

# PENEGAKAN HUKUM TERHADAP EKSISTENSI BECAK BERMOTOR UMUM (BENTOR) BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

**Meta Suryani, Anis Mashdurohatun**

Dosen Fakultas Hukum Universitas Samudra Langsa (UNSAM), Dosen Fakultas Hukum UNISSULA  
metasuriyani179@yahoo.com, anism@unissula.ac.id

## **Abstract**

*The influence of industrialization which is identical to the use of machines in various areas of life influences the development of transportation. Humans begin creating motorized transport such as motorcycles, cars, aircraft, fire Crete, ships and including motorized pedicab and other motor tricycles. The existing of motorized pedicab caused controversy in some areas, because of the problems of legal regulation of traffic and regulatory issues. The problem statements that will be discussed are how the existence of a common motorized pedicab (bentor) as one of land transportation in Indonesia today, and how law enforcement on the existence of a common motorized tricycles (bentor) pursuant to Act No. 22 of 2009? The results showed that: the existence of a common motorized pedicab as one of land transport is increased in all parts of Indonesia; Enforcement of the law against the existence of a common motorized pedicab can not be effective, although Bentor has been unlawful provisions of Law No. 22 of 2009 and other regulations. The law enforcement is more focus on the principle of expediency, so the police do the discretion of the bentor as common operational as public transport, by seeing the its expediency for middle class, especially in district and rural areas and as a form of cultural characteristics existing communal society Indonesia.*

**Keywords:** Law Enforcement, Existence, Public Pedicab Motorized.

## **Abstrak**

Pengaruh Industrialisasi yang indentik dengan penggunaan mesin dalam berbagai bidang kehidupan, mempengaruhi pula dalam perkembangan dunia transportasi. Manusia mulai menciptakan transportasi bermesin seperti sepeda motor, mobil, pesawat, kereta api, kapal dan termasuk becak bermotor dan lain-lain. Keberadaan becak motor menimbulkan kontroversi di beberapa daerah, karena permasalahan peraturan hukum berlalu lintas dan peraturan yang lain. Rumusan masalah yang akan dibahas yaitu bagaimana eksistensi becak bermotor umum (bentor) sebagai salah satu transportasi darat di Indonesia saat ini; dan bagaimana penegakan hukum terhadap eksistensi becak bermotor umum (bentor) berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009? Hasil penelitian menunjukkan bahwa: Eksistensi becak bermotor umum sebagai salah satu transportasi darat, saat ini semakin menjamur di seluruh wilayah Indonesia; Penegakan hukum terhadap eksistensi becak bermotor umum belum bisa efektif, walaupun Bentor telah melanggar hukum ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan peraturan yang lainnya. Para penegak hukum lebih mengepankan asas kemanfaatan, sehingga pihak Kepolisian melakukan diskresi terhadap bentor umum yang beroperasi sebagai angkutan umum, dengan memandang dari sisi kemanfaatan bentornya sangat dibutuhkan bagi masyarakat kelas menengah ke bawah khususnya di daerah terpencil dan sebagai wujud karakteristik kebudayaan komunal yang ada pada masyarakat Indonesia.

**Kata Kunci:** Penegakan Hukum, Eksistensi, Becak Bermotor Umum.

## A. Latar Belakang

Konsep Negara Kesejahteraan Pancasila Negara atau Pemerintah berkewajiban untuk mengatur dan mengarahkan masyarakat sebagai satu kesatuan atau keluarga. Khususnya saat ini bangsa Indonesia sudah memasuki globalisasi ekonomi dan hukum. Globalisasi telah merambah hampir di semua ranah kehidupan masyarakat, baik itu bidang ekonomi, politik, ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK), budaya, pendidikan, dan lain-lain.<sup>1</sup>

Kemajuan transportasi adalah akibat kebutuhan manusia untuk berpergian ke tempat lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ke tempat lain yang membutuhkan barang tersebut.<sup>2</sup> Oleh karena itu di Indonesia transportasi telah mengalami perkembangan dari masa ke masa seiring laju perkembangan dunia saat ini. Peradaban manusia dan pengaruh kemajuan teknologi menjadikan transportasi menjadi modern.

Pengaruh Industrialisasi yang indetik dengan penggunaan mesin dalam berbagai bidang kehidupan, mempengaruhi pula dalam perkembangan dunia transportasi. Manusia mulai menciptakan transportasi bermesin seperti sepeda motor, mobil, pesawat, kereta api, kapal dan termasuk becak bermotor dan lain-lain. Keberadaan becak motor menimbulkan kontroversi di beberapa daerah, karena permasalahan peraturan hukum berlalu lintas, peraturan tata ruang Kota ataupun persaingan dengan transportasi umum lain.

Becak bermotor telah sejak lama ditemui di beberapa daerah di Indonesia. Sebagian daerah memanfaatkan becak bermotor untuk selanjutnya disebut bentor sebagai salah satu objek penunjang pariwisata dan sebagian daerah lainnya di manfaatkan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Diketahui dari segi manfaat memang bentor selain lebih cepat menjangkau tujuan, bentor bisa menjadi alternatif untuk menjangkau tujuan yang tidak

bisa dijangkau oleh angkutan umum lainnya seperti angkot, bus way, mini bus dan lain-lain. Di balik manfaatnya tersebut juga terdapat pro dan kontra terhadap bentor.

Pihak yang pro sudah pasti pengemudi bentor itu sendiri untuk mencari nafkah dan pihak-pihak yang diuntungkan oleh keberadaan bentor sebagai alternative bertransportasi. Sedangkan pihak yang kontra adalah Kepolisian, Dinas Perhubungan setempat yang bertindak sebagai penegak hukum yang mempunyai kewenangan dalam penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta pihak-pihak yang peduli akan tegaknya hukum yang berlaku. Dalam memahami hukum melalui konstruksi definisi hukum secara lengkap bukanlah perkara yang mudah. Menjawab pertanyaan hukum itu apa adalah pertanyaan yang sudah muncul sejak ribuan tahun yang lalu, dan hingga sekarang pertanyaan tersebut masih akan selalu muncul.<sup>3</sup>

Fenomena yang terjadi di beberapa daerah di Indonesia, hadirnya bentor dengan berbagai alasan sebagai contoh: Di Sumatera Utara di antaranya Kota Medan, Tebing Tinggi dan lainnya terkenal akan bentornya. Keberadaan becak motor ini tidak asing lagi bagi kehidupan masyarakat kota Medan dan dibolehkan. Bahkan bentor telah menjadi sarana transportasi favorit warga mengalahkan angkutan kota (angkot) maupun taksi karena dapat menembus segala penjuru kota dengan ongkos relatif murah. Setiap saat, warga dapat memanfaatkan jasa bentor untuk mendukung mobilitasnya seperti antar jemput anak sekolah, karyawan berangkat dan pulang kerja, maupun ibu rumah tangga yang akan belanja ke pasar.<sup>4</sup>

Di Aceh, di antaranya Kota Banda Aceh, Kota Langsa dan lainnya, bentor juga sebagai sarana transportasi favorit warga dan keberadaannya dibolehkan. Namun di Jakarta, Jogjakarta dan Semarang bentor juga sebagai

1 Anis Mashdurohatun, M. Ali Mansyur, *Identifikasi Fair Use/ Fair Dealing Hak Cipta Atas Buku Dalam Pengembangan Iptek Pada Pendidikan Tinggi Di Jawa Tengah*, Jurnal Yustisia, Hukum UNS, Surakarta, Edisi 93, September-Desember 2015.

2 M.N. Nasution, 2008, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Bogor, hlm 1.

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

4 [http://news.mnctv.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=17936](http://news.mnctv.com/index.php?option=com_content&task=view&id=17936), diakses tanggal 7 Desember 2015.

sarana transportasi favorit warga namun di daerah tersebut keberadaan bentor tidaklah diizinkan beroperasi dan dinyatakan ilegal. Walaupun masyarakat di daerah-daerah tersebut memaksakan untuk beroperasi, tetapi keadaan ini cenderung menimbulkan konflik dengan penegak hukum yang bertugas, untuk mengamatkannya.

Berdasarkan fenomena di atas, Pasal 47 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menegaskan:

- (1) Kendaraan terdiri atas:
  - a. Kendaraan Bermotor; dan
  - b. Kendaraan Tidak Bermotor.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan berdasarkan jenis:
  - a. sepeda motor;
  - b. mobil penumpang;
  - c. mobil bus;
  - d. mobil barang; dan
  - e. kendaraan khusus.
- (3) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b, huruf c, dan huruf d dikelompokkan berdasarkan fungsi:
  - a. Kendaraan Bermotor perseorangan; dan
  - b. Kendaraan Bermotor Umum.

Penegasan Pasal 47 ayat (1), (2) dan (3) di atas, bahwa becak motor tidak termasuk sebagai alat transportasi kendaraan bermotor umum, jadi dapat dikatakan keberadaannya selama ini ilegal dan melanggar hukum. Walaupun demikian aktivitas bentor umum telah lama berlangsung di masyarakat di beberapa daerah di Indonesia. Sehingga permasalahan ini perlu untuk diteliti dan dibahas dengan judul "Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan".<sup>5</sup>

Dengan mengutip pendapat Jimly Asshiddiqie, yang menyatakan bahwa konsep hukum sebagai suatu kesatuan sistem, di dalamnya terdapat beberapa elemen, yaitu (1) elemen kelembagaan (elemen institusional); (2) elemen kaidah aturan (elemen instrumental); dan (3) elemen perilaku

5 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

para subyek hukum yang menyanggah hak dan kewajiban yang ditentukan oleh norma aturan itu (elemen subyektif dan elemen kultural).<sup>6</sup> Hal tersebut tentunya sangat menarik dikaji penulis secara mendalam dengan melihat eksistensinya bentor (becak motor) di berbagai daerah wilayah Indonesia dengan dikaitkannya penegakan hukum yang mendasarkan pada ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana eksistensi becak bermotor umum (bentor) sebagai salah satu transportasi darat di Indonesia saat ini?
2. Bagaimanapenegakan hukum terhadap eksistensi becak bermotor umum (bentor) berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009?

## B. Pembahasan

### 1. Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Sebagai Salah Satu Transportasi Darat di Indonesia

Becak (dari bahasa Hokkien: *be chia* "kereta kuda") adalah suatu moda transportasi beroda tiga yang umum ditemukan di Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas normal becak adalah dua orang penumpang dan seorang pengemudi. Menjadi pengemudi becak merupakan salah satu cara untuk mendapatkan nafkah yang mudah, sehingga jumlah pengemudi becak di daerah yang angka penganggurannya tinggi dapat menjadi sangat tinggi, dan akan menimbulkan berbagai keruwetan lalu lintas. Karena itu becak dilarang di Jakarta sekitar akhir dasawarsa 1980-an. Di kawasan Jatiasih dan Cibubur, becak disebut dengan nama *kereta*, di Jonggol, becak disebut dengan nama *kreta penumpang* dan di Depok disebut dengan nama *bicak*.

Dilihat dari tenaga penggerakannya, becak dapat dibedakan atas:

1. Becak kayuh-Becak yang menggunakan sepeda, dengan tenaga penggerak manusia, sebagai kemudi.

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

2. Becak bermotor atau becak mesin - Becak yang menggunakan sepeda motor sebagai penggerak.

Sementara dari bentuknya, di Indonesia ada dua jenis becak yang lazim digunakan:

1. Becak dengan pengemudi berada di belakang. Jenis ini biasanya ada di Jawa.
2. Becak dengan pengemudi berada di samping. Jenis ini biasanya ditemukan di Sumatera.
3. Kedua-dua bentuk itu masing-masing memiliki jenis yang bertenaga penggerak manusia atau pun mesin. *Helicak* (“helikopter becak”, becak bermotor berbentuk serupa helikopter) dan *bentor* dari wilayah timur, contohnya, bertenaga penggerak mesin di belakang. Bentor atau *betor* dari Sumatera, khususnya Sumatera bagian utara, bertenaga penggerak mesin di samping.
4. Jenis becak yang pengemudinya berada di depan diketahui ada di beberapa negara lain, sebagaimana dikembangkan di India, Pakistan dan Bangladesh. Pada model ini, sepeda atau sepeda motor digunakan sebagai tenaga penggerak dan diletakkan di muka penumpang; menggantikan tenaga manusia yang berjalan kaki menarik penumpang pada *angkong*. Di Jakarta, pada dasawarsa ‘70an masih ada *mobet* (“motor becak”, dengan motor di depan) yang beroperasi di sekitar Cempaka Putih. Model ini kemudian diikuti oleh *minicar* dan juga *bajaj*, yang lebih manusiawi karena pengemudinya terlindung dari panas dan hujan.

Becak konvensional mempunyai 3 roda, 2 roda di bagian depan dan 1 roda di bagian belakang. Dua roda di bagian depan dihubungkan dengan sebuah poros tetap dan kedua roda depan ini bisa digerakkan secara bersama-sama dengan porosnya untuk membelokkan becak. Pengemudi becak duduk hampir di atas roda belakang, menggenjot pedal dan rantai yang memutar

roda belakang. Penumpang duduk di kursi yang berada di antara dua roda depan. Peredam guncangan berada di roda bagian depan berupa per daun yang dipasang antara poros roda dengan badan becak. Penumpang di depan biasanya dilindungi oleh badan becak yang terbuat dari kayu dan atap terpal serta penutup depan dari plastik bening yang ditutup hanya pada saat hujan saja. Sebagai alat penghenti laju becak, ada sebuah rem sederhana yang menghentikan laju roda belakang; rem ini digerakkan oleh pengemudi menggunakan sebuah tongkat (tuas) yang berada di bawah kursi pengemudi. Desain dari becak ini, kecuali bagian kabin penumpangnya, sangat mirip dengan gerobak barang tradisional Belanda yang bernama *bakfiets* (Bld.*fiets*: sepeda).

Pro dan kontra, **Becak** adalah salah satu moda transportasi paling umum di Solo. Becak merupakan alat angkutan yang ramah lingkungan karena tidak menyebabkan polusi udara (kecuali becak bermotor tentunya). Selain itu, becak tidak menyebabkan kebisingan dan juga dapat dijadikan sebagai obyek wisata bagi turis-turis mancanegara. Meskipun begitu, kehadiran becak di perkotaan dapat mengganggu lalu lintas karena kecepatannya yang lambat dibandingkan dengan mobil maupun sepeda motor. Selain itu, ada yang menganggap bahwa becak tidak nyaman dilihat, mungkin karena bentuknya yang kurang modern.

Satu-satunya kota di Indonesia yang secara resmi melarang keberadaan becak adalah Jakarta. Becak dilarang beroperasi di Jakarta sekitar akhir dasawarsa 1980-an. Alasan resminya antara lain kala itu ialah bahwa becak adalah “eksploitasi manusia atas manusia”. Sebagai penggantinya adalah *helicak*, *bajaj*, *kancil*, dan belakangan juga ojek motor.

Untuk meningkatkan kemampuan becak dan mendorong penggunaan kendaraan tidak bermotor dan menjadi tren di beberapa negara maju dikembangkan becak yang menggunakan gigi percepatan/ transmisi seperti yang digunakan dalam sepeda modern

sehingga bisa melewati tanjakan dengan lebih mudah, desain dibuat aerodinamis serta pengemudinya berada di depan ruang penumpang. Tren itu berupa alat transportasi umum bebas polusi bertenaga manusia dikayuh dan diberi nama “Velotaxi”.<sup>7</sup>

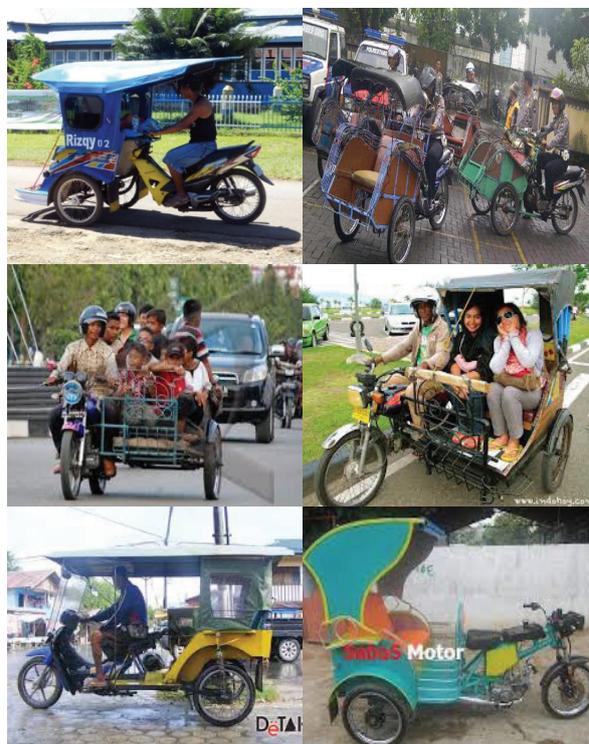
Keaneragaman bentuk dari keunikan becak ini menjadi daya tarik tersendiri untuk wisatawan, terlebih lagi di Indonesia memiliki keanekaragaman bentuk becak di setiap daerahnya. Selain itu, becak telah cukup lama menjadi bagian penting dari pariwisata kota sejak kemunculannya pertama kali di jalan-jalan kota. Kesederhanaan, dan kerja keras yang dicerminkan dari sebuah becak dan keunikan becak yang dimiliki dari berbagai daerah di Indonesia inilah yang menjadi daya tarik pariwisata di Indonesia yang seharusnya perlu dihargai dan dilestarikan.

Eksistensi becak tradisional sampai saat ini masih diakui dan dijaga kelestariannya sebagaimana diatur dalam Pasal 114 ayat (1) dan (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, sebagaimana dinyatakan bahwa Kendaraan Tidak Bermotor yang digerakkan oleh tenaga orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf a terdiri atas: a. sepeda; b. becak; c. kereta dorong. Kendaraan Tidak Bermotor yang ditarik oleh tenaga hewan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 huruf b dapat berupa kereta, delman, dan cikar atau nama lain.

Seiring perkembangan zaman becak yang dahulunya digambarkan bersifat sebagai tradisional dan ramah lingkungan, sekarang telah mengalami perubahan yang signifikan menjadi becak yang menggunakan mesin dan digunakan sebagai kendaraan bermotor umum. Sepeda motor telah banyak dimodifikasikan menjadi kendaraan beroda tiga yang sering disebut dengan bentor, dan difungsikan sebagai kendaraan bermotor umum sebagai alat pencari nafkah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Becak bermotor adalah berasal dari sepeda motor

yang dimodifikasi menjadi beroda tiga dengan kereta samping<sup>8</sup> dengan jumlah muatan diangkutnya adalah kapasitas 3 orang yaitu 1 orang pengemudi dan 2 orang penumpang.

Berikut ini adalah berbagai jenis sepeda motor yang telah dimodifikasi menjadi bentor umum:



Sumber gambar dari Internet.<sup>9</sup>

Walaupun dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan membenarkan modifikasi sepeda motor salah satunya menjadi bentor, tetapi tidak ada aturan yang mengatur kendaraan bermotor beroda dua atau beroda tiga sebagai kendaraan bermotor umum dan tidak secara tegas pula melarang beroperasinya sebagai kendaraan bermotor umum atau angkutan umum sebagaimana diatur dalam Pasal 47 ayat (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>8</sup> Pasal 1 angka 20 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

<sup>9</sup> <https://www.google.com/search?q=gambar+becak+bermotor&biw=1366&bih=623&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwii0bqiiIPLAhXGJKYKHRZzB-wQsAQIGw> diakses tanggal 7 Desember 2015.

<sup>7</sup> <https://id.wikipedia.org/wiki/Becak> diakses tanggal 7 Desember 2015.

Sehingga, di beberapa daerah di Indonesia telah sejak lama menggunakan bentor sebagai kendaraan bermotor umum untuk angkutan umum orang dan beberapa daerah lainnya tidak memberlakukannya karena menganggap tidak ada rujukan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Beberapa daerah yang memberlakukan bentor sebagai kendaraan bermotor umum didukung pula dengan peraturan yang dibuat oleh pemerintah daerah tersebut dan dilakukan pemungutan redistribusi daerah.

Beberapa daerah kabupaten dan kota di Indonesia yang membentuk peraturan yang memberikan izin operasional bentor umum diantaranya: Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan Dalam Kota Makassar, Peraturan Daerah Kota Tebing Tinggi Nomor 3 Tahun 2007 tentang Retribusi Izin Mendirikan Perusahaan dan Operasi Becak Bermotor, Peraturan Daerah Kabupaten Langkat Nomor 3 Tahun 2007 Tentang Retribusi Izin Usaha Angkutan, Qanun Kota Banda Aceh Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Banda Aceh Nomor 6 Tahun 1999 tentang Retribusi Izin Trayek, Qanun Kota Langsa Nomor 13 Tahun 2008 tentang Ijin Pengoperasian Becak Bermotor dalam Kota Langsa, dan Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 2 Tahun 2014 tentang Retribusi Daerah Di Bidang Perhubungan.

Berbeda dengan Jakarta, dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Ketertiban Umum dengan tegas melarang pengoperasian bentor sebagai angkutan umum sebagaimana ditegaskan dalam Pasal 2 ayat (6) yaitu setiap orang atau badan dilarang membuat, merakit atau mengoperasikan angkutan umum kendaraan jenis empat yang bermesin dua tak. Dalam penjelasan Peraturan daerah tersebut yang dimaksud dengan kendaraan jenis empat bermesin 2 (dua) tak adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk

angkutan umum seperti bajaj (dua tak), motor becak (mobec), dan sejenisnya. Begitu pula dengan Jogjakarta<sup>10</sup> dan Semarang<sup>11</sup> walaupun bentor masih ada dan sebagai sarana transportasi favorit warga namun di daerah tersebut keberadaan bentor tidaklah diizinkan beroperasi dan dinyatakan illegal.

## **2. Penegakan Hukum Terhadap eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Sebagai Salah Satu Transportasi Darat Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009.**

Kegiatan penegakan hukum kearah tegaknya hukum bertujuan untuk terciptana keadilan, perlindungan terhadap harkat dan martabat manusia, ketertiban, ketentraman, dan kepastian hukum sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Sajipto Rahardjo menyatakan bahwa penegakan hukum (*Law enforcement*) berbeda atau tidak persis sama dengan penggunaan hukum (*use of law*). Hal ini dikarenakan seseorang dapat menegakan hukum dengan maksud untuk memberikan keadilan, akan tetapi seseorang yang lain dapat menegakan hukum untuk pencapaian tujuan dan kepentingan lain.<sup>12</sup>

Sedangkan menurut Soerjono Soekanto, Penegakan hukum adalah kegiatan menyeraskan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah, pandangan-pandangan yang mantap mengjawabantahkannya dalam sikap dan tindakan sebagai serangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan kedamaian pergaulan hidup. Tegaknya hukum ditandai oleh beberapa faktor yang saling berkaaitan erat yaitu hukum dan aturannya.<sup>13</sup>

10 <http://www.koran-sindo.com/news.php?r=6&n=29&date=2015-10-06> diakses tanggal 7 Desember 2015.

11 <http://hariansemarangbanget.blogspot.co.id/2013/02/polres-bina-25-pengemudi-bentor.html> diakses tanggal 7 Desember 2015.

12 Sajipto Rahardjo, 2006, *Sisi-Sisi Lain Dari Hukum di Indonesia*, Penerbit Kompas, Jakarta, hlm. 169.

13 Soerjono Soekanto, 2012, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Edisi Revisi, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 3.

Menurut O. Notohadimidjodjo, ada 4 (empat) norma yang penting dalam penegakan hukum, yaitu:

- a. Kemanusiaan: Norma kemanusiaan menuntut supaya dalam penegakan hukum, manusia senantiasa diperlakukan sebagai manusia, sebab ia memiliki keluhuran pribadi.
- b. Keadilan: Keadilan adalah kehendak yang ajeg dan kekal untuk memberikan kepada orang lain apa saja yang menjadi haknya.
- c. Kepatutan: Kepatutan atau equity adalah hal yang wajib dipelihara dalam pemberlakuan undang-undang dengan maksud untuk menghilangkan ketajamannya. Kepatutan ini perlu diperhatikan terutama dalam pergaulan hidup manusia dalam masyarakat.
- d. Kejujuran: Pemelihara hukum atau penegak hukum harus bersikap jujur dalam mengurus atau menangani hukum, serta dalam melayani *justitiable* yang berupaya untuk mencari hukum dan keadilan. Atau dengan kata lain, setiap ahli hukum diharapkan sedapat mungkin memelihara kejujuran dalam dirinya dan menjauhkan diri dari perbuatan-perbuatan yang curang dalam mengurus perkara<sup>14</sup>

Masalah pokok dari penegakan hukum tidak terlepas sistem hukum yang terkait dengan tiga hal, yakni struktur hukum, substansi hukum dan budaya hukum. 3 (tiga) unsur dari sistem hukum inilah yang disebut Lawrence M. Friedman sebagai *Three Elements of Legal System*. 3 (tiga) unsur dari sistem ini diantaranya:

1. *Legal substance* (substansi hukum): merupakan aturan-aturan, norma-norma dan pola perilaku nyata manusia yang berada dalam sistem itu termasuk produk yang dihasilkan oleh orang yang berada didalam sistem hukum itu, mencakup keputusan yang mereka

keluarkan aturan baru yang mereka susun.

2. *Legal Structure* (struktur hukum): merupakan kerangka, bagian yang tetap bertahan, bagian yang memberikan semacam bentuk dan batasan terhadap keseluruhan instansi-instansi penegak hukum. Di Indonesia yang merupakan struktur dari sistem hukum antara lain ; institusi atau penegak hukum seperti advokat, polisi, jaksa dan hakim.
3. *Legal culture* (budaya hukum): merupakan suasana pikiran sistem dan kekuatan social yang menentukan bagaimana hukum itu digunakan, dihindari atau di salah gunakan oleh masyarakat.<sup>15</sup>

Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum tersebut akan dikaitkan dengan permasalahan yang sedang dibahas sehingga ditemukanlah suatu pemecahan permasalahan yang selama ini terjadi adalah sebagai berikut:

#### 1. *Legal substance* (substansi hukum)

Faktor hukum atau *Legal substance* (substansi hukum) menjadi persyaratan utama adalah ketentuan-ketentuan yang berlaku dan mengatur tentang lalu lintas dan angkutan jalan diantaranya:

- a. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;
- c. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan<sup>1</sup>
- d. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor;
- e. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.

14 E. Sumaryono, 1995, *Etika Profesi Hukum (Norma-Norma Bagi Penegak Hukum)*, Penerbit Kanisius, Yogyakarta, hlm 115.

15 Ahcmad Ali, 2005, *Keterpurukan Hukum di Indonesia Penyebab dan Sosialnya*, Cetakan Kedua, Ghalia Indonesia, Ciawi-Bogor, hlm. 32.

Dalam Pasal 1 angka 20 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan sepeda motor adalah kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.

Pengertian sepeda motor tersebut, dapat dirincikan sebagaimana diatur dalam Pasal 5 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 ayat (1) Tahun 2012 tentang Kendaraan. Kendaraan bermotor jenis sepeda motor meliputi: a. Kendaraan Bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa rumah-rumah; b. Kendaraan Bermotor roda 2 (dua) dengan atau tanpa kereta samping; dan c. Kendaraan Bermotor roda 3 (tiga) tanpa rumah-rumah.

Persyaratan teknis tambahan untuk Sepeda Motor yaitu kereta samping yang dipasang pada Sepeda Motor roda dua, harus dilengkapi: a. lampu posisi depan; b. lampu posisi belakang; c. 1 (satu) pemantul cahaya pada tepi terluar bagian belakang; dan d. lampu penunjuk arah yang dipasang di sisi kiri bagian depan dan belakang Sepeda Motor.

Lampu posisi depan dan lampu posisi belakang kereta samping harus menyala apabila lampu posisi belakang Sepeda Motor dinyalakan. Sepeda Motor yang mempunyai tiga roda dipasang secara simetris terhadap bidang sumbu Sepeda Motor yang membujur, dan yang diperlakukan sebagai Sepeda Motor, harus dilengkapi dengan lampu. Lebar Sepeda Motor sebagaimana tidak melebihi 1.300 (seribu tiga ratus) millimeter.<sup>16</sup> Lebar Kereta Gandengan yang dapat ditarik oleh Sepeda Motor maksimum 1.000 (seribu) millimeter.<sup>17</sup>

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, modifikasi sepeda motor adalah dibenarkan. Pengertian Modifikasi Kendaraan Bermotor adalah perubahan terhadap spesifikasi teknis

dimensi, mesin, dan/atau kemampuan daya angkut Kendaraan Bermotor.<sup>18</sup> Modifikasi Kendaraan Bermotor dapat berupa modifikasi dimensi, mesin, dan kemampuan daya angkut. Modifikasi Kendaraan Bermotor tidak boleh membahayakan keselamatan berlalu lintas, mengganggu arus lalu lintas, serta merusak lapis perkerasan/daya dukung jalan yang dilalui. Setiap Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang. Bagi Kendaraan Bermotor yang telah diuji tipe ulang, harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang.<sup>19</sup>

Modifikasi Kendaraan Bermotor hanya dapat dilakukan setelah mendapat rekomendasi dari agen tunggal pemegang merek. Modifikasi Kendaraan Bermotor wajib dilakukan oleh bengkel umum Kendaraan Bermotor yang ditunjuk oleh menteri yang bertanggungjawab di bidang industri.<sup>20</sup>

Kemudian Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di Jalan wajib dilakukan pengujian. Pengujian meliputi: a. uji tipe; dan b. uji berkala.<sup>21</sup>

Uji tipe 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. Uji tipe terdiri atas:

- a. pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan yang dilakukan terhadap landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap; dan

16 Lihat Pasal 77 ayat (1), (2), (3), dan (4) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

17 Lihat Pasal 78 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

18 Lihat Pasal 1 angka 12 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

19 Lihat Pasal 52 ayat (1), (2), (3) dan (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

20 Lihat Pasal 131 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

21 Lihat Pasal 49 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- b. penelitian rancang bangun dan rekayasa Kendaraan Bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi tipenya. Selanjutnya Uji tipe dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.<sup>22</sup>

Landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap yang telah lulus uji tipe diberi sertifikat lulus uji tipe. Rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan modifikasi tipe Kendaraan Bermotor yang telah lulus uji tipe diterbitkan surat keputusan pengesahan rancang bangun dan rekayasa. Penanggung jawab pembuatan, perakitan, pengimporan landasan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Bermotor dalam keadaan lengkap, rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan dan kereta tempelan, serta Kendaraan Bermotor yang dimodifikasi harus mendaftarkan tipe produksinya. Sebagai bukti telah dilakukan registrasi tipe produksi, diberikan tanda bukti sertifikat registrasi uji tipe. Sebagai jaminan kesesuaian spesifikasi teknik seri produksinya terhadap sertifikat uji tipe, dilakukan uji sampel oleh unit pelaksana uji tipe Pemerintah.<sup>23</sup>

Dalam Sertifikat registrasi uji tipe setiap kendaraan bermotor, sekurang-kurangnya berisi data mengenai:

- a. nomor sertifikat registrasi uji tipe (diterbitkan oleh perusahaan);
- b. nomor Keputusan Direktur Jenderal;
- c. nomor sertifikat uji tipe;
- d. merek dan tipe;
- e. jenis;
- f. peruntukan;
- g. varian, apabila ada;
- h. nomor rangka landasan;
- i. nomor motor penggerak;

- j. nama perusahaan pembuat dan/ atau perakitan dan/atau pengimpor dan/ataupemodifikasi.<sup>24</sup>

Uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di Jalan. Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan: a. pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan b. pengesahan hasil uji. Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor dilaksanakan oleh:

- a. unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota;
- b. unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari Pemerintah; atau
- c. unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah.<sup>25</sup>

Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.

Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu. Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik berupa pemberian kartu uji dan tanda uji. Kartu uji berkala memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji. Tanda uji berkala memuat keterangan tentang identifikasi Kendaraan Bermotor dan masa berlaku hasil uji.<sup>26</sup>

Pengesahan hasil uji diberikan oleh:

- a. petugas yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan

22 Lihat Pasal 50 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

23 Lihat Pasal 51 ayat (1), (2), (3),(4) dan (5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

24 Lihat Pasal 25 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : Km 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.

25 Lihat Pasal 53 ayat (1), (2), dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

26 Lihat Pasal 54 ayat (1), (2), (3),(4), (5), (6) dan (7) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Angkutan Jalan atas usul gubernur untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota; dan

- b. petugas swasta yang memiliki kompetensi yang ditetapkan oleh Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk pengujian yang dilakukan oleh unit pelaksana pengujian agen tunggal pemegang merek dan unit pelaksana pengujian swasta.

Kompetensi petugas dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.<sup>27</sup>

Dapat dilihat dari uraian ketentuan modifikasi sepeda motor di atas, menunjukkan bahwa modifikasi terhadap kendaraan bermotor yang salah satunya adalah sepeda motor menjadi becak bermotor asal saja sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah dibolehkan atau legal.

Namun apabila modifikasi sepeda motor menjadi becak bermotor tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan tentang lalu lintas dan angkutan jalan, maka ditegaskan bahwa 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 dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).<sup>28</sup>

Bentor yang difungsikan sebagai angkutan umum<sup>29</sup> atau bentor umum yang tidak

diperbolehkan atau *illegal*. Karena kendaraan yang hanya diizinkan difungsikan sebagai kendaraan umum berdasarkan ketentuan yang berlaku adalah mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang.<sup>30</sup> Kendaraan bermotor umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/ atau orang dengan dipungut bayaran.<sup>31</sup> Yang dimaksud mobil penumpang, mobil bus dan mobil barang dijelaskan dalam penjelasan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut:

1. Mobil penumpang adalah 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.
2. Mobil bus adalah 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.
3. Mobil barang adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang.<sup>32</sup>

Kemudian ketentuan pidana terhadap setiap orang yang mengemudikan Kendaraan angkutan orang dengan tujuan tertentu yang menaikkan atau menurunkan Penumpang lain di sepanjang perjalanan atau menggunakan Kendaraan angkutan tidak sesuai dengan angkutan untuk keperluan lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 153 ayat (1) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).<sup>33</sup>

27 Lihat Pasal 55 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

28 Lihat Pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

29 Lihat Pasal 138 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa, angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

30 Lihat Pasal 47 ayat (1), (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

31 Lihat Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

32 Lihat Penjelasan Pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

33 Lihat Pasal 304 Undang-Undang Nomor 22 Tahun

Perusahaan angkutan umum yang bergerak di bidang bentor umum sudah dapat dipastikan dalam melaksanakannya tidaklah mempunyai izin operasional berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Seperti ditegaskan dalam Pasal 173 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/ atau barang wajib memiliki: a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek; b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau c.izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat. Izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas surat keputusan, surat pernyataan, dan kartu pengawasan.<sup>34</sup> Sehingga setiap Perusahaan Angkutan Umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang tidak memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang dan/atau barang dikenai sanksi administratif berupa: a.peringatan tertulis; b.denda administratif; c. pembekuan izin; dan/atau d. pencabutan izin.<sup>35</sup>

Kemudian dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang:

- a. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a;
- b. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf b;
- c. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat

2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

34 Lihat Pasal 174 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

35 Lihat Pasal 199 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 173 ayat (1) huruf c; atau<sup>36</sup>

Dalam hal tindak pidana dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum, pertanggungjawaban pidana dikenakan terhadap Perusahaan Angkutan Umum dan/ atau pengurusnya. Dalam hal tindak pidana lalu lintas dilakukan Perusahaan Angkutan Umum, selain pidana yang dijatuhkan terhadap pengurus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dijatuhkan pula pidana denda paling banyak dikalikan 3 (tiga) dari pidana denda yang ditentukan dalam setiap pasal dalam Bab ini. Selain pidana denda, Perusahaan Angkutan Umum dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pembekuan sementara atau pencabutan izin penyelenggaraan angkutan bagi kendaraan yang digunakan.<sup>37</sup>

Dapat dilihat, dapat dipastikan bentor umum menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berdasarkan dari pengertian sepeda motor dengan atau tanpa kereta samping bukan termasuk kendaraan bermotor yang dapat difungsikan sebagai kendaraan bermotor umum<sup>38</sup> dan eksistensinya illegal. Walaupun selama ini telah ada di masyarakat.

## 2. Legal Structure (struktur hukum)

Setiap penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Kedudukan merupakan posisi tertentu dalam struktur kemasyarakatan yang mungkin tinggi, sedang atau rendah. Kedudukan tersebut merupakan suatu wadah yang isinya adalah hak-hak dan kewajiban-kewajiban tertentu. Suatu peranan berfungsi apabila seseorang berhubungan dengan pihak lain atau dengan beberapa pihak. Peranan yang seharusnya dari penegak hukum tertentu,

36 Lihat Pasal 308 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

37 Lihat Pasal 315 ayat (1), (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

38 Lihat Pasal 138 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditegaskan Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

telah dirumuskan dalam undang-undang. Kedudukan dan peranan penegak hukum adalah berfungsi untuk menegakkan segala sesuatu yang telah diatur dalam peraturan-peraturan yang berlaku.

Penegak hukum terhadap Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dilakukan oleh:

- a. Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan
- b. Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>39</sup>

Urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalulintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.<sup>40</sup>

Penyelenggaraan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, 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;
- f. penegakan hukum yang meliputi penindakan pelanggaran dan penanganan Kecelakaan Lalu Lintas;
- g. pendidikan berlalu lintas;
- h. pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas; dan

39 Lihat Pasal 264 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

40 Lihat Pasal 7 ayat(2) huruf e Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- i. pelaksanaan manajemen operasional Lalu Lintas.<sup>41</sup>

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan meliputi pemeriksaan:

- a. Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
- b. tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji;
- c. fisik Kendaraan Bermotor;
- d. daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau
- e. izin penyelenggaraan angkutan.

Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dapat dilakukan secara berkala atau insidental sesuai dengan kebutuhan. Untuk melaksanakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor, petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia berwenang untuk: a.menghentikan Kendaraan Bermotor; b.meminta keterangan kepada Pengemudi; dan/atau c.melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.<sup>42</sup>

Penyidikan tindak pidana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilakukan oleh: a.Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan b.Penyidik Pegawai Negeri Sipil tertentu yang diberi wewenang khusus menurut Undang-Undang ini. Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas: a.Penyidik; dan b.Penyidik Pembantu.<sup>43</sup>

Kepolisian Negara Republik Indonesia bertanggungjawab atas terselenggaranya kegiatan dalam mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penyelenggaraan kegiatan dilakukan melalui kerja sama antara Pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan masyarakat. Untuk

41 Lihat Pasal 12 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

42 Lihat Pasal 265 ayat (1), (2), dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

43 Lihat Pasal 259 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

mewujudkan dan memelihara Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dilaksanakan kegiatan:

- a. penyusunan program nasional Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. pelaksanaan pendidikan, pelatihan, pembimbingan, penyuluhan, dan penerangan berlalu lintas dalam rangka meningkatkan kesadaran hukum dan etika masyarakat dalam berlalu lintas;
- d. pengkajian masalah Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. manajemen keamanan Lalu Lintas;
- f. pengaturan, penjagaan, pengawalan, dan/atau patroli;
- g. registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi; dan
- h. penegakan hukum Lalu Lintas.<sup>44</sup>

Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana, Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia selain yang diatur di dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berwenang:

- a. memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan;
- b. melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum;

44 Lihat Pasal 200 ayat (1), (2), dan (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- d. melakukan penyitaan terhadap Surat Izin Mengemudi, Kendaraan Bermotor, muatan, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, dan/atau tanda lulus uji sebagai barang bukti;
- e. melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan;
- f. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
- g. menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti;
- h. melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau
- i. melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.<sup>45</sup>

Urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.<sup>46</sup>

Penyelenggaraan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi: 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 Undang-Undang ini.<sup>47</sup>

Penyidik Pegawai Negeri Sipil sebagaimana berwenang untuk:

- a. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus;
- b. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;

45 Lihat Pasal 260 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

46 Lihat Pasal 7 ayat(2) huruf b Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

47 Lihat Pasal 9 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- c. melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;
- d. melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- e. meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, atau Perusahaan Angkutan Umum atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan, pengujian Kendaraan Bermotor, dan perizinan; dan/atau
- f. melakukan penyitaan surat tanda lulus uji dan/atau surat izin penyelenggaraan angkutan umum atas pelanggaran sebagaimana dimaksud pada huruf a, huruf b, dan huruf c dengan membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.<sup>48</sup>

Berdasarkan uraian kewenangan dan tugas Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut, oleh karena itu berwenang untuk melakukan penegakan hukum terhadap bentor umum yang beroperasi di jalan dalam fungsinya sebagai angkutan umum/kendaraan bermotor umum. Karena telah melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Selain Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai penegak hukum di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam menangani masalah eksistensi bentor umum yang telah terlanjur menjamur tanpa ada kepastian hukum yang jelas dan mendukungnya. Pemerintah sebagai Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan<sup>49</sup> juga harus dapat melihat keadaan di masyarakat dengan memberikan solusi dari permasalahan keberadaan bentor

umum. Karena sikap dari masing-masing daerah berbeda-beda dalam mensikapi keberadaan bentor umum tersebut yaitu:

1. Sebagian daerah menerima keberadaan bentor umum dengan didukung dan membentuk peraturan daerah;
2. Sebagian daerah menerima keberadaan bentor umum tanpa adanya pembentukan peraturan daerah dan lebih kepada membiarkan;
3. Sebagian daerah sama sekali menolak dan melarang keberadaan bentor walaupun diketahui bentor umum sudah terlanjur ada dan masyarakat mengambil keuntungan dengan menjadikan bentor umum sebagai alat pencari nafkah dan transportasi alternatif.

Kemudian Pemerintah Daerah harus mendukung penegakan hukum yang dilakukan oleh penegak hukum dengan cara tidak memperkeruh suasana yaitu melahirkan peraturan-peraturan yang sama sekali bertentangan dengan Undang-Undang yang lebih tinggi tentang izin operasional bentor umum dengan dalih dipungut redistribusi kendaraan umum.

### 3. *Legal culture* (budaya hukum) atau Faktor Masyarakat dan Kebudayaan

Masyarakat adalah Kesatuan hidup manusia yang berinteraksi menurut suatu sistem adat istiadat tertentu yang bersifat kontinu, dan yang terikat oleh suatu rasa identitas bersama.<sup>50</sup> Kebudayaan adalah keseluruhan sistem gagasan, tindakan dan hasil karya manusia dalam kehidupan masyarakat yang dijadikan milik diri manusia dengan belajar.<sup>51</sup> Faktor masyarakat dan kebudayaan ini memegang peranan sangat penting, hal ini berkaitan dengan taraf kesadaran hukum dan kepatuhan hukum masyarakat. Kesadaran hukum merupakan suatu proses yang mencakup unsur pengetahuan hukum, pemahaman hukum, sikap hukum dan perilaku hukum.

48 Lihat Pasal 262 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

49 Lihat Pasal 7 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

50 Koentjaraningrat, 2009, *Pengantar Antropologi*, PT Rineka Cipta, Jakarta, hlm 118

51 *Ibid*, hlm. 144.

Tingkat kesadaran hukum tercapai apabila masyarakat mematuhi hukum.

Soerjono Soekanto menyatakan:

Kesadaran hukum sebenarnya merupakan kesadaran atau nilai-nilai yang terdapat di dalam diri manusia tentang hukum yang ada atau tentang hukum yang diharapkan ada. Sebenarnya yang ditekankan adalah nilai-nilai tentang fungsi hukum dan bukan suatu penilaian hukum terhadap kejadian-kejadian yang konkrit dalam masyarakat yang bersangkutan.<sup>52</sup>

Sudikno Mertokusumo juga menyatakan bahwa: Kesadaran hukum berarti kesadaran tentang apa yang seyogyanya kita lakukan atau perbuat atau yang seyogyanya tidak kita lakukan atau perbuat terutama terhadap orang lain. Ini berarti kesadaran akan kewajiban hukum kita masing-masing terhadap orang lain.<sup>53</sup>

Dari pendapat di atas terlihat, **kesadaran hukum sangat berpengaruh dalam pencegah terjadinya pelanggaran hukum, dalam hal ini pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan.** Karena dengan kesadaran hukum seseorang itu mengetahui yang seyogyanya dilakukan atau perbuat dan seyogyanya tidak dilakukan atau perbuat terutama yang dapat merugikan orang lain, masyarakat dan negara.

Namun jika kesadaran hukum masyarakat tidak ada, maka akan menimbulkan kekacauan di dalam masyarakat akibat perilaku negatif dan melanggar ketentuan yang berlaku. Kats mengasumsikan 4 fungsi perilaku yaitu:

1. Perilaku memiliki fungsi instrumental, artinya perilaku dapat memberikan pelayanan terhadap kebutuhan. Seseorang dapat bertindak positif demi pemenuhan kebutuhannya, namun seseorang juga dapat bertindak negatif bila kebutuhannya tidak tercukupi.

52 Soerjono Soekanto, 1985, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, Edisi Pertama, CV. Rajawali, Jakarta, hlm 152.

53 Sudikno Mertokusumo, 1981, *Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat*, Cetakan Pertama, Edisi Pertama, Liberty, Yogyakarta, hlm 3.

2. Perilaku berfungsi sebagai *defence mechanism* atau sebagai pertahanan diri dalam menghadapi lingkungannya. Artinya dengan perilakunya individu dapat melindungi dirinya dari ancaman yang datang dari luar.
3. Perilaku berfungsi sebagai penerima objek dan pemberi arti, artinya tindakan yang dilakukan individu selalu berusaha untuk menerima dan menyesuaikan diri dengan lingkungannya. Proses tersebut menimbulkan tindakan-tindakan yang spontan dan dalam kurun waktu yang singkat.
4. Perilaku sebagai nilai ekspresif dari diri seseorang dalam menjawab situasi yang dihadapinya. Di sini berarti perilaku yang dilakukan oleh seorang individu merupakan ungkapan dari apa yang sedang individu tersebut rasakan.<sup>54</sup>

Dapat dilihat teori perilaku tersebut mencerminkan bahwa perilaku dari pengemudi bentor umum yang tetap beroperasi adalah dikarenakan untuk memenuhi kebutuhannya hidupnya walaupun telah menyimpang dari Undang-Undang yang berlaku.

Dari uraian di atas, dapat dilihat bahwa antara Undang-undang/ Substansi, Struktur/ Penegak hukum, Masyarakat dan kebudayaan sangat erat berhubungan satu sama lainnya. Hal ini dapat dijelaskan bahwa Undang-Undang sebagai aturan terhadap perilaku harus ditaati oleh masyarakat. Apabila tidak maka aparat penegak hukum berdasarkan amanat dari Undang-undang, senantiasa akan menegakkan hukum terhadap mereka/ masyarakat yang melanggarnya.

Bentor umum yang telah lama beroperasi dan tidak mempunyai payung hukum yang jelas dan tidak pula diatur oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai angkutan/kendaraan umum. Sudah seharusnya pemerintah merevisi

54 Lihat Kats, 2010, *Teori Fungsi Perilaku* dalam Soekidjo Notoatmodjo, *Ilmu Perilaku Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm 86.

regulasi atau mempertegas dalam melalui Pasal-Pasal dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang bentor atau kendaraan lain yang sejenisnya seperti yang telah lama ada dan menjadi salah karakteristik kebudayaan yang ada pada masyarakat Indonesiadan menjadi termasuk kendaraan yang dapat dijadikan kendaraan bermotor umum atau angkutan umum.

## C. Penutup.

### 1. Simpulan

- a. Eksistensi becak bermotor umum (bentor) sebagai salah satu transportasi darat, saat ini semakin menjamur di seluruh wilayah Indonesia. Bentor tersebut telah beroperasi sebagai transportasi darat dengan kapasitas muatan penumpangnya bervariasi ada yang dua, tiga, empat orang bahkan lebih, karena disesuaikan dengan bentuk dan ukuran bentornya masing. Bentor tersebut telah beroperasi di beberapa wilayah kota-kota besar di Indonesia, seperti misalnya Jakarta, Bandung, Solo, Makasar, Bondowoso, Semarang, Yogyakarta, Palembang, Medan, Siantar, Aceh dan lainnya. Hal ini tentunya Eksistensi bentor umum sebagai transportasi darat tidak masuk dalam kriteria becak ataupun sepeda motor sebagaimana diatur dalam Pasal 47 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009.
- b. Penegakan hukum terhadap becak bermotor umum (bentor) sebagai salah satu transportasi darat belum bisa efektif, walaupun telah melanggar hukum yang diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor, dan Keputusan

Menteri Perhubungan Nomor: Km 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor, serta Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Bentor umum yang telah lama beroperasi, tidak mempunyai payung hukum sehingga tidak memberikan kepastian hukum bagi pemilik bentor dan penumpang. Sejauh ini Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia melakukan diskresi terhadap bentor umum yang beroperasi sebagai angkutan umum, dengan memandang dari sisi kemanfaatan bentornya sangat dibutuhkan bagi masyarakat kelas menengah ke bawah khususnya di daerah terpencil dan sebagai wujud karakteristik kebudayaan komunal yang ada pada masyarakat Indonesia.

### 2. Saran

- a. Pemerintah harus merevisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan memasukan becak bermotor sebagai kendaraan bermotor umum, dikarenakan becak bermotor umum adalah salah satu alat mata pencaharian masyarakat di Indonesia. Kepada Pemerintah Daerah sebelum ada rujukan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur becak bermotor umum jangan membuat aturan sendiri sehingga telah menyalahi asas perundang-undangan.
- b. Petugas Kepolisian dalam melakukan penegakan hukum dengan cara mengamankan setiap pengemudi becak motor umum yang beroperasi di jalan raya untuk tegaknya hukum yang berlaku. Sedangkan Dinas Perhubungan setempat sebagai penyidik pegawai negeri sipil berkoordinasi dengan petugas Kepolisian melakukan pemeriksaan atas bentor terhadap pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang .

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Anis Mashdurohatun, M. Ali Mansyur, *Identifikasi Fair Use/Fair Dealing Hak Cipta Atas Buku Dalam Pengembangan Iptek Pada Pendidikan Tinggi Di Jawa Tengah*, Jurnal Yustisia, Hukum UNS, Surakarta, Edisi 93. September-Desember 2015.
- Ahcmad Ali, 2005, *Keterpurukan Hukum di Indonesia Penyebab dan Sosialnya*, Cetakan Kedua, Ghalia Indonesia, Ciawi-Bogor.
- Achmad Ali, 2009, *Menguak Teori Hukum (Legal Theory) dan Teori Peradilan (Judicial-prudence). Termasuk Interpretasi Undang-Undang (Legisprudence)*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta.
- E. Sumaryono, *Etika Profesi Hukum (Norma-Norma Bagi Penegak Hukum)*, Yogyakarta, Penerbit Kanisius, 1995.
- Kats, *Teori Fungsi Perilaku dalam Soekidjo Notoatmodjo, Ilmu Perilaku Kesehatan*, Rineka Cipta, Jakarta, 2010.
- Koentjaraningrat, *Pengantar Antropologi*, PT Rineka Cipta, Jakarta, 2009.
- M.N. Nasution, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2008.
- Sajipto Rahardjo, *Sisi-Sisi Lain Dari Hukum di Indonesia*, Penerbit Kompas, Jakarta, 2006.
- Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, Edisi Revisi 2012.
- Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum Dan Kepatuhan Hukum*, Edisi Pertama, CV. Rajawali, Jakarta, 1985.
- Sudikno Mertokusumo, *Meningkatkan Kesadaran Hukum Masyarakat*, Cetakan Pertama, Edisi Pertama, Liberty, Yogyakarta, 1981.

### Peraturan Perundang-undangan

- Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : Km 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan Dalam Kota Makassar.
- Peraturan Daerah Kota Tebing Tinggi Nomor 3 Tahun 2007 tentang Retribusi Izin Mendirikan Perusahaan dan Operasi Becak Bermotor.
- Peraturan Daerah Kabupaten Langkat Nomor 3 Tahun 2007 tentang Retribusi Izin Usaha Angkutan.
- Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibu kota Jakarta Nomor 8 Tahun 2007 tentang Ketertiban Umum
- Qanun Kota Langsa Nomor 13 Tahun 2008 tentang Ijin Pengoperasian Becak Bermotor dalam Kota Langsa.

## Internet

[http://news.mnctv.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=17936](http://news.mnctv.com/index.php?option=com_content&task=view&id=17936), diakses tanggal 7 Desember 2015.

<https://id.wikipedia.org/wiki/Becak> diakses tanggal 7 Desember 2015.

<https://www.google.com/search?q=gambar+becak+bermotor&biw=1366&bih=623&tbm=isch&tbo=u&source=univ&sa=X&ved=0ahUKEwii0bqiilPLAhXGJKYKHRZzB-wQsAQIGw> diakses tanggal 7 Desember 2015.

<http://www.koran-sindo.com/news.php?r=6&n=29&date=2015-10-06> diakses tanggal 7 Desember 2015.

<http://hariansemarangbanget.blogspot.co.id/2013/02/polres-bina-25-pengemudi-bentor.html> diakses tanggal 7 Desember 2015.