau untuk dapat melakukan sesuatu yang haus sesuai dengan undang-undang yang berlaku.

Perizinan berbentuk izin operasional terhadap becak kayuh dengan adanya Peraturan Walikota Nomor 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor di Kota Yogyakarta. Sebagaimana tertulis dalam Pasal 15 Peraturan Walkota tersebut:

Pasal 15

- (1) Kendaraan tidak bermotor umum jenis kereta kuda, gerobak, becak untuk dapat beroperasi di Kota Yogyakarta harus memiliki Surat Izin Operasional Kendaraan Tidak Bermotor (SIOKTB) dan memakai Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor (TNKTB).

Pemberian izin ini dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada hukum becak kayuh sebagai kendaraan legal. Izin ini juga untuk meminimalisir adanya

---

<sup>103</sup> Wawancara dengan BapK Tri Haryanto... tanggal 29 Mei 2017



perubahan becak menjadi becak motor, karena becak motor tidak memiliki izin operasional.<sup>104</sup>

Awal dari pemberian izin merupakan pendaftaran surat izin. Pendaftaran pada becak kayuh dilakukan dengan membawa becak yang akan didaftarkan serta membawa Kartu Tanda Penduduk (KTP), rekomendasi dari Dinas Perhubungan serta surat pernyataan kesanggupan mematuhi tata tertib lalu lintas.<sup>105</sup> Namun yang terjadi di lapangan yang perlu dibawa hanya KTP dan becak yang akan diidentifikasi. Pendaftaran tersebut tidak dipungut biaya sepeserpun alias gratis.<sup>106</sup> Setelah didaftarkan, pengemudi mendapatkan tiga *item*, yakni Surat Izin Operasional Kendaraan Tidak Bermotor (SIOKTB) dan memakai Tanda Nomor Kendaraan Tidak Bermotor (TNKTB).<sup>107</sup> Ada 5.085 pengemudi becak kayuh yang terdaftar izin di data Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.<sup>108</sup>

Becak yang didaftarkan harus melalui bentuk identifikasi becak yang nantinya akan diberi izin operasional. Bentuk identifikasi becak hanya bersifat normatif melihat dari sisi perlengkapan yang ada. Kemudian, SIOKTB dan TNKTB dapat diberikan dan memiliki jangka waktu 4 tahun yang dapat diperpanjang oleh si pemilik. SIOKTB dan TNKTB yang berpindah kepemilikan

<sup>104</sup> Wawancara dengan Bapak Tri Haryanto... tanggal 29 Mei 2017.

<sup>105</sup> Lampiran Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 25 Tahun 2010 Kendaraan Tidak Bermotor di Kota Yogyakarta.

<sup>106</sup> Pasal 2 ayat (6) Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 5 Tahun 2016 tentang Moda Transportasi Tradisional Becak dan Andong.

<sup>107</sup> Wawancara dengan Bapak Koesdaryono, Staf Angkutan, Dinas Pehubungan Kota Yogyakarta, tanggal 20 Juli 2017.

<sup>108</sup> Data Becak Kayuh yang diberikan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

pun dapat dibalik nama. Selain SIOKTB dan TNKTB, pengemudi becak juga mendapatkan Surat Izin Mengemudi Kendaraan Tidak Bermotor.<sup>109</sup> Namun dalam perlakasanaannya hanya diberikan bentuk Identitas Pengemudi Kendaraan Tidak Bermotor.<sup>110</sup>

c. Diskusi Publik dengan Becak Motor

Diskusi dilakukan untuk menemukan musyawarah dengan becak motor untuk menemukan solusi dengan adanya masalah becak motor. Diskusi publik pernah dilakukan pada tanggal 22 Februari 2017. Diskusi tersebut pemanggilan terhadap ketua betor, yaitu bapak Suparmin bertemu dengan DPRD Kota Yogyakarta, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, Kepolisian Kota Yogyakarta, dan Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta. Hasil dari diskusi tersebut yakni

- 1) Penertiban secara represif dihentikan untuk pengemudi becak motor dengan bendera Paguyuban Becak Motor Yogyakarta kecuali memang melanggar peraturan lalu lintas.
- 2) Betor akan digantikan dengan becak listrik yang *prototype* nya akan digodog di Kementrian Perhubungan Pusat.<sup>111</sup>

---

<sup>109</sup> Perwal Yogyakarta Nomor 25 Tahun 2010 Pasal 15 Ayat (1)

<sup>110</sup> Wawancara dengan Bapak Koesdaryono, Staf Angkutan, Dinas Pehubungan Kota Yogyakarta, tanggal 20 Juli 2017.

<sup>111</sup> Diskusi publik pernah dilakukan pada tanggal 22 Februari 2017 dengan mempertemukan Ketua Betor (Bapak Suparmin), Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, DPRD Kota Yogyakarta, Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta di Balai Kota Yogyakarta.

## 2. Sanksi Administratif

Sanksi dari pemerintah atau bisa disebut sanksi administratif merupakan sanksi yang timbul dari hubungan antara pemerintah dengan warga negaranya tanpa perantara pihak ketiga atau peradilan, dan ketika warga negara tersebut melakukan kelalian atau ketidakpatuhan terhadap kewajiban dalam hubungan administrasi, pemerintah dapat menjatuhkan sanksi. Sanksi administratif bersifat *reparatoir-condemnatoir* yaitu pemulihan kembali pada keadaan semula dan memberikan hukuman.<sup>112</sup> Fungsi dari sanksi administratif adalah sebagai alat pemaksa agar larangan dan kewaiban yang telah ditentukan oleh pemerintah melalui peraturan-peraturan bisa dilaksanakan dan ditaati oleh warga masyarakat.<sup>113</sup> Ada beberapa macam sanksi administratif yakni :<sup>114</sup>

- a. Paksaan Pemerintahan (*bestuursdwang*)
- b. Penarikan kembali keputusan yang mengutungkan (izin, subsidi, pembayaran)
- c. Pengenaan uang paksa oleh pemerintah (*dwangsom*)
- d. Denda administratif (*administratieve boete*)

Namun dari Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 melimitasi sanksi administrasi pada kendaraan, berupa peringatan (dalam paksaan pemerintah),

---

<sup>112</sup> *Ibid.*

<sup>113</sup> *Ibid.*, hlm. 303.

<sup>114</sup> Ridawan HR, *Hukum Administrasi ...*, hlm. 303.

pengenaan denda, pembekuan izin dan pencabutan izin.<sup>115</sup> Sementara pelaksanaan di dalam penegakan sanksi terhadap adanya Becak motor hanya peringatan dan pembekuan atau pencabutan izin saja. Pengenaan denda maupun uang paksa tidak dilakukan karena beberapa alasan. *Pertama*, karena uang denda tidak relevan dengan pendaftaran becak motor yang bersifat gratis. *Kedua*, karena sebagian besar pengemudi becak kayu merupakan warga kurang mampu.<sup>116</sup>

a. Paksaan Pemerintahan (*bestuursdwang*)

Paksaan pemerintah merupakan kewenangan organ pemerintahan (*bestuursdwagbevoegheid*) untuk melakukan tindakan nyata mengakhiri situasi yang bertentangan dengan norma Hukum Administrasi Negara, karena kewajiban yang muncul dari norma itu tidak dijalankan atau sebagai reaksi dari pemerintah atas pelanggaran norma hukum yang dilakukan warga negara.<sup>117</sup> Sanksi yang diberikan berbentuk sanksi riil yakni:<sup>118</sup>

- 1) Terhadap kelalaian memenuhi suatu keterikatan atau kewajiban yang ditetapkan dalam tindakan hukum administrasi atau pelanggaran ketentuan yang dimuat dalam surat izin.

---

<sup>115</sup> Lihat Paragraf 25 Bagian Umum Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan dan Pasal 30 Peraturan Wali Kota Yogyakarta Nomor 25 Tahun 2010 tentang Kendaraan Tidak Bermotor di Kota Yogyakarta.

<sup>116</sup> Wawancara dengan Bapak Koesdaryono..., tanggal 20 Juli 2017.

<sup>117</sup> Ridawan HR, *Hukum Administrasi ...*, hlm. 304-305.

<sup>118</sup> Jum Anggriani, *Hukum Administrasi Negara*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012), hlm. 189.

- 2) Terhadap pelanggaran dari ketentuan perundang-undangan, yaitu melakukan tanpa izin sebagaimana yang ditetapkan oleh undang-undang.

Salah satu ketentuan hukum menyebutkan bahwa pelaksanaan paksaan pemerintah wajib didahului dengan surat peringatan tertulis. Peringatan tersebut harus memenuhi unsur-unsur berikut:

- 1) Peringatan harus definitif
- 2) Organ yang berwenang harus disebut
- 3) Peringatan harus ditujukan kepada orang yang tepat
- 4) Ketentuan yang dilanggar jelas
- 5) Pelanggaran nyata harus digambarkan dengan jelas
- 6) Peringatan harus memuat penentuan jangka waktu
- 7) Pemberian beban jelas dan seimbang
- 8) Pemberian beban tanpa syarat
- 9) Beban mengandung pemberian alasan
- 10) Peringatan memuat berita tentang pembebanan biaya

Hal lain yang dilakukan sebelum bentuk paksaan tersebut dilakukan harus memperhatikan persyaratan berikut;<sup>119</sup>

- 1) Warga masyarakat yang melanggar diberi peringatan secukupnya (lisan maupun tertulis) dan diberi kesempatan seluas-luasnya untuk melakukan koreksi.

---

<sup>119</sup> *Ibid.*, hlm. 189-190.

- 2) Jika kemudian peringatan tersebut dilanggar hingga batas waktu yang ditentukan, eksekusi dapat dilakukan. Eksekusi ini yang biasa disebut penertiban.
- 3) Tindakan administrasi negara yang melakukan eksekusi haruslah sewajarnya dan tidak melampaui batas.

Paksaan telah dilakukan oleh Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta dengan adanya Surat Edaran Gubernur Nomor 551.2/0316 dan penertiban yang dilakukan oleh lembaga kepolisian dibantu dengan anggota Dinas Perhubungan di bidang pengendalian operasional. Namun, Surat Edaran Gubernur Nomor 551.2/0316 itu hanya diperuntukan untuk walikota dan bupati saja agar melarang becak motor masuk wilayahnya. Sedangkan surat peringatan yang langsung tertuju kepada becak motor tidak pernah terbit. Penertibanpun tidak pernah diawali dengan surat peringatan terlebih dahulu dari Dinas Perhubungan Kota dari sejak awal becak motor masuk kawasan Yogyakarta. Peringatan hanya bersifat teguran lisan dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.<sup>120</sup>

- b. Penarikan kembali keputusan yang menguntungkan (izin, subsidi, pembayaran)

Keputusan yang menguntungkan merupakan keputusan yang memberikan hak-hak atau sebuah kemungkinan untuk memproleh sesuatu atau keputusan yang memberikan keringanan beban.<sup>121</sup> Penarikan keputusan yang menguntungkan

---

<sup>120</sup> Wawancara dengan Bapak Tri Haryanto... tanggal 29 Mei 2017. Dikuatkan dengan wawancara dengan Bapak Suparmin tanggal 18 Juli 2017.

<sup>121</sup> Ridawan HR, *Hukum Administrasi ...* , hlm. 310.

dimaksudkan sebagai sanksi dalam Hukum Administrasi Negara. Pencabutan dilakukan dengan cara mengeluarkan keputusan/ketetapan baru yang isinya menarik kembali dan/atau menyatakan tidak berlaku keputusan yang terdahulu. Ketetapan/keputusan tersebut berisikan penarikan izin yang dapat digugat di PTUN. Sanksi diberikan sebagai reaksi terhadap tindakan yang bertentangan dengan hukum (*onrechtmatig gedrag*). Sebab dari sanksi diberikan sebagai berikut:

- 1) Orang yang berkepentingan tidak mematuhi batas-batas, syarat-syarat atau ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan izin, subsidi, atau pembayaran.
- 2) Orang yang berkepentingan saat mengajukan permohonan untuk mendapatkan izin, subsidi atau pembayaran memberikan data yang tidak benar.

Perizinan yang telah diterima oleh becak konvensional yakni SIOKTB dan TNKTB pada kendaraan becak motor tidak berlaku. Hal tersebut dilakukan tentunya karena tidak relevan dengan isi dalam SIOKTB dan TNKTB yang ada. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta beberapa kali melakukan inspeksi di jalanan untuk melakukan pencabutan perizinan. Pencabutan tersebut bersifat sementara (pembekuan). SIOKTB dan TNKTB tersebut dapat diambil kembali jika becak motor telah kembali menjadi becak kayuh.<sup>122</sup>

---

<sup>122</sup> Wawancara dengan Bapak Koedaryono, Staf Angkutan, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, tanggal 20 Juli 2017.



c. Penertiban Becak Motor

Penertiban betor dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta namun harus dengan koordinasi dengan Kepolisian yang dalam hal ini Kepolisian Resor Kota Yogyakarta. Langkah yang dilakukan adalah penyitaan terhadap becak. Penertiban dilakukan secara berkala, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta sendiri melakukan penertiban koordinasi untuk penertiban sebulan empat kali. Pengemudi yang becak motor yang terkena tilang harus mengikuti sidang di pengadilan dan membayar uang denda yang dikenakan. Denda yang diberikan berkisar antara 50 hingga 100 ribu rupiah. Sedangkan betor yang disita bisa di bebas jika mesinnya sudah dipisahkan dari becaknya. Becak motor yang menggabungkan antara becak dengan sepeda motor harus mengembalikannya dalam bentuk becak dengan cara memotongnya.



Berikut Ini Data Pelanggaran Betor Bulan Januari S/D Juli 2017 yang telah ditertibkan oleh kepolisian<sup>123</sup>

NO	Nama	Alamat	Jenis Kelamin	TKP Penindakan	Pasal Langgar (Undang-undang 22 Tahun 2009)	Barang Bukti	Jenis Kendaraan	Profesi	Denda	Petugas Penidak	Ket
1	Prasetyo Utomo	Playen Gn Kidul	L	Urip S	285(1) 287(1) 288(1) 281	R2	Betor	Buruh		Yoga W P	
2	Sunardi	Tegal Sari Surabaya	L	Malioboro	285(1) 288(1) 281 280	R2	Betor	Lain-lain		Yoga W P	
3	Tikno Pranoto	Neco Kidul Bantul	L	Malioboro	291(1) 288(1) 281	R2	Betor	Swasta		Asep S	
4	Sopidin Maulana	Cisalak Sukmajaya Depok	L	Pasar Kembang	287(1) 288(1) 281 280	R2	Betor	Swasta		S Dedi I	
5	Prayitno	Muncuk dlingo Bantul	L	Urip S	288(1) 287(2) 288(2)	R2	Betor	Swasta		Agung T S	
6	Panut	Kalikotes Klaten Jateng	L	Malioboro	288(1) 287(2) 291(1) 281	R2	Betor	Swasta		S Dedi I	
7	Suminto W	Gowongan Kidul JT Yka	L	Malioboro	287(2) 288(1) 281	R2	Betor	Buruh		Suharjo	
8	Sarjiman	Sanden Bantul	L	Malioboro	287(2) 288(1) 281	R2	Betor	Swasta		Suharjo	
9	Ngatiran	Caturtunggal Depok Slm	L	Malioboro	287(2) 288(1) 281	R2	Betor	Buruh		E S Yuwono	
10	Suhardiman	Badran Bumijo JT Btl	L	ABA	287(2) 291(1) 288(1) 281	R2	Betor	Swasta		Suharjo	
11	Karjono	Kawanan Sidoagung Slm	L	Malioboro	285(1) 287(2) 288(1) 281	R2	Betor	Lain-lain		Agus S	
12	Sugeng Sudjadi	Gamping Sleman	L	Malioboro	291(1) 288(1) 281	R2	Betor	Swasta		Yoga W P	
13	Mujiyono	Gamping Sleman	L	Urip S	287(2) 288(1) 281	R2	Betor	Swasta		Suharjo	
14	Bintoro	Tamanan Banguntapan Btl	L	Malioboro	287(2) 288(1) 281	R2	Betor	Swasta		Yoga W P	

<sup>123</sup> Data Kepolisian Kota Yogyakarta

Namun saat ini belum pernah terlaksana penertiban oleh Kepolisian Kota Yogyakarta lagi setelah terjadi aksi damai di depan Balai Kota Yogyakarta. Dari kepolisian sendiri juga tidak pernah menindak kecuali memang melanggar peraturan lalu lintas yang ada dengan alasan sosial. Hal tersebut bisa terlihat dari pasal yang dikenakan dalam penidakan yang terjadi yakni Pasal 288 ayat (1), Pasal 287 ayat (2), Pasal 291, Pasal 281, Pasal 285 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009. Isi dari pasal-pasal tersebut adalah:

#### Pasal 281

Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp1.000.000,00 (satu juta rupiah).

#### Pasal 285

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 287

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf c dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua)

bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

#### Pasal 288

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor yang ditetapkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf a dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang tidak dapat menunjukkan Surat Izin Mengemudi yang sah sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (5) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan dan/atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).

#### Pasal 291

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tidak mengenakan helm standar nasional Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (8) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)

### C. *Good Governance* dalam Penegakan Becak Motor

Pengertian *good governance* dapat daitikan sangat luas. Salah satu pengertiannya menempatkan *good governance* sebagai penjamin proses kesejajaran kesamaan dan keseimbangan peran serta, saling mengotrol yang dilakukan oleh kompone-komponen seperti pemerintahan, rakyat, dan usahawan. Jika hal tersebut dapat sebanding tentunya kosep *good governance* berjalan baik.<sup>124</sup>

Dalam konsep *good governance*, penegakan hukum tentunya harus memenuhi aspek keadilan yakni asas yang menghendaki pemerintah dalam

<sup>124</sup> Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrajat, *Hukum Administrasi Negara Dan Kebijakan Pelayanan Publik*, (Bandung: Penerbit Nuansa, 2010), hlm. 82.

melaksanakan tugas dan pekerjaannya diberi kebebasan tanpa harus terpacu pada peraturan perundang-undangan formal. Mengingat, dalam penegakan hukum ada aspek penting yang menjadi prasyarat:

1. Materi hukum yang digunakan memenuhi syarat untuk mendapat dukungan social (*social support*) dan ditaati oleh para subjek hukum yang luas.
2. Aparatur penegak hukumnya bekerja fungsional dan efektif, baik sebagai teladan maupun dalam upaya menegakkan hukum.
3. Subjek hukum menjadikan norma hukum yang bersangkutan sebagai pedoman perilaku yang dengan sungguh-sungguh berusaha ditaati.<sup>125</sup>

Dari segi aparatur negara, Dinas Perhubungan menjelaskan bahwa mereka belum dapat memberi informasi sebagai bentuk edukasi terhadap masyarakat bahwa kendaraan betor tidak aman. Hal tersebut juga sejajar dengan dalam pelaksanaan pemenuhan angkutan umum di daerah Kota Yogyakarta yang masih minim.<sup>126</sup> Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikenal asas partisipatif yang mengatur peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan. Padahal Pemerintah Daerah belum mampu melakukan survei terkait pemilihan moda transportasi dari masyarakat sehingga masih banyak

---

<sup>125</sup> Jimly Asshiddiqie, *Prasyarat Tegaknya Hukum*, <http://www.jimly.com/pemikiran/view/18>. Diakses tanggal 08 November 2017.

<sup>126</sup> Wawancara dengan Bapak Tri Haryanto..., tanggal 29 Mei 2017.

orang yang memanfaatkan moda transportasi becak motor sebagai pilihan mereka.<sup>127</sup>

Dari segi materi hukum, Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikenal asas bermanfaat dan asas efisien dan efektif. Yang dimaksud dengan asas bermanfaat adalah semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat. Sedangkan yang dimaksud dengan asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna. Dalam AAUPB asas-asas tersebut dapat diselaraskan dengan asas Asas penyelenggaraan kepentingan umum (*principle of public service*) yang mendahulukan kesejahteraan umum dengan cara yang aspiratif, akomodatif, dan selektif.

Pengambilan kebijakan secara selektif perlu dilakukan untuk kebanyakan masyarakat mengingat becak tidak hanya dilihat sebagai kendaraan wisata, namun juga kendaraan umum atau angkutan umum yang digunakan oleh masyarakat. Hal tersebut selaras dengan kebutuhan masyarakat yang memang sejak dahulu telah menggunakan becak sebagai jasa transportasi umum yang mengatarkan dari satu tempat ke tempat lain. Sehingga kebutuhan akan becak cukup signifikan meskipun banyak transportasi lain yang menjadi pesaing.

---

<sup>127</sup> *Ibid.*

Dilihat dari sisi kualitas, jasa transportasi dalam sistem transportasi yang baik haruslah disediakan secara efektif dan efisien. Kualitas transportasi tersebut dilihat melalui jasa pelayanan yang digunakan. Ada beberapa aspek kualitas yang diperlukan oleh banyak orang dalam pelayanan transportasi. Kualitas tersebut meliputi:<sup>128</sup>

### 1. Cepat (*Speed*)

Transportasi dapat dikatakan cepat apabila;

- a. Waktu yang digunakan oleh kendaraan selama perjalanan dari suatu tempat ke tempat lain.
- b. Waktu yang diperlukan untuk mempersiapkan barang-barang atau penumpang dari suatu perjalanan yang kemudain ke perjalanan berikutnya yang termasuk diantaranya selang waktu pemuatan, pembongkaran, pengisian bahan bakar, dan perbaikan kendaraan.

### 2. Aman atau keselamatan (*Safety*)

Aman dan tidaknya bentuk transportasi terlihat dari penyediaan alat-alat keselamatan lalu lintas yang cukup misalnya rambu-rambu dan lampu lalu lintas, sebagai bentuk usaha untuk mengurangi kecelakaan

### 3. Kapasitas (*Capacity*)

---

<sup>128</sup> Rahardjo Adisasmita, *Manajemen Pembangunan...* hlm. 18-21.

Fasilitas transportasi tentunya juga harus menunjang kapasitas untuk penumpang maupun barang bawaan. Fasilitas tersebut harus terkait dengan suatu titik waktu dalam permintaan penumpang maupun barang dalam keadaan maksimum. Dengan demikian transportasi tersebut dapat menanggulangi hal-hal semacam itu.

4. Frekuensi (*Frequency*)

Frekuensi dalam bidang transportasi dilihat dari keteraturan dan selang waktu (interval) anatar angkutan yang satu dengan yang berikutnya.

5. Keteraturan (*Regularity*)

Keteraturan transportasi berarti bahwa pengiriman muatan dilakukan pada waktu-waktu yang telah ditentukan.

6. Komprehensif (*Comprehensiveness*)

Sarana transportasi harus melaksanakan tanggung jawab melayani pegangkutan yang sempurna walaupun dalam pelayanannya menggunakan lebih dari satu sarana transportasi (transportasi multi moda).

7. Tanggung Jawab (*Responsibility*)

Tanggung jawab berarti suatu kualitas yang diinginkan dalam pelayanan jasa transportasi yang menimbulkan kepercayaan terhadap pelayanan sehingga jika sewaktu-waktu bermasalah, klaim bisa diajukan.

8. Murah (*Acceptable Cost atau Affordable Price*)

Murah dengan arti dapat menarik banyak customer dari banyak kalangan.

9. Kenyamanan (*Comfort atau Convenience*)



Kenyamanan diartikan dapat menunjang penumpang selalu dalam kondisi baik dan terhalang dari keadaan-keadaan yang tidak menyenangkan.

Dari beberapa bentuk kualitas dari kendaraan umum tersebut, becak motor memiliki beberapa kelebihan dibandingkan becak kayuh. Dengan adanya mesin, malahan membuat ongkos yang dikeluarkan untuk becak motor menjadi lebih sedikit. Bapak Suparmin yang merupakan ketua becak motor menuturkan bahwa dengan betor biaya yang dikeluarkan bisa ditekan. Beliau mencontohkan, dengan becak kayuh dari kawasan Malioboro ke Kraton Yogyakarta paling tidak dengan ongkos 20 ribu rupiah sedangkan dengan becak motor hanya 15 ribu rupiah saja. Hal tersebut sebanding dari usaha yang harus dikeluarkan, betor menggunakan bensin sedangkan becak kayuh harus menggunakan energi yang lumayan banyak hanya untuk sekali jalan.<sup>129</sup>

Dari sisi penumpang, becak motor lebih dilirik daripada becak kayuh. Di sisi lebih murah, penumpang sendiri lebih memilih becak motor karena merasa kasihan dengan pengemudi yang harus ngos-ngosan untuk mengemudikan becak motornya.<sup>130</sup> Waktu tempuh juga menjadi pandangan penumpang dalam memilih becak motor. Dengan adanya motor pada becak motor waktu tempuh yang dimiliki lebih cepat dibandingkan dengan becak kayuh.

Beberapa sebab tersebut diatas tentunya menjadi sebuah kritik terhadap hukum yang berlaku. Sebagaimana melihat hukum dalam aliran utilitarianisme,

---

<sup>129</sup> Wawancara dengan Bapak Suparmin... tanggal 18 Juli 2017.

<sup>130</sup> *Ibid.*



bahwa hukum haruslah memberi kebahagiaan pada mayoritas warga masyarakat. Jeremy Betham sebagai pencetus aliran ini megemukakan bahwa pembentuk hukum harus membentuk hukum yang adil bagi setiap warga masyarakat secara individual.<sup>131</sup>

Apalagi dalam ranah kebijakan atau regulasi pemerintah, haruslah final apa yang baik dan benar adalah membawa kebaikan bagi sebagian besar masyarakat. Mereka menjadi penentu *Res Publika* yang sebenarnya dan memang seharusnya memetik utama kebaikan dari regulasi dan inovasi yang ada. Bisa dari bentuk efisiensi, ketepatan dan kecepatan waktu atau berbagai kualitas lain dalam moda transportasi tersebut. Akan menjadi sumir bila menegaskan kebaikan yang dipetik oleh masyarakat sebagai tuan rumah atas regulasi iu sendiri.<sup>132</sup>

Dalam perkembangannya, dibutuhkan ko-eksisten dari dua moda transportasi tersebut (becak dan becak motor) sehingga pasar pengguna layanan terfragmentasi dalam dua segmen yang kemudian membuat kedua bentuk moda transportasi tidak dilarang.<sup>133</sup> Dalam kenyataan, Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta melalui Badan Pembangunan Perencanaan Pembangunan Daerah (BPBD) memberikan janji untuk membentuk *prototype* sebagai pengganti becak motor maupun becak biasa. *Prototype* tersebut berbentuk becak dengan tenaga

---

<sup>131</sup> Soerjono Soekamto, *Pokok-pokok Sosiologi Hukum*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2006), hlm.41.

<sup>132</sup> Anggoro B Nugraha, "Utilitarianisme", *Kompas*, Kamis 6 April 2017, hlm. 6.

<sup>133</sup> *Ibid.*

penggerak dari listrik. Namun rencana tersebut belum diketahui bagaimana kelanjutannya.<sup>134</sup>



---

<sup>134</sup> “Pemkot Tak Beri Jaminan: Pengemudi Tagih *Prototype* Betor”, *Kedaulatan Rakyat*, Jumat, 11 Agustus 2017, Tahun LXXI Nomor 303, hlm. 4.