

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.¹ Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.² Pada umumnya sebagian besar masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat tingkat ekonominya masih tergolong lemah atau sebagian besar tidak memiliki kendaraan pribadi.

¹ Abdulkadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Citra Aditya Bakti, Bandung, hlm.7.

² *Ibid*

Transportasi sebagai dasar untuk perkembangan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah.³

Salah satu alat transportasi yang disenangi oleh masyarakat, maupun wisatawan di Yogyakarta adalah becak. Becak adalah transportasi angkutan umum yang menggunakan sepeda beroda tiga yang dikayuh dengan tenaga manusia sebagai pengemudi. Biasanya becak digunakan sebagai jasa angkut manusia dan juga barang dengan kapasitas 2 orang penumpang dan 1 orang sebagai pengemudi. Becak merupakan alat transportasi yang ramah lingkungan, dalam artian tidak menimbulkan kebisingan dan tidak mengotori jika dibandingkan dengan transportasi yang lain dan juga dinilai tidak membahayakan baik penumpang maupun pengayuh karena kecepatannya relatif lamban.

Seiring dengan perubahan mobilitas kendaraan dari tahun ke tahun membuat becak kayuh yang menggunakan tenaga manusia kini berinovasi dengan memodifikasi atau dilakukan perubahan konstruksi dengan menggunakan mesin motor dan tambahan lainnya yang dikenal sebagai becak motor. Kehadiran becak motor menimbulkan pro dan kontra di berbagai kalangan. Pengemudi becak kayuh menganggap kehadiran becak motor sangat meresahkan, mereka merasa terganggu karena menurut mereka masyarakat sekarang lebih memilih untuk menggunakan

³ H.A. Abbas Salim, 1993, *Manajemen Transportasi*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, Hlm. 6

becak motor yang lebih cepat dan modern dibandingkan dengan becak tradisional seperti becak kayuh.

Selain itu, keberadaan becak bermotor (betor) sampai saat ini masih menjadi perdebatan, terutama terkait kelaikan jalan dari kendaraan modifikasi becak tersebut. Tak hanya itu, perdebatan juga menyangkut hingga dari sisi regulasi yang mengatur.⁴ Satuan Lalu Lintas Polresta Jogja mengaku kesulitan menertibkan becak bermotor meski upaya itu telah dilakukan berkali-kali. Dalam beberapa tahun terakhir, jumlah becak bermotor di Kota Jogja kian menjamur. Dengan alasan lebih efisien, para pengayuh becak mengubah transportasi roda tiga ini dengan mesin kendaraan. Kasat Lantas Polresta Jogja Kompol Bambang Sukmo Wibowo menjelaskan becak motor tidak memiliki standarisasi keselamatan jalan.⁵

Pemasangan mesin kendaraan sepeda motor secara modifikasi, becak memiliki tenaga dan kecepatan lebih tinggi dibanding becak yang dijalankan dengan cara dikayuh, namun dengan kecepatan dan tenaga yang dimiliki ini bentor tidak memiliki alat kontrol yang memadai, sehingga faktor keselamatan belum terjamin. Penertiban terhadap bentor dilakukan pihaknya dengan bukti pelanggaran (tilang) kepada pengendara, namun tetap saja becak motor beroperasi di Jogja.⁶

⁴<http://www.tribunnews.com/regional/2015/12/30/dianggap-ilegal-becak-motor-dilarang-beroperasi-di-jogja?page=2>, diakses pada tanggal 16 januari 2016, Pukul 18.00 WIB

⁵ Jogja Kesulitan Atur Becak Motor, <http://www.harianjogja.com/baca/2012/02/12/jogja-kesulitan-atur-becak-motor-161690>, diakses pada tanggal 13 Febuari 2016, Pukul 13.00 WIB.

⁶ *Ibid.*

Larangan becak motor untuk tidak beroperasi di Yogyakarta telah diterbitkan melalui Surat Edaran Gubernur DIY No 551.2/0316 Tahun 2003 tentang Larangan Becak Bermotor. Alasan dikeluarkannya surat edaran itu karena becak motor dianggap tidak memenuhi spesifikasi, standarisasi keamanan dan laik jalan yang dijelaskan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Pada kenyataannya larangan tersebut diabaikan dan terbukti semakin banyaknya pengemudi dan pengguna becak motor. Proses modifikasi dirasa kurang dari kata layak sehingga dapat membahayakan pengemudi, penumpang dan orang lain. Tidak adanya standarisasi dari becak motor tersebut akan sangat berbahaya baik bagi pengendara maupun penumpang dari becak motor itu sendiri. Hal ini bisa dilihat dari adanya becak motor yang mesinnya dari mesin parut kelapa, tidak memiliki surat-surat resmi kendaraan bermotor dan pengemudinya tidak memiliki izin mengemudi.⁷

Diabaikannya standar spesifikasi, standarisasi keamanan dan laik jalan oleh para pembuat becak motor akan berdampak negatif bagi konsumen pengguna jasa becak motor, ditambah lagi jalur operasi dari becak motor yang berada di jalan raya yang langsung berdampingan dengan mobil, motor dan bis kota akan sangat beresiko tinggi bagi keselamatan penumpang becak motor, sehingga dapat dikatakan bahwa pengendara becak motor telah mengabaikan keselamatan, kenyamanan, dan

⁷<http://www.antarajateng.com/detail/bahayakan-pengguna-jalan-polisi-amankan-20-becak-motor-di-semarang.html>, diakses pada tanggal 16 Januari 2016, Pukul 22.00 WIB.

keamanan dari penumpang becak motor yang dalam hal ini disebut konsumen. Menurut pasal 1 ayat (2) dan (3) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen:

Pasal (1)

Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan

Pelaku usaha adalah setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan kegiatan usaha dalam berbagai bidang ekonomi.

Jika dilihat dari pengertian pelaku usaha menurut UUPK, maka pengemudi becak motor merupakan pelaku usaha, dan penumpang becak motor adalah konsumen. Dalam prakteknya seringkali konsumen dirugikan oleh pelaku usaha yang tidak jujur dan melakukan hal-hal yang dapat membahayakan konsumen, padahal salah satu hak konsumen yang terdapat dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen adalah hak atas keamanan dan keselamatan.

Sebagai contoh, kecelakaan yang terjadi di Jalan Raya Bantul Km.4 yang merenggut korban jiwa. Becak motor yang dikendarai Suyono Suprpto warga Kuweni, Sewon, Bantul, ditabrak truk saat keluar dari jalan kampung pada hari Rabu

tanggal 11 September 2013. Kecelakaan diduga dipicu kerusakan becak motor sehingga becak motor melaju kencang tak terkendali.⁸

Tindakan pengangkut yang mengabaikan keselamatan, kenyamanan, dan keamanan dari penumpang yang menimbulkan kerugian kepada penumpang wajib bertanggung jawab apabila terdapat kerugian yang diderita oleh penumpang.

Tindakan dari pengangkut yang merugikan tersebut merupakan pelanggaran terhadap hak yang dimiliki oleh penumpang sebagai konsumen. Adapun hak konsumen diatur dalam Pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen yaitu sebagai berikut:

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/ atau jasa;
- b. Hak untuk memilih barang dan/ atau jasa serta mendapatkan barang dan/ atau jasa tersebut sesuai dengannilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/ atau jasa;
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/ atau jasa yang digunakan;
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. Hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;

⁸Tabrak Truk, Pengemudi Becak Motor Tewas, <http://www.harianjogja.com/baca/2013/09/11/kecelakaan-lau-lintas-tabrak-truk-pengemudi-becak-motor-tewas-446551>, diakses pada tanggal 13 Febuari 2016, pukul 13.30 WIB.

- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/ atau penggantian, apabila barang dan/ atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Surat Edaran (SE) Gubernur DIY Nomor 551.2/03/2003 tentang Pelarangan Becak Motor menguatkan Undang-Undang Nomor 14/1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperbaharui dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas.⁹

Dampak dari Surat Edaran Gubernur tersebut, pihak kepolisian melakukan penegakan hukum dengan melakukan penertiban becak motor di kota Jogja. Satuan Lalu Lintas Polresta Jogja menyita becak bermotor yang melintas di Jalan Senopati Jogja. Polisi Jogja saat ini tengah berupaya untuk menertibkan bentor secara bertahap di beberapa Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) Jogja seperti Jalan Malioboro, Jalan Abu Bakar Ali, Jalan Sudirman, Jalan Senopati, Jalan Mangkubumi. Selanjutnya penertiban Bentor akan diperluas hingga ruas jalan pinggiran Jogja. Bentor dirazia karena kendaraan modifikasi mesin motor itu tidak sesuai peruntukannya.¹⁰

Kepolisian Lalu Lintas Polda DIY pun tak bisa memenuhi permintaan pengemudi becak motor untuk tidak dirazia. Alasannya polisi hanya menjalankan undang-undang yang sudah ada. Kepala Sub Pendidikan dan Rekayasa Lalu Lintas,

⁹ Bentor Tetap Ilegal, <http://www.harianjogja.com/baca/2015/10/06/becak-motor-bentor-tetap-ilegal-649195>, diakses pada tanggal 13 Febuari 2016, Pukul 13.00 WIB.

¹⁰Polisi Sita Bentor yang Beroperasi di Jalan Senopati, <http://www.harianjogja.com/baca/2015/03/08/becak-motor-polisi-sita-bentor-yang-beroperasi-di-jalan-senopati-582989>, diakses pada tanggal 13 Febuari 2016, Pukul 13.00 WIB.

Ditlantas Polda DIY, AKBP Muhammad Affandi mengatakan pihaknya berkewajiban menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban di jalan.¹¹

Pemerintah merupakan pihak yang memiliki peranan penting dalam upaya penegakan perlindungan konsumen. Pemerintah bertugas menyelenggarakan perlindungan konsumen dengan cara melakukan pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan perlindungan konsumen hak dan kewajiban konsumen maupun pelaku usaha dapat terjamin.

Keterlibatan pemerintah dalam pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen berdasarkan ketentuan Pasal 29 Undang-Undang Perlindungan Konsumen. Adanya tanggung jawab pemerintah dalam hal pembinaan penyelenggaraan perlindungan konsumen dimaksudkan untuk memberdayakan konsumem untuk memperoleh haknya.¹²

Selain keterlibatan pemerintah, diperlukannya juga peran dari Lembaga Perlindungan Konsumen. Lembaga Perlindungan Konsumen berperan untuk melindungi hak-hak konsumen agar tidak dilanggar oleh pelaku usaha maupun untuk memperjuangkan hak-hak konsumen yang telah dilanggar.

Lembaga Konsumen Yogyakarta (LKY) dalam menyikapi maraknya becak motor yang beroperasi di Yogyakarta harus lebih aktif dalam memperjuangkan hak-

¹¹ Bentor Tetap Ilegal, *Loc., Cit.*

¹² Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, 2007, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Edisi Pertama, PT. Raja Grafindo persada, Jakarta, Hlm 180.

hak konsumen, dalam permasalahan ini hak-hak konsumen untuk mendapatkan kenyamanan dan keselamatan dalam menggunakan becak motor sangat berpotensi untuk dilanggar. Hal ini dapat dilihat dari alasan pemerintah Yogyakarta untuk melarang becak motor dengan alasan bahwa becak motor dianggap tidak memenuhi spesifikasi, standarisasi keamanan dan laik jalan.

Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan juga perlu dilakukan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas jangkauan dan pelayanannya kepada masyarakat dan harus tetap memperhatikan kepentingan umum dan ketertiban masyarakat untuk mewujudkan sistem transportasi yang di inginkan masyarakat guna memenuhi kebutuhannya.

Berdasarkan pemikiran latar belakang di atas, penulis tertarik menuangkan dalam tulisan dan melakukan penelitian tentang “PERANAN PEMERINTAH DAN LKY (LEMBAGA KONSUMEN YOGYAKARTA) DALAM RANGKA MEWUJUDKAN HAK-HAK PENUMPANG (KONSUMEN) BECAK MOTOR DI YOGYAKARTA”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka dalam penelitian ini permasalahannya adalah:

1. Bagaimana peran Pemerintah dalam penegakan larangan pengoperasian becak motor untuk melindungi hak konsumen ?

2. Bagaimana peran Lembaga Konsumen Yogyakarta untuk melindungi hak konsumen pengguna jasa becak motor ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan, maka tujuan penelitian dalam penulisan ini adalah:

1. Untuk mengetahui peran Pemerintah dalam penegakan larangan pengoperasian becak motor untuk melindungi hak konsumen.
2. Untuk mengetahui peran Lembaga Konsumen Yogyakarta untuk melindungi hak konsumen pengguna jasa becak motor.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan peneliti ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritis maupun secara praktis sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Memberikan sumbangan pemikiran terhadap perkembangan ilmu hukum di Indonesia pada umumnya dan peran pemerintah serta lembaga konsumen Yogyakarta dalam melindungi hak konsumen pengguna jasa becak motor pada khususnya.
 - b. Memberikan kontribusi berupa kajian akademik bagi peneliti lain yang melakukan penelitian mengenai perlindungan konsumen.
 - c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan masukan bagi

ilmu pengetahuan hukum, khususnya dalam bidang hukum perdata dan ilmu pengetahuan hukum pada umumnya serta dapat dijadikan referensi bagi penelitian selanjutnya.

E. Keaslian Penelitian

Judul penelitian saya adalah upaya penegakan hukum dan perlindungan hukum terhadap operasional becak motor berikut pemenuhan hak konsumennya oleh pemerintah dan lembaga konsumen Yogyakarta di Yogyakarta. Karya ini saya buat tetapi tidak sepenuhnya buah pikiran sendiri melainkan ada pemikiran pihak-pihak yang hampir sama menganalisis tentang penegakan hukum dan perlindungan hukum terhadap hak konsumen. Letak dari kekhususan penelitian ini mengenai penegakan hukum dan perlindungan hukum terhadap hak konsumen terhadap operasional becak motor.

Dalam penelitian saya ini ada judul skripsi dan sub-sub issu hukum yang mirip, diantaranya :

1. Ginanjar Hutomo Bangun, Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang, 8150408104, Tahun 2012, Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (studi pada angkutan umum jurusan Jatingaleh-Unnes).

Rumusan masalahnya adalah: Faktor-faktor apa yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas maksimum

kendaraan? Dan Mengapa penumpang tetap menaiki angkutan umum walaupun dalam kondisi penuh?

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui faktor-faktor yang melatar belakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi kapasitas kendaraan yang telah ditentukan, dan Untuk mengetahui hal-hal yang membuat penumpang tetap merasa nyaman naik angkutan umum walaupun dalam kondisi penuh.

Hasil penelitiannya adalah Beragam faktor yang menyebabkan pelaku usaha angkutan umum menaiki penumpang melebihi kapasitas angkut menyebabkan banyak kepentingan penumpang terabaikan seperti halnya kenyamanan dan keselamatan dalam menggunakan jasa angkutan umum jadi pihak pengangkut harus bertanggung jawab jika terjadi hal-hal yang tidak di inginkan selama mengangkut penumpang karena telah jelas di terangkan dalam pasal 1236 Kitab Undang Undang Hukum Perdata yaitu pengangkut wajib membayar ganti kerugian atas biaya,kerugian yang di derita.

Sedangkan untuk permasalahan yang kedua, hasil penelitiannya adalah Pelanggaran terhadap hak penumpang angkutan umum yang dilakukan oleh penyedia jasa angkutan umum ini disebabkan karena tidak adanya jaminan kepastian hak penumpang angkutan umum dan posisi tawar penumpang angkutan umum yang lemah.

2. Fahimatul Ilyah, Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, 10340165, Tahun 2014, Perlindungan Konsumen Bagi Pengguna Jasa Angkutan jalan Raya (Studi Kasus Bus Trans Jogja, Yogyakarta).

Rumusan Masalahnya adalah: apakah pelayanan bus Trans Jogjasudah memenuhi hak-hak konsumen dan memberikan perlindungan hukum sesuai dengan UU Nomor.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen? dan apa upaya hukum yang dapat ditempuh untuk konsumen yang dirugikan atas pelayanan yang diberikan oleh bus Tranjogja?

Tujuan Penelitiannya adalah: Untuk mengetahui pelayanan bus Trans Jogja apakah sudah memenuhi hak-hak konsumen dan memberikan perlindungan hukum sesuai dengan UU No.8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Untuk mengetahui upaya atau tindakan hukum apa saja yang dapat ditempuh oleh konsumen yang dirugikan atas pelayanan yang diberikan oleh bus Trans Jogja.

Hasil Penelitiannya adalah: Trans Jogja sebagai pelaku usaha yang memberikan jasa layanan transportasi memang telah melakukan upaya yang tidak sedikit dalam menjamin bahwa pelayanan yang mereka berikan memenuhi hak-hak konsumen. Tetapi tidak sedikit pula hal-hal yang masih harus dibenahi dan diperbaiki. Misalnya mengenai kenyamanan dalam busdan

halte, keamanan, dan keselamatan yang masih menjadi hal-hal yang paling sering dikeluhkan oleh konsumen.

Sedangkan untuk permasalahan yang kedua, hasil penelitiannya adalah: Berdasarkan ketentuan pasal 47 dan pasal 48 UU Perlindungan Konsumen, disebutkan bahwa tata cara penyelesaian sengketa konsumen dapat ditempuh dengan 2 (dua) cara, yaitu melalui penyelesaian sengketa diluar pengadilan dan melalui pengadilan. Pada prakteknya, pengaturan tersebut tidak sepenuhnya diterapkan. Trans Jogja sangat mengutamakan jalur damai tanpa melibatkan pihak ketiga. Mereka sangat terbuka terhadap setiap kerugian-kerugian yang diderita konsumen.

F. Batasan Konsep

1. Peranan Pemerintah

Tujuan fundamental dari pemerintahan adalah pemeliharaan keamanan dan keteraturan umum agar individu-individu dapat menemukan kebahagiaan. Peran pemerintah adalah menciptakan keamanan dasar hingga perhatian dalam urusan keagamaan dan kepercayaan serta mengontrol ekonomi dan menjamin keamanan kehidupan sosial. Adapun fungsi pemerintah adalah:¹³

- a. Pelayanan
- b. Pemberdayaan
- c. Pembangunan

¹³Tujuan, peran, dan fungsi pemerintahan, <http://hasrulhasibuan007.blogspot.co.id/2013/03/tujuanperandan-fungsi-pemerintahan.html>, dikases pada tanggal 17 Febuari 2016, Pukul 23.00 WIB.

2. Lembaga Konsumen Yogyakarta¹⁴

Lembaga Konsumen Yogyakarta atau yang biasa disingkat LKY beralamat di Jalan sriti Nomor 20 G, Depok, Sleman. Awal mula terbentuknya LKY adalah pada tanggal 12 April 1978 Yayasan Lembaga Konsumen (YLK) perwakilan Yogyakarta, yang merupakan perwakilan dari Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) di Jakarta. Selanjutnya, dalam Musyawarah Anggota ke II tahun 2005 disepakati pergantian nama dari YLKI Yogyakarta menjadi Lembaga Konsumen Yogyakarta (LKY).

Visi Misi Lembaga Konsumen Yogyakarta adalah:

- a. Visi Lembaga Konsumen Yogyakarta Terwujudnya keadilan bagi masyarakat konsumen.
- b. Misi Lembaga Konsumen Yogyakarta ini adalah :
 - 1) Menumbuhkan kesadaran kritis konsumen
 - 2) Menggalang solidaritas konsumen
 - 3) Mendorong terbentuknya kelompok-kelompok konsumen yang kuat dan kritis
 - 4) Membela konsumen nir-daya
 - 5) Memperjuangkan keadilan bagi masyarakat konsumen

LKY dalam melaksanakan peran dan tugasnya di bidang perlindungan konsumen harus berpedoman pada Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen serta Peraturan Pemerintah Nomor 59 Tahun 2001 tentang Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat.

¹⁴ <http://lembagakonsumen.org/>, dikases pada tanggal 13 Febuari 2016, Pukul 13.00 WIB.

3. Hak Konsumen

Dalam pasal 4 Undang-Undang Perlindungan Konsumen, konsumen memiliki hak-hak sebagai berikut:

- a. Hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- b. Hak untuk memilih barang dan jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;
- c. Hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- d. Hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan jasa yang digunakan;
- e. Hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- f. Hak untuk mendapatkan pembinaan dan pendidikan konsumen;
- g. Hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- h. Hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- i. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

4. Becak Motor

Modifikasi becak bermotor merupakan kendaraan roda tiga yang menggunakan tenaga manusia sebagai penggeraknya yang diubah bentuk dan peruntukannya sesuai dengan keinginan dan kebutuhan si pemodifikasi. Proses modifikasi kendaraan ini tentu saja tidak melalui proses perencanaan transportasi yang bertujuan untuk mengembangkan alat angkutan secara efektif dan efisien sehingga kualitasnya jauh dari kata layak bahkan dapat membahayakan pengendaran, penumpang dan pengendara lain.

Keberadaan becak motor merupakan suatu hal yang dilarang pengoperasiannya, karena para pemilik becak bermotor tidak memiliki surat-surat yang lengkap. Mereka memodifikasi kendaraan roda dua (sepeda motor) menjadi roda tiga (becak motor). Perubahan jenis atau tipe kendaraan yang tidak didaftarkan tentunya hal tersebut merupakan suatu pelanggaran aturan Lalu Lintas karena hasil modifikasi ini belum tentu sesuai dengan standard laik jalan.

Semua kendaraan modifikasi haruslah melalui uji tipe dan uji berkala. Kendaraan modifikasi yang telah melalui uji tipe yang dalam keadaan lengkap dan lulus akan diberikan sertifikat lulus uji tipe. Ketentuan ini juga berlaku bagi rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan modifikasi tipe Kendaraan Bermotor yang telah lulus uji tipe akan 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 sebagaimana diatur dalam Pasal 128 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.

G. Metode Penelitian

Penelitian hukum yang dilakukan penulis ini merupakan penelitian secara empiris. Penelitian hukum empiris adalah penelitian yang dilakukan berfokus pada perilaku masyarakat hukum.

Penelitian ini dilakukan secara langsung kepada responden sebagai data utamanya yang didukung dengan data sekunder yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

1. Sumber Data

1.1 Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari responden tentang obyek yang diteliti sebagai data utamanya.

1.2 Data sekunder terdiri dari:

a) Bahan hukum primer: berupa peraturan perundang-undangan yang tata urutannya sesuai dengan Tata Cara Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku :

- 1) Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- 2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum
- 3) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- 4) Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.
- 5) Surat Edaran Gubernur No 551.2/0316 Tahun 2003 tentang Larangan Becak Bermotor

- b) Bahan hukum sekunder: berupa fakta hukum, doktrin, asas-asas hukum, dan pendapat hukum dalam literatur, jurnal, hasil penelitian, dokumen, surat kabar, dan internet.

2. Cara Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara :

a) Studi lapangan

- 1) Kuesioner adalah dengan mengajukan pertanyaan kepada pengemudi becak motor dan konsumen becak motor.
- 2) Wawancara adalah dengan mengajukan pertanyaan kepada Kepala Dinas Perhubungan Yogyakarta dan Kepala Lembaga Konsumen Yogyakarta

- b) Studi kepustakaan, yaitu dengan mempelajari materi yang akan dikaji, diklasifikasikan dan dipaparkan.

3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah menetapkan tempat/wilayah terjadinya permasalahan hukum yang diteliti yaitu di Kota Yogyakarta.

4. Populasi dan sampel

Penelitian ini menggunakan metode pengambilan sampel dari populasi dengan cara *Non-Random Sampling*, yaitu teknik mengambil sampel dengan cara dipilih yang didasarkan atas adanya kesesuaian sampel dengan permasalahan ini. Kemudian, *Non-Random Sampling* ini antara lain berupa *Purposive random sampling* adalah menentukan sampel berdasarkan tujuan penelitian

terhadap satu populasi yang homogen, misalnya kelompok orang dalam profesi tertentu.

5. Responden

Responden adalah subyek/seseorang yang berkapasitas sebagai ahli, profesional atau pejabat yang memberikan jawaban atas pertanyaan peneliti berdasarkan pedoman wawancara yang berupa pendapat hukum yang terkait dengan rumusan masalah yang diteliti. Dalam penelitian ini respondennya adalah Kepala Dinas Perhubungan Yogyakarta dan Kepala Lembaga Konsumen Yogyakarta. Wawancara juga dilakukan dengan pengemudi becak motor dan pengguna (konsumen) becak motor.

6. Analisis Data

Berdasarkan data yang diperoleh dan dikumpulkan dari lapangan, maka tahap berikutnya adalah mengolah dan menganalisis data. Pertama, data primer dikuantitatifkan terlebih dahulu kemudian dianalisis secara kualitatif. Selanjutnya menganalisis data sekunder sebagai data pendukung, analisis dilakukan dengan cara mendiskripsikan hukum positif sebagai bahan hukum primer. Metode dengan cara analisis deskriptif ini bertujuan untuk memberikan pemaparan atas subyek dan obyek penelitian sebagaimana hasil penelitian yang dilakukannya. Bahan hukum sekunder berupa pendapat hukum yang selanjutnya dianalisis untuk mencari perbedaan dan persamaan

pendapat hukum. Kemudian, bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder diperbandingkan sehingga diperoleh gambaran dan penjelasan tentang kenyataan yang sebenarnya.

H. Sistematika Skripsi

Sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari 3 (tiga) bab. Pada masing-masing bab terbagi dalam beberapa sub bab, sehingga mempermudah untuk mengetahui gambaran secara ringkas mengenai uraian yang dikemukakan dalam tiap bab.

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam BAB I yang berisi Pendahuluan ini penulis akan menulis mengenai Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Keaslian Penelitian, Tinjauan Pustaka, Batasan Konsep dan Metode Penelitian.

BAB II :PEMBAHASAN

Dalam BAB II berisi Pembahasan tentang peranan pemerintah dan lembaga konsumen Yogyakarta dalam rangka mewujudkan hak-hak penumpang (konsumen) becak motor di Yogyakarta. Dalam BAB II ini penulis akan menguraikan lagi sub bab pembahasan yaitu tinjauan umum mengenai hukum perlindungan konsumen, dimana dalam sub bab ini penulis akan menjelaskan tentang pengertian perlindungan konsumen, hak dan kewajiban konsumen, serta hak dan kewajiban pelaku usaha. Selain itu di sub bab berikutnya penulis juga membahas mengenai peranan pemerintah terhadap penegakan hukum perlindungan konsumen dan peran LKY

terhadap pemenuhan hak-hak konsumen. Selanjutnya sub bab yang berisi tentang penelitian dan pembahasan mengenai peran pemerintah dalam penegakan hukum perlindungan konsumen dan peran LKY terhadap pemenuhan hak-hak konsumen.

BAB III : PENUTUP

Dalam BAB III penulis akan menulis mengenai kesimpulan dan saran mengenai pembahasan dan penelitian yang telah dilakukan penulis.

