

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perkembangan hukum di Indonesia sangat berkaitan dengan kebutuhan masyarakat akan kepastian, keadilan, dan kemanfaatan hukum. Seiring dengan meningkatnya kompleksitas kehidupan sehari-hari, penegakan hukum juga menghadapi tantangan yang semakin besar. Hal ini mendorong dilakukannya kajian mendalam terhadap ketentuan hukum yang ada, untuk memastikan bahwa aturan yang berlaku mampu menjawab kebutuhan masyarakat dan menegakkan keadilan secara optimal. Salah satu kebutuhan penting masyarakat adalah alat transportasi, yang berperan besar dalam mendukung berbagai aspek kehidupan berbangsa dan bernegara. Fungsi alat transportasi pada dasarnya adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lainnya, yang menjadi landasan bagi pertumbuhan ekonomi maupun perdagangan.¹

Dengan meningkatnya ekonomi dan penambahan jumlah penduduk, termasuk di Indonesia, mobilitas masyarakat semakin diperlukan agar kebutuhan hidup dapat terpenuhi dan tentunya memerlukan alat transportasi yang memadai. Transportasi merupakan salah satu sarana perhubungan yang sangat penting dalam aktivitas masyarakat. Semakin berkembang sarana transportasi semakin mudah terjalin hubungan antar manusia, interaksi antar

¹ <https://jurnal.lemhannas.go.id/index.php/jkl/article/download/379/251> diakses Tanggal 26 Oktober 2024

sesama manusia maupun sebagai alat untuk memudahkan manusia dalam memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Di samping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan ekonomi daerah maupun negara dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil – hasilnya.²

Transportasi yang efektif dan efisien memungkinkan distribusi barang dan jasa berjalan lebih lancar, yang pada waktunya mendorong pertumbuhan ekonomi nasional serta meningkatkan daya saing di pasar internasional. Selain itu, transportasi memfasilitasi mobilitas penduduk antar wilayah, sehingga hubungan antar daerah dapat terjalin lebih erat, memperkuat integrasi sosial, dan mendukung kebhinekaan. Dari segi pemerataan pembangunan, transportasi juga memainkan peran penting dalam membuka akses ke daerah-daerah terpencil, sehingga layanan pendidikan, kesehatan dan kebutuhan pokok lainnya menjadi lebih mudah di jangkau oleh seluruh lapisan masyarakat. Dengan demikian, transportasi merupakan salah satu sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara.³

Seiring laju perkembangan dunia saat ini, alat transportasi di seluruh negara termasuk di Indonesia telah mengalami perkembangan dari masa ke masa. Kemajuan alat transportasi adalah akibat dari kebutuhan manusia untuk

² Asep Iswahyudi Rachman, “Perlindungan Hukum dengan Hak – Hak Pekerja di PT Grab Semarang”, Jurnal Daulat Hukum Vol. 1 No. 1, Maret 2018

³ Ibid

bepergian ke tempat lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan barang tersebut.⁴

Pengaruh industrialisasi yang identik dengan penggunaan mesin dalam berbagai bidang kehidupan turut mempengaruhi perkembangan dunia transportasi. Kemajuan teknologi ini memudahkan mobilitas manusia, memungkinkan perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain dengan lebih cepat dan efisien. Transportasi modern juga membuka peluang baru dalam bidang ekonomi dan sosial, meskipun sering kali membawa dampak lingkungan dan perubahan budaya yang signifikan.⁵

Pembangunan di sektor pengangkutan mendorong perkembangan pendidikan di bidang ilmu dan teknologi pengangkutan modern, prasarana dan sarana, infrastruktur pengangkutan modern, dan hukum pengangkutan modern. Di bidang pendidikan, pengangkutan dan hukum pengangkutan menjadi objek kajian ilmu tersendiri di samping ilmu-ilmu lainnya.⁶

Sementara itu, keberadaan becak motor (selanjutnya disebut bentor) dianggap menimbulkan kontroversi di beberapa daerah karena dianggap melanggar aturan lalu lintas, keselamatan, serta efisiensi transportasi.⁷ Terkait pengaturan hukum bentor sebagai salah satu alat transportasi belum secara kongkrit dijelaskan dalam Pasal 47 Ayat (1) Undang-Undang Republik

⁴ M.N. Nasution, Manajemen Transportasi, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2008) hal 1

⁵ Asep Iswahyudi Rachman, "Perlindungan Hukum dengan Hak – Hak Pekerja di PT Grab Semarang", Jurnal Daulat Hukum Vol. 1 No. 1, Maret 2018

⁶ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2013), hal 32

⁷ <https://www.hukumonline.com/>, diakses Tanggal 27 Oktober 2024

Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 (untuk selanjutnya disebut UULLAJ). Dasar atau pijakan yang menjadi acuan dalam pembuatan kebijakan peraturan hukum haruslah didasarkan pada prinsip-prinsip hukum yang berlaku, serta harus sesuai dengan konstitusi dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Berdasarkan pada Pasal 34 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa : “Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak.” Pada pasal tersebut diartikan bahwa pemerintah merupakan pihak yang seharusnya menyediakan fasilitas transportasi yang layak bagi warga negaranya. Sehingga bentor dalam penggunaannya dapat dipastikan sesuai dengan prinsip-prinsip hukum transportasi.

Meskipun demikian, bentor tetap eksis dan dimanfaatkan oleh masyarakat karena dianggap lebih cepat dan fleksibel untuk menjangkau tempat-tempat yang sulit diakses oleh transportasi umum seperti angkutan kota, *busway*, dan minibus. Selain sebagai sarana transportasi sehari-hari, bentor juga kerap menjadi salah satu daya tarik wisata di beberapa daerah, memberikan pengalaman unik bagi para pengunjung wisatawan. Namun, di balik kelebihanannya, Bentor juga memiliki beberapa kekurangan. Bentor sering kali dianggap kurang aman karena tidak dilengkapi dengan fitur keselamatan yang memadai seperti sabuk pengaman atau perlindungan dari benturan. Selain itu, penggunaan bentor di area perkotaan yang padat lalu lintas dapat menambah kemacetan serta meningkatkan polusi suara dan udara. Belum lagi, status

legalitas bentor yang seringkali tidak sesuai dengan UULLAJ sebagai subjek kontroversi antara pemerintah daerah dan masyarakat pengguna bentor.⁸

Beberapa pihak mendukung keberadaan bentor karena dianggap membantu para pengendara mencari nafkah serta menyediakan pilihan transportasi alternatif bagi masyarakat, khususnya di daerah yang sulit dijangkau oleh angkutan umum konvensional. Bentor dianggap praktis dan ekonomis bagi masyarakat yang membutuhkan sarana transportasi dengan biaya terjangkau. Di sisi lain, ada pihak yang menentang keberadaan bentor, seperti kepolisian, dinas perhubungan, Satuan Polisi Pamong Praja, dan instansi yang bertanggung jawab terhadap penegakan hukum. Mereka bertindak sebagai aparat penegak hukum dan penyelenggara penegakan peraturan daerah atau peraturan kepala daerah serta memiliki kewenangan untuk menegakkan UULLAJ.⁹

Pihak-pihak ini menganggap bahwa operasional bentor sering kali tidak memenuhi standar keselamatan dan legalitas yang diatur dalam Undang-Undang yaitu Pasal 49 Ayat (1) UULLAJ yang menjelaskan bahwa kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat, dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian oleh Pemerintah. Selain itu, keberadaan bentor yang tidak sesuai aturan dapat menimbulkan masalah lalu lintas, seperti kemacetan dan

⁸ Ibid

⁹ Jurnal Volume 29 Nomor 1 Bulan Januari Tahun 2022, 6065 – 6084, Legalitas Becak Motor Di Tinjau Dari Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Oleh : Amelia Nur Rahma, dkk

peningkatan risiko kecelakaan, sehingga memerlukan tindakan tegas untuk menjaga keteraturan di jalan raya.

Membangun definisi hukum yang lengkap dan memahami hukum bukanlah tugas yang mudah. Menjawab pertanyaan tentang apa yang benar adalah pertanyaan berusia ribuan tahun, hingga sekarang pertanyaan tersebut masih akan selalu muncul.¹⁰ Untuk itu, yang harus dipahami dalam prinsip hukum transportasi adalah prinsip keselamatan, prinsip tanggung jawab, prinsip perlindungan konsumen, prinsip keberlanjutan dan perlindungan lingkungan, serta yang terutama dalam prinsip-prinsip hukum transportasi dikaitkan dengan penggunaan bentor yaitu prinsip kepastian hukum. Prinsip ini menekankan pentingnya adanya kejelasan dan kepastian dalam hukum transportasi. Legalitas bentor sebagai alat transportasi belum dijelaskan secara spesifik dalam UULLAJ. Untuk itu, beberapa pihak menganggap bentor merupakan alat transportasi ilegal.

Secara umum alat transportasi di bagi menjadi 3 yaitu; alat transportasi darat, laut dan udara. Saat ini alat transportasi yang banyak dipakai oleh masyarakat adalah transportasi darat, yaitu alat transportasi pribadi maupun transportasi umum. Di Indonesia alat transportasi dikelompokkan menjadi 2 yaitu alat transportasi modern dan tradisional. Adanya transportasi modern tradisional. Adanya transportasi modern dipengaruhi oleh industrialisasi yang identik dengan menggunakan mesin seperti; pesawat, mobil, kereta api, bis,

¹⁰ Achmad Ali, Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicial prudence). Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence), (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2009) hal 28

motor, becak, truk dan kapal laut. Seiring dengan perkembangannya maka alat transportasi modern perlahan mulai menggantikan alat transportasi tradisional yang memang jauh lebih dulu dikenal di Indonesia. Contoh alat transportasi tradisional di Indonesia seperti; becak, andong atau delman, gerobak dan sepeda.¹¹

Becak merupakan alat transportasi tradisional yang populer di Indonesia. Becak adalah alat transportasi tradisional roda tiga yang banyak di temukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Penumpang becak biasanya berjumlah 2 orang. Perkembangan angkutan becak di Indonesia berbeda antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Sebagian besar desain becak di daerah Pulau Jawa ruang angkutnya berada di depan dengan dua roda depan sejajar melintang. Penumpang berada di depan dan pengemudi berada di belakang, sedangkan di Pulau Sumatera ruang angkut becak terdapat di samping menempel pada badan sepeda dengan roda tambahan sejajar melintang dengan roda belakang.¹²

Jumlah becak motor di kota-kota besar sangat tinggi, misalnya di Kota Malang terdapat sekitar 500 becak motor yang tersebar di seluruh kota, seperti Kawasan Pasar Dinoyo, Pasar Blimbing, Pasar Besar Kota Lama, Pasar Hewan Kota Malang. Jumlah ini kemungkinan akan terus bertambah selama periode ini karena meningkatnya kebutuhan akan transportasi umum. Di sisi lain, situasi

¹¹ <http://www.antarasumsel.com/berita/280177/ratusan-sopir-bentor-demo-ke-kantor-dprd-oku>, diakses Tanggal 29 Oktober 2024

¹² Ibid

saat ini dimana becak bermotor bercampur dengan kendaraan lain dalam lalu lintas dapat mempengaruhi kinerja lalu lintas.¹³

Menurut Pasal 1 Angka 7 UULLAJ yang dimaksud dengan kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.¹⁴

Selanjutnya, menurut Pasal 1 Angka 8 UULLAJ kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh alat mekanik berupa mesin selain kendaraan dia atas rel yang meliputi :

1. Sepeda motor
2. Mobil penumpang
3. Mobil bus
4. Mobil barang
5. Mobil khusus¹⁵

Adapun penjelasan Pasal 47 Ayat (2) Huruf (e) UULLAJ yang berkaitan dengan kendaraan khusus adalah kendaraan bermotor yang dirancang khusus yang antara lain mempunyai fungsi dan rancang bangun tertentu, antara lain :

1. Kendaraan bermotor Tentara Nasional Indonesia
2. Kendaraan bermotor Kepolisian Negara Republik Indonesia
3. Alat berat antara lain bulldozer, traktor, mesin gilas, *forklift*, *loader*, *excavator*, dan *crane*
4. Kendaraan khusus penyandang cacat.¹⁶

¹³ Ibid

¹⁴ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁵ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

¹⁶ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Sedangkan yang disebut sebagai kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan, yaitu :

1. Sepeda
2. Becak
3. Kereta kuda
4. Kereta/Gerobak sapi¹⁷

Seperti penjelasan di atas, becak yang bertenaga manusia diklasifikasikan sebagai kendaraan tidak bermotor. Sedangkan hingga sampai saat ini tidak jelas termasuk dalam kendaraan bermotor atau tidak bermotor karena di dalam Undang-Undang pun tidak dijelaskan. Hal ini yang sampai sekarang menjadi perdebatan di pihak pemerintah pusat maupun daerah. Hingga saat ini belum ada ketentuan resmi dari pemerintah terhadap keberadaan becak bermotor. Untuk hal ini perlu diteliti sejauh mana pengaruh becak bermotor pada kinerja lalu lintas dan perlu suatu kajian yang mendalam mengenai pengemudi becak bermotor, ijin mengemudi becak bermotor, kelayakan, kenyamanan, standar mutu dan keselamatan berkendara sesuai dengan UULLAJ.¹⁸

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penyusunan skripsi dengan judul **“ANALISA YURIDIS TERKAIT LEGALITAS BECAK MOTOR SEBAGAI ALAT TRANSPORTASI”**.

¹⁷ Jurnal Volume 29 Nomor 1 Bulan Januari Tahun 2022, 6065 – 6084, **Legalitas Becak Motor Di Tinjau Dari Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Oleh : Amelia Nur Rahma, dkk**

¹⁸ Ibid

B. Identifikasi dan Perumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis mengidentifikasi perumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaturan hukum terkait becak motor sebagai salah satu alat transportasi menurut Pasal 47 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Bagaimana legalitas penggunaan becak motor berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan apa akibat hukumnya?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan menjelaskan pengaturan hukum terkait becak motor sebagai salah satu alat transportasi menurut Pasal 47 Ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Untuk mengetahui dan menjelaskan legalitas penggunaan becak motor berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan akibat hukumnya.

D. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian dari pokok permasalahan dan tujuan yang telah diuraikan di atas, dapat dilihat dari 3 aspek kegunaan :

1. Segi Akademis

Hasil penelitian diharapkan dapat menambah wawasan yang berkaitan dengan pengaturan hukum dan legalitas penggunaan bentor sebagai alat transportasi berdasarkan UULLAJ. Penulis juga berharap penelitian ini dapat menambah bahan kepustakaan dan memberikan kontribusi ilmiah dan teoritis terhadap pemahaman dan pemikiran serta pandangan baru untuk menjadi bahan kajian yang lebih lanjut serta menciptakan konsep ilmiah dalam proses belajar mengajar bagi seluruh akademisi, sarjana hukum, dan praktisi hukum.

2. Segi Kelembagaan

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi sumbangan dalam suatu bahan kajian teoritis terutama bagi lembaga yang berwenang membuat peraturan perundang-undangan dalam rangka mengevaluasi pengembangan hukum yang berkembang saat ini, serta mampu untuk memecahkan masalah tentang pengaturan hukum dan legalitas penggunaan bentor sebagai alat transportasi berdasarkan UULLAJ. Terkait belum adanya regulasi tentang bentor yang menyebabkan bentor dianggap alat transportasi ilegal.

3. Segi Sosial Masyarakat

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini untuk masyarakat adalah dapat menambah informasi dan pengetahuan serta menambah wawasan tentang pengaturan hukum dan legalitas penggunaan bentor sebagai alat transportasi berdasarkan UULLAJ dan diperlukannya regulasi yang tepat terkait penggunaan bentor sebagai alat transportasi.