

BAB II

PEMBAHASAN

A. Tinjauan Tentang Tugas dan Kewenangan Kepolisian Dalam Penegakan Hukum

1. Penegakan Hukum di Indonesia

Penegakan hukum merupakan proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Dalam pengertian lain penegakan hukum merupakan upaya yang dilakukan untuk menjadikan hukum, baik dalam artian formil yang sempit maupun dalam arti materiil yang luas, sebagai pedoman perilaku dalam setiap perbuatan hukum, baik oleh para subyek hukum yang bersangkutan maupun oleh aparaturnya yang resmi diberi tugas dan kewenangan oleh Undang-Undang untuk menjamin berfungsinya norma-norma hukum yang berlaku dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.⁷

Masyarakat Indonesia masih dalam taraf masyarakat yang “takut” pada hukum (aparat penegak hukum) dan belum dapat dikategorikan sebagai masyarakat yang “taat” pada hukum. Bila

⁷ <https://lantasrestapkl.wordpress.com/2011/08/19/penegakan-hukum-di-bidang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>, diakses pada 18 Agustus 2018 pukul 08.49

penegakkan hukum oleh aparat lemah, masyarakat akan mempersepsikan hukum itu tidak ada dan seolah mereka berada dalam hutan rimba. Sebaliknya, bila penegakan hukum oleh aparat kuat dan dilakukan secara konsisten, barulah masyarakat mempersepsikan bahwa hukum itu ada dan akan tunduk. Pada saat ini realitas penegakan hukum berfungsi dan difungsikan sebagai instrument untuk membuat masyarakat takut pada hukum yang pada gilirannya diharapkan menjadi taat pada hukum.⁸

2. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum di Indonesia

Soerjono Soekanto dalam bukunya yang berjudul Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum memberikan pendapat bahwa secara konsepsional, maka inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-kaidah yang mantap dan mengejawantah dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir, untuk meniptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup.⁹

Pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor tersebut mempunyai arti yang netral, sehingga dampak positif atau negatifnya terletak pada isi faktor-faktor tersebut. Faktor-faktor tersebut adalah sebagai berikut:

⁸ *Ibid.*

⁹ Soerjono Soekanto, 1983. *Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum*, PT rajagrafindo persada, Jakarta, hlm. 5

a. Faktor Hukumnya Sendiri

Peraturan hukum bukan hanya sekedar menjadi huruf mati diatas kertas belaka, akan tetapi peraturan hukum dapat memberikan payung hukum bagi para penegak hukum agar dapat menjalankan tugasnya sebagaimana mestinya.

Hukum memberi wewenang kepada polisi untuk menegakan hukum dengan berbagai cara, mulai dari cara yang bersifat penanggulangan, sosialisasi sampai dengan penilangan dan penyitaan terhadap kendaraan dan angkutan jalan yang tidak sesuai dengan peraturan yang ada.

b. Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum merupakan golongan panutan dalam masyarakat, yang hendaknya mempunyai kemampuan-kemampuan tertentu sesuai dengan aspirasi masyarakat. Mereka harus dapat berkomunikasi dan mendapat pengertian dari golongan sasaran, disamping mampu menjalankan atau membawakan peranan yang dapat diterima oleh mereka.¹⁰

Ada beberapa halangan yang mungkin dijumpai pada penerapan peranan yang seharusnya dari golongan sasaran atau penegak hukum, Halangan-halangan tersebut, adalah:

¹⁰ *Ibid*, hlm. 34

- 1) Keterbatasan kemampuan untuk menempatkan diri dalam peranan pihak lain dengan siapa dia berinteraksi.
- 2) Tingkat aspirasi yang relatif belum tinggi.
- 3) Kegairahan yang sangat terbatas untuk memikirkan masa depan, sehingga sulit sekali untuk membuat proyeksi.
- 4) Belum ada kemampuan untuk menunda pemuasan suatu kebutuhan tertentu, terutama kebutuhan material.
- 5) Kurangnya daya inovatif yang sebenarnya merupakan pasangan konservatisme.¹¹

Halangan-halangan tersebut dapat diatasi dengan membiasakan diri dengan sikap-sikap, sebagai berikut:

- 1) Sikap yang terbuka terhadap pengalaman maupun penemuan baru.
- 2) Senantiasa siap untuk menerima perubahan setelah menilai kekurangan yang ada pada saat itu.
- 3) Peka terhadap masalah-masalah yang terjadi di sekitarnya.
- 4) Senantiasa mempunyai informasi yang selengkap mungkin mengenai pendiriannya.
- 5) Orientasi ke masa kini dan masa depan yang sebenarnya merupakan suatu urutan.
- 6) Menyadari akan potensi yang ada dalam dirinya.

¹¹ *Ibid*, hlm. 34-35

- 7) Berpegang pada suatu perencanaan dan tidak pasrah pada nasib.
- 8) Percaya pada kemampuan ilmu pengetahuan dan teknologi di dalam meningkatkan kesejahteraan umat manusia.
- 9) Menyadari dan menghormati hak, kewajiban, maupun kehormatan diri sendiri dan pihak lain.
- 10) Berpegang teguh pada keputusan-keputusan yang diambil atas dasar penalaran dan perhitungan yang mantap.¹²

c. Faktor Sarana Atau Fasilitas

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu, maka tidak mungkin penegakan hukum akan berjalan dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain, mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup, dan seterusnya.¹³

Soerjono Soekanto dalam bukunya yang berjudul Faktor-faktor yang mempengaruhi penegakan hukum memberikan pendapat bahwa Sarana atau fasilitas mempunyai peran yang sangat penting dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana

¹² *Ibid*, hlm. 35-36

¹³ *Ibid*, hlm. 37

atau fasilitas tersebut, tidak akan mungkin penegak hukum menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual. Khususnya untuk sarana atau fasilitas tersebut, sebaiknya dianut jalan pikiran, sebagai berikut:

- 1) “Yang tidak ada-diadakan yang baru betul.
- 2) Yang rusak atau salah-diperbaiki atau dibetulkan.
- 3) Yang kurang-ditambah.
- 4) Yang macet-dilancarkan.
- 5) Yang mundur atau merosot-dimajukan atau ditingkatkan.”¹⁴

d. Faktor Masyarakat

Penegakan hukum berasal dari masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan dan bertujuan untuk mencapai kedamaian dalam masyarakat. Oleh karena itu, dipandang dari sudut tertentu, maka masyarakat dapat mempengaruhi penegakan hukum tersebut.

Masyarakat Indonesia mempunyai kecenderungan yang besar untuk mengartikan hukum dan bahkan mengidentifikasikannya dengan petugas (dalam hal ini penegak hukum sebagai pribadi). Salah satu akibatnya adalah, bahwa baik buruknya hukum senantiasa dikaitkan dengan pola perilaku penegak hukum tersebut.

¹⁴ *Ibid*, hlm. 44

e. Faktor Kebudayaan

Kebudayaan (system) hukum pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dianuti) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Nilai yang berperan dalam hukum, adalah sebagai berikut (Purbacaraka & Soerjono soekantu):

- 1) Nilai ketertiban dan nilai ketentraman.
- 2) Nilai jasmani/kebendaan dan nilai rohani/keakhlakan.
- 3) Nilai kelanggengan/konservatisme dan nilai kebaruan/inovatisme.¹⁵

Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolak ukur daripada efektivitas penegakan hukum.

3. Undang-Undang Lalu Lintas

Salah satu penegak hukum lalu lintas adalah polisi (polisi lalu lintas, polantas). Tugas polisi tersebut menyelenggarakan pengendalian sosial dan mengadakan perubahan atau menciptakan yang baru. Dalam melakukan tugasnya ini polisi dipengaruhi oleh unsur-

¹⁵ *Ibid*, hlm. 60

unsur yang berasal dari diri pribadinya, Pendidikan, tempat pekerjaan maupun instansi lain, dan lingkungan sosial.¹⁶

Penegak hukum adalah mereka yang langsung maupun tidak langsung berkecimpung dalam proses penegakan hukum. Penegakan hukum tersebut menyasikan antara nilai, kaidah dan periaku. Penegakan hukum tersebut berkisar dari menindak dan memelihara keadilan yang bertujuan keadilan.

Apabila dikaitkan dengan penegakan hukum lalu lintas, misalnya operasi Patuh II, maka tujuannya adalah mencegah dan mengatasi masalah-masalah lalu lintas. Proses operasi Patuh II yang insidental misalnya, menjadi puncak kegiatan penanggulangan masalah lalu lintas dari program yang bersinambung. Dengan demikian, penegak hukum menjadi salah satu unsur penegakan hukum lalu lintas tersebut.

Lalu lintas merupakan proses di jalan raya. Jalan raya adalah salah satu unsur yang sangat penting dalam kehidupan Bersama dalam masyarakat. Adanya jalan raya merupakan salah satu kebutuhan dasar bagi manusia dan sarana untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan dasar lainnya. Oleh karena itu manusia berlalu lintas untuk mempunyai hasrat mempergunakan jalan raya secara teratur dan tenteram. Dengan demikian, maka penegak hukum berfungsi menegakan keadilan di jalan raya. Tulisan ini bertujuan untuk menjelaskan mengenai harapan masyarakat terhadap sikap penegak hukum. Sikap tersebut adalah

¹⁶ Soerjono Soekanto, 1990, *Polisi dan Lalu Lintas*, Penerbit Mandar Maju, Bandung, hlm. 3.

kecenderungan untuk bertindak berpositif terhadap manusia, benda, dan keadaan.¹⁷

Sikap penegak hukum merupakan kecenderungan untuk berbuat atau tidak berbuat. Dalam melakukan tugas-tugasnya, tidak jarang penegak hukum melaksanakan diskresi. Diskresi merupakan pengambilan keputusan untuk mengatasi masalah yang dihadapi dengan tetap berpegang pada peraturan, walaupun ada diskresi yang memungkinkan tanpa berpegang pada peraturan karena belum ada peraturannya.¹⁸

4. Tugas dan Wewenang Kepolisian

Tugas pokok Kepolisian Negara Republik Indonesia berdasarkan ketentuan Undang-Undang No. 2 tahun 2002 pasal 13 meliputi:

- a. Menegakan keamanan dan ketertiban masyarakat
- b. Menegakan hukum
- c. Memberikan perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat
- d. Turut serta dalam pembinaan hukum nasional

¹⁷ *Ibid*, hlm. 4.

¹⁸ *Ibid*, hlm.6.

- e. Melakukan koordinasi, pengawasan dan pembinaan teknis terhadap kepolisian khusus, penyidik pegawai negeri sipil, dan bentuk-bentuk pengamanan swakarsa
- f. Melakukan penyelidikan dan penyidikan terhadap semua tindak pidana sesuai dengan hukum acara pidana dan peraturan perundang-undangan lainnya
- g. Menyelenggarakan identifikasi kepolisian, kedokteran kepolisian, laboratorium forensik dan psikologi kepolisian untuk kepentingan tugas kepolisian
- h. Melindungi keselamatan jiwa raga, harta benda, masyarakat dan lingkungan hidup dari gangguan ketertiban dan atau bencana termasuk memberikan bantuan dan pertolongan dengan menjunjung Hak Asasi Manusia
- i. Melayani kepentingan warga masyarakat untuk sementara sebelum ditangani oleh instansi atau pihak yang berwenang
- j. Memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan kepentingannya dalam lingkup tugas kepolisian serta melaksanakan tugas lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Kewenangan penyidik kepolisian Negara Republik Indonesia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan berwenang untuk:

- a. Memberhentikan, melarang atau menunda pengoperasian dan menyita sementara kendaraan bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas
- b. Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan yang 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
- 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
- i. Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

5. Penegakan Hukum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Indonesia

Penegakan hukum bidang lalu lintas dan angkutan jalan adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum bidang lalu lintas dan angkutan jalan secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan terbagi atas:

a. Penyidikan Perkara Kecelakaan Lalu lintas

Pengertian tentang penyidikan, antara lain; dikutip dari pasal 1 Undang-Undang No. 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana, yaitu:

“Penyidikan adalah serangkaian tindakan penyidik dalam hal dan menurut cara yang diatur dalam Undang-Undang ini untuk mencari serta mengumpulkan barang bukti yang dengan barang bukti itu membuat terang tentang tindak pidana yang terjadi dan guna menentukan tersangkanya”.

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 43 tahun 1993 tentang Prasarana dan Sarana Lalu Lintas, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Berkaitan dengan hal tersebut, maka yang dimaksud dengan penyidikan kecelakaan lalu lintas adalah merupakan upaya pengungkapan pelaku, barang bukti dan TKP (Tempat Kejadian Perkara) yang merupakan bukti segitiga dalam pembuktiannya,

dimana TKP merupakan unsur utama yang diharapkan dapat memberikan gambaran kejadian kecelakaan yang sebenarnya

b. Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan dengan menggunakan acara pemeriksaan pelanggaran lalu lintas. Proses penegakan hukum telah diatur dalam UU No. 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Secara umum proses penegakan hukum (proses di pengadilan) terhadap suatu tindak pidana dapat dikelompokkan atas 3 (tiga) kelompok, yaitu:

- 1) Acara Pemeriksaan Biasa
- 2) Acara Pemeriksaan Singkat
- 3) Acara Pemeriksaan Cepat
- 4) Acara Tindak Pidana Ringan
- 5) Acara Pemeriksaan Pelanggaran Lalu Lintas Jalan

Dalam hal penindakan pelanggaran dan penyidikan tindak pidana di bidang lalu lintas dan angkutan jalan

Penyidik kepolisian berwenang:

- 1) Memberhentikan, melarang, atau menunda pengoperasian dan menyita sementara Kendaraan Bermotor yang patut diduga melanggar peraturan berlalu lintas atau merupakan alat dan/atau hasil kejahatan.

- 2) Melakukan pemeriksaan atas kebenaran keterangan berkaitan dengan Penyidikan tindak pidana di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- 3) Meminta keterangan dari Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum.
- 4) 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.
- 5) Melakukan penindakan terhadap tindak pidana pelanggaran atau kejahatan Lalu Lintas menurut ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 6) Membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan.
- 7) Menghentikan penyidikan jika tidak terdapat cukup bukti.
- 8) Melakukan penahanan yang berkaitan dengan tindak pidana kejahatan Lalu Lintas; dan/atau
- 9) Melakukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggung jawab.

Sedangkan kewenangan PPNS dilaksanakan di Terminal dan atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap.

Kewenangan tersebut adalah:

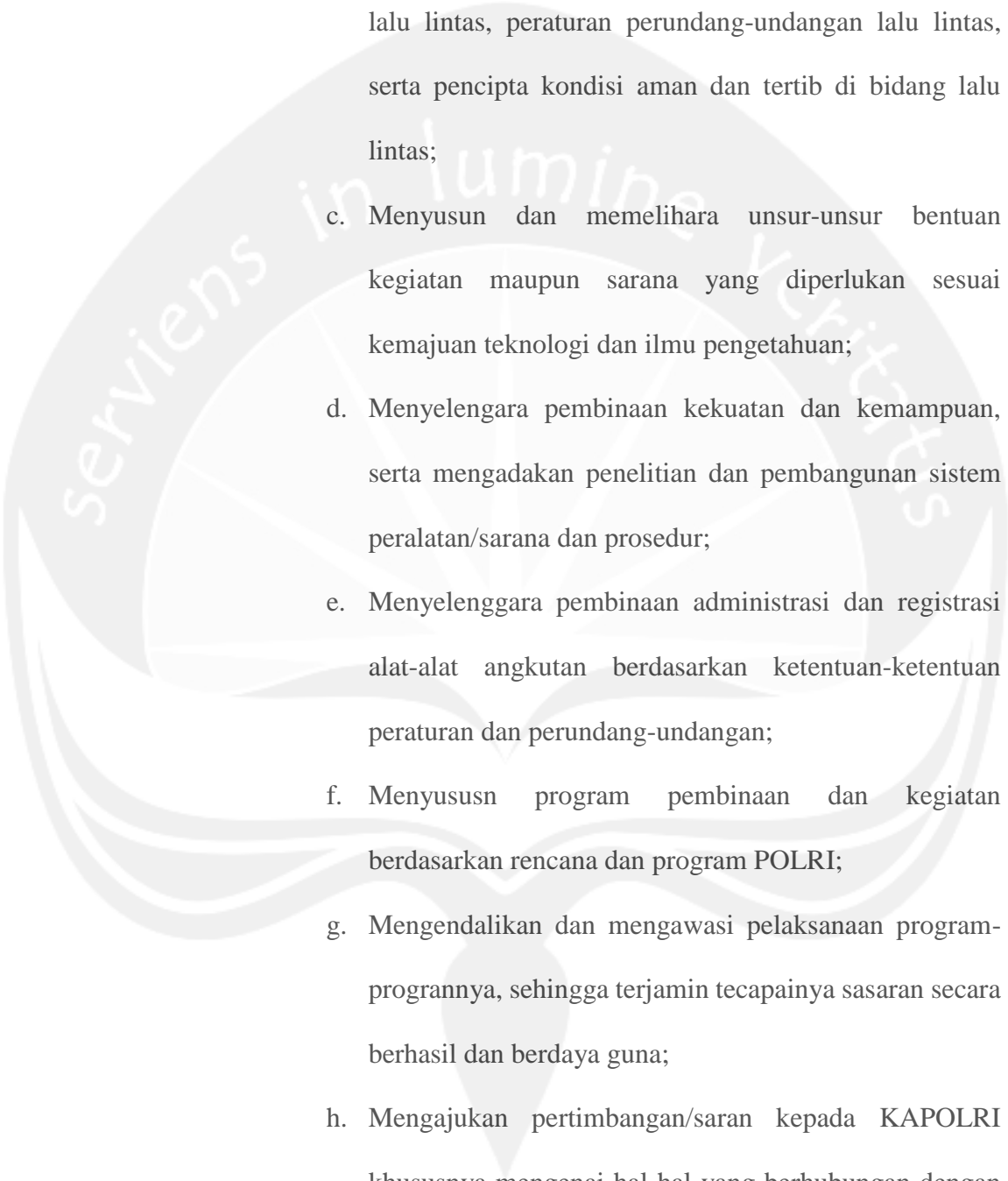
- 1) Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran persyaratan teknis dan laik jalan Kendaraan Bermotor yang pembuktiannya memerlukan keahlian dan peralatan khusus;
- 2) Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran perizinan angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum;
- 3) Melakukan pemeriksaan atas pelanggaran muatan dan/atau dimensi Kendaraan Bermotor di tempat penimbangan yang dipasang secara tetap;
- 4) Melarang atau menunda pengoperasian Kendaraan Bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- 5) 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;
- 6) 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.

PPNS wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia apabila dilakukan di jalan¹⁹

Dinas Lalu Lintas POLRI, disingkat DISLANTASPOL, adalah suatu LAKPUS tingkat MABES POLRI, yang bertugas, berkewajiban, dan, menyelenggarakan segala usaha, kegiatan, pekerjaan di bidang pencegahan dan penanggulangan terhadap gangguan/ancaman terhadap keamanan dan ketertiban masyarakat di bidang lalu lintas, serta penindakan bila diperlukan dalam rangka pembinaan keamanan dan ketertiban masyarakat khususnya dalam rangka keolisian dan operasi kepolisian. Dalam rangka pelaksanaan tugas tersebut di atas yaitu:

- a. Merumuskan dan menyusun sistem pembinaan lalu lintas kepolisian, termasuk ketentuan-ketentuan pelaksanaannya diantaranya meliputi taktik pengawasan, dan taktik pengendalian lalu lintas beserta peralatan sarana dan prosedur yang digunakan;

¹⁹ <https://lantasrestapkl.wordpress.com/2011/08/19/penegakan-hukum-di-bidang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan>, diakses pada 18 Agustus 2018 pukul 08.49

- 
- b. Menyelenggara pembinaan dan melaksanakan segala usaha, kegiatan, pekerjaan penegakan tata tertib, disiplin lalu lintas, peraturan perundang-undangan lalu lintas, serta pencipta kondisi aman dan tertib di bidang lalu lintas;
 - c. Menyusun dan memelihara unsur-unsur bantuan kegiatan maupun sarana yang diperlukan sesuai kemajuan teknologi dan ilmu pengetahuan;
 - d. Menyelenggara pembinaan kekuatan dan kemampuan, serta mengadakan penelitian dan pembangunan sistem peralatan/sarana dan prosedur;
 - e. Menyelenggara pembinaan administrasi dan registrasi alat-alat angkutan berdasarkan ketentuan-ketentuan peraturan dan perundang-undangan;
 - f. Menyusun program pembinaan dan kegiatan berdasarkan rencana dan program POLRI;
 - g. Mengendalikan dan mengawasi pelaksanaan program-programnya, sehingga terjamin tercapainya sasaran secara berhasil dan berdaya guna;
 - h. Mengajukan pertimbangan/saran kepada KAPOLRI khususnya mengenai hal-hal yang berhubungan dengan bidang tugasnya.

DISLANTASPOL dipimpin oleh Kepala Dislantaspol disingkat KADISLANTASPOL, yang bertanggungjawab atas pelaksanaan tugas dan kewajiban kepada KAPOLRI, dalam pelaksanaan tugas sehari-hari dibawah wewenang pengarahan dan koordinasi DEKAPOLRI.²⁰

6. Fungsi dan Tujuan Kepolisian

Berdasarkan Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002, fungsi kepolisian adalah salah satu fungsi pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat.

Tujuan polisi disebutkan dalam Pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 yang menyatakan bahwa “Kepolisian Negara Republik Indonesia bertujuan untuk mewujudkan keamanan dalam negeri yang meliputi terpeliharanya keamanan dan ketertiban masyarakat, tertib dan tegaknya hukum, terselenggaranya perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat serta terbinanya ketentraman asyarakat dengan menjunjung Hak Asasi Manusia”. Pasal 4 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Republik Indonesia tersebut memuat pokok pikiran tentang tujuan kepolisian

²⁰ M. Karjadi, 1978, *Polisix (Sifat dan Perkembangan Hukumnya)*, PT. Karya Nusantara, Bandung, hlm. 149.

dalam kaitannya dengan tujuan dan keamanan dalam negeri. Pernyataan tentang tujuan kepolisian sangat penting artinya bagi pembentukan jati diri kepolisian.

7. Asas dan Tujuan Lalu Lintas

Lalu lintas di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung. Menurut Soerjono Soekanto dalam bukunya yang berjudul Polisi dan Lalu Lintas, lalu lintas didefinisikan sebagai proses di jalan raya. Jalan raya adalah salah satu unsur yang sangat penting dalam bersama dalam masyarakat.²¹

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:

a. Asas Transparan

Asas transparan adalah keterbukaan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kepada masyarakat luas untuk memperoleh informasi yang benar, jelas dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan

²¹ Soerjono Soekanto, *Op. Cit.*, hlm. 4.

berpartisipasi bagi pengembangan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b. Asas Akuntabel

Asas akuntabel adalah penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat dipertanggung-jawabkan.

c. Asas Berkelanjutan

Asas berkelanjutan adalah penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

d. Asas Partisipasif

Asas partisipasif adalah pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

e. Asas Bermanfaat

Asas bermanfaat adalah semua kegiatan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dapat

memberikan nilai tambahan sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

f. Asas Efisien dan Efektif

Asas efisien dan efektif adalah pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh setiap Pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.

g. Asas Seimbang

Asas seimbang adalah pelayanan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.

h. Asas Terpadu

Asas terpadu adalah penyelenggaraan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan kesalingbergantungan kewenangan dan tanggung jawab antar instansi Pembina.

i. Asas Mandiri

Asas mandiri adalah upaya penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui penembangan dan pemberdayaan sumber daya nasional.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi harkat dan martabat
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Etika berlalu lintas yaitu pedoman sikap atau aturan yang mengatur hubungan manusia dengan manusia lain di dalam berlalu lintas. Etika tidak hanya dapat diterapkan dalam kehidupan sehari-hari, namun sangat penting juga diterapkan dalam berlalu lintas. Prinsip etikan yang diterapkan dalam kehidupan sehari-hari dengan etika berlalulintas hampir sama yaitu tenggang rasa dan saling menghargai. Dalam berlalu

lintas kita harus bertenggang rasa dengan pengguna jalan lain dan jangan mementingkan diri sendiri atau egois.

Manfaat dan tujuan dibuat etika berlalu lintas antara lain:

- a. Dapat mengatur individu dalam menggunakan jalan sehingga tidak seenaknya sendiri
- b. Tercipta kelancaran, keteraturan, keselamatan serta ketertiban
- c. Dapat mengurangi angka kecelakaan.

8. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran lalu lintas adalah pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi kendaraan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas, maka dibuatlah suatu peraturan lalu lintas. Tetapi pelanggaran lalu lintas masih saja terjadi. Jenis-jenis pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi antara lain:

- a. Pegemudi yang tidak memiliki surat tanda pengemudi (SIM)
- b. Ngebut atau kebut-kebutan di jalan raya
- c. Pengemudi yang sering zig-zag atau menyalip sembarangan
- d. Menggunakan lampu depan yang membuakan mata
- e. Berkendara sambil menggunakan handphone
- f. Kendaraan umum yang melebihi kapasitas
- g. Kendaraan yang parkir menghalangi jalan

- h. Kendaraan yang dimodifikasi tidak sesuai dengan standart dan tidak melakukan pelaporan kepada pihak yang berwajib

B. Tinjauan Umum Tentang Becak Motor di Yogyakarta

1. Sejarah Becak di Yogyakarta

Becak hingga kini masih menjadi salah satu icon transportasi di beberapa kota di Indonesia, Jogja salah satunya. Di kota ini kita masih dengan mudah menemukan becak yang dipakai sebagai alat transportasi.

Becak Jogja mengalami masa jaya mulai tahun 1950an. Jumlah becak berkembang pesat pada era 1970-an, seiring dengan mulai terasanya pembangunan ekonomi di masa awal Orde Baru secara umum data tentang becak relatif tetap dari tahun ke tahun. Tahun 1975 jumlah becak antara 4.712 dan 5.917 yang sama dengan data tahun 1995. Data dari DLLAJ diketahui bahwa jumlah becak di Kota Yogyakarta adalah 4.515 becak dan untuk Propinsi Yogyakarta 6.379 becak.

Industri perbecakan di Yogyakarta terus berkembang hingga tahun 1990an, baik dari sisi industri produksi becak maupun industri ekonomi persewaan becak. Seiring arus modernisasi transportasi, becak yang lamban dan membutuhkan tenaga kayuh manusia semakin terpinggirkan secara perlahan. Kini becak pun mengalami

pengembangan menjadi becak motor yang keberadaanya cukup marak dan mudah ditemui hingga pinggir kota.²²

2. Dampak Becak Motor (BETOR) di Yogyakarta Khususnya di Malioboro

Becak Motor (BETOR) yang semakin banyak beroperasi di Kota Yogyakarta banyak menimbulkan dampak yang dapat mempengaruhi baik dari pemilik atau pengemudi Becak Motor (BETOR) itu sendiri maupun dari penumpang Becak Motor (BETOR) tersebut, bahkan tidak hanya dari kalangan pengemudi maupun penumpangnya saja, akan tetapi juga berdampak bagi para pengguna jalan lain di Kota Yogyakarta seperti menimbulkan kemacetan dan kesemrawutan di jalanan Kota Yogyakarta, bahkan tak jarang juga dapat menimbulkan kecelakaan.

Kemacetan yang merupakan dampak dari semakin banyaknya Becak Motor (BETOR) yang beroperasi di jalanan Kota Yogyakarta dikarenakan lambatnya laju Becak Motor (BETOR) yang hanya dapat melaju dengan kecepatan 40 km/jam, sehingga kendaraan bermotor lain yang ingin melaju dengan kecepatan yang lebih tinggi terhalang oleh laju Becak Motor (BETOR) yang juga tidak sedikit memakan jalan karena kendaraan becak sendiri juga memiliki

²² <https://www.google.co.id/amp/www.starjogja.com/2018/02/03/ini-sejarah-becak-di-jogja/amp>, diakses pada 7 Agustus 2018 pukul 08.56

bodi/badan becak yang cukup besar dibandingkan dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor. Tidak hanya karena lambatnya laju Becak Motor (BETOR) saja, akan tetapi Becak Motor (BETOR) juga sering berhenti mendadak untuk menurunkan penumpangnya sehingga tidak jarang Becak Motor (BETOR) menjadi penyebab kecelakaan di jalanan Kota Yogyakarta, ditambah lagi banyak Becak Motor (BETOR) yang tidak dilengkapi dengan lampu sein dan hanya berbelok secara tiba-tiba saja atau sekedar melambatkan tangan secara mendadak yang menyebabkan pengemudi lain kaget dan menimbulkan kecelakaan.

Kesemrawutan yang ditimbulkan dari dampak semakin banyaknya Becak Motor (BETOR) yang ada di Kota Yogyakarta khususnya di Jalan Malioboro karena tempat parkir Becak Motor (BETOR) yang sembarangan dan tidak tertata sehingga menyebabkan pemandangan yang kurang menarik dan menimbulkan kesemrawutan bagi para pejalan kaki atau wisatawan yang berwisata atau berkunjung di Malioboro.

3. Bahaya Becak Motor Bagi Penumpang Becak Motor (BETOR)

Becak sebenarnya merupakan alat atau moda transportasi yang ramah lingkungan serta membuat penumpang becak merasa nyaman karena tidak menimbulkan polusi dan lajunya yang lambat sehingga penumpang becak dapat menikmati angin sepoi-sepoi yang merupakan keunikan dari becak itu sendiri, serta bagi wisatawan yang

berkunjung ke kota Yogyakarta, khususnya Malioboro dapat menikmati keindahan kota Yogyakarta dengan menaiki becak kayuh yang ada di kota Yogyakarta.

Becak menjadi moda transportasi yang berbahaya dan mengurangi kenyamanan bagi para penumpang becak setelah becak becak kayuh yang berubah atau dimodifikasi menjadi Becak Motor (BETOR) yang tidak sesuai dengan standart transportasi umum atau tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang dimuat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sehingga dapat membahayakan penumpang Becak Motor (BETOR) itu sendiri dan juga dapat membahayakan pengguna jalan lainnya. Hingga saat ini masyarakat masih kurang sadar akan bahaya Becak Motor (BETOR) oleh karena itu perlu kesadaran yang tinggi bagi masyarakat khususnya warga Yogyakarta sendiri maupun wisatawan yang berkunjung ke kota Yogyakarta agar tidak menggunakan atau menaiki kendaraan Becak Motor (BETOR), karena apabila terjadi kecelakaan yang melibatkan atau diakibatkan oleh Becak Motor (BETOR) maka penanganannya akan rumit karena Becak Motor (BETOR) tidak termasuk kendaraan atau transportasi resmi yang telah diatur oleh Undang-Undang. Selain itu Becak Motor (BETOR) yang banyak beroperasi di kawasan Malioboro kota Yogyakarta tidak layak beroperasi, jauh dari kata nyaman, tidak adanya pelaporan perubahan bentuk yang terlalu signifikan kepada pihak yang berwajib, dari segi

pajak 99% tidak membayar pajak, dan tidak didaftarkan atau dijamin oleh jasa rahrja.

C. Penerapan Hukum Oleh Kepolisian Terhadap Becak Motor (BETOR) Tidak Layak Jalan di Yogyakarta

1. Upaya Kepolisian Resor Kota Yogyakarta Dalam Melakukan Penerapan Hukum Terhadap Becak Motor (BETOR) Tidak Layak Jalan di Yogyakarta Khususnya di Kawasan Malioboro

Dalam penegakan hukum memang seharusnya melibatkan Polri. Hukum perlu dilaksanakan secara *law enforcement* manakala seseorang tidak dengan sukarela menaatinya. Melalui penindakan secara tegas yang dilakukan oleh polri berulah seorang mau menaati hukum. Dalam memaksakan berlakunya hukum kepada masyarakat, Polri tetap harus berpedoman pada hukum.²³

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis dengan Bapak Suwardi selaku KAUR BIN OPS LANTAS POLRESTA Yogyakarta, mengatakan bahwa penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dari pihak kepolisian selaku penegak hukum sebenarnya sudah dilakukan, akan tetapi penegakan tersebut masih menjadi dilema bagi pihak kepolisian selaku penegak hukum karena adanya sisi dari kota

²³ Pudi Rahardi, 2007. *Hukum Kepolisian (Profesionalisme dan Reformasi Polri)*, Laksbang Grafika, Surabaya, hlm. 29.

Yogyakarta yang merupakan daerah wisata sehingga perlu modernisasi dan karena keistimewaan kota Yogyakarta.

Sampai sejauh ini pihak kepolisian selaku penegak hukum juga tidak tinggal diam terhadap pesatnya pertumbuhan Becak Motor (BETOR) di kota Yogyakarta khususnya yang berada atau beroperasi di Kawasan Malioboro. Pihak kepolisian juga melakukan tindakan kepada para pengemudi Becak Motor (BETOR) yang melanggar lalu lintas seperti melanggar lampu rambu-rambu lalu lintas, pengemudi Becak Motor (BETOR) tidak menggunakan helm, parkir sembarangan dan lain-lain yang kemudian dilakukan tindakan tilang terhadap kendaraan Becak Motor (BETOR) dan dilakukan penahanan terhadap kendaraan Becak Motor (BETOR) tersebut dikarenakan kendaraan Becak Motor (BETOR) tidak memiliki surat-surat jalan dan tidak memenuhi standarisasi kelayakan jalan kendaraan bermotor.

Pihak kepolisian sendiri dibantu dinas-dinas terkait seperti dinas perhubungan juga telah melakukan sosialisasi bagi para pengemudi Becak Motor (BETOR) untuk tidak menggunakan Becak Motor sebagai alat transportasi lagi bagi masyarakat Yogyakarta khususnya wisatawan di Kawasan Malioboro karena Becak Motor dipandang sebagai moda transportasi yang berbahaya bagi penumpang dan pengemudi Becak Motor (BETOR) itu sendiri serta bagi pengguna jalan lain karena dilihat dari segi kelayakan, kenyamanan, perubahan bentuk yang tidak sesuai serta tidak lulus uji kelayakan jalan.

Sosialisasi yang dilakukan oleh pihak kepolisian yaitu tentang tidak diperbolehkannya Becak Motor (BETOR) beroperasi di kota Yogyakarta khususnya di Kawasan Malioboro karena tidak sesuai dengan ketentuan dan peraturan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Selain itu pihak kepolisian selaku penegak hukum juga memberikan pengertian dan pandangan tentang rencana pada tahun 2019 bahwa Becak Motor (BETOR) yang tidak memenuhi standar kelayakan jalan akan dilarang beroperasi di Kawasan Malioboro dan hanya becak kayuh dan andong saja yang diperbolehkan beroperasi di kawasan Malioboro, serta sosialisasi tentang rencana akan menggunakan/mengganti Becak Motor (BETOR) dengan Becak Listrik yang diciptakan/dibuat oleh mahasiswa dari UGM (Universitas Gadjah Mada) dan sedang dalam masa pengembangan oleh pemerintah kota Yogyakarta agar becak listrik layak digunakan sebagai moda transportasi di Yogyakarta.

Jumlah data Becak Motor (BETOR) dari tahun 2016-2018 yang telah dilakukan penindakan oleh pihak Kepolisian Resor Kota Yogyakarta karena melanggar lalu lintas dan tidak memenuhi standarisasi kelayakan jalan kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

| No | Tahun | Jumlah Becak Motor yang sudah dilakukan penindakan oleh pihak kepolisian | Keterangan |
|----|-------|--|--|
| 1 | 2016 | 37 Becak Motor | 75% tidak layak jalan, 25% melanggar lalu lintas |
| 2 | 2017 | 48 Becak Motor | 83% tidak layak jalan, 17% melanggar lalu lintas |
| 3 | 2018 | 64 Becak motor | 92% tidak layak jalan, 8% melanggar lalu lintas |

Berdasarkan upaya yang telah dilakukan oleh pihak kepolisian sampai sejauh ini seharusnya pihak kepolisian bisa melakukan tindakan lebih tegas lagi dengan menggunakan sarana kebijakan hukum pidana (*penal policy*) dengan memberikan larangan maupun sanksi berupa tilang dan penahanan, serta denda bagi para

pengemudi Becak Motor (BETOR) yang masih beroperasi di Yogyakarta karena sudah ada dasar hukumnya, yaitu di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, karena apabila terus dibiarkan pertumbuhan Becak Motor (BETOR) di Yogyakarta akan semakin pesat dan becak kayuh yang menjadi ciri khas kota Yogyakarta akan hilang seiring dengan berjalannya waktu.

Sarana kebijakan di luar hukum pidana (*non-penal policy*) juga dapat digunakan oleh pihak kepolisian dengan melakukan kegiatan sosialisasi agar para pengemudi becak dan para penumpang/masyarakat paham akan bahaya menaiki Becak Motor (BETOR). Tidak hanya sampai pada sosialisai saja, seharusnya pihak kepolisian juga memberikan solusi/pemecahan masalah bagi para pengemudi Becak Motor (BETOR) seperti memberikan lapangan pekerjaan yang layak bagi para pengemudi Becak Motor (BETOR) apabila Becak Motor (BETOR) tidak diperbolehkan beroperasi di Yogyakarta khususnya dikawasan Malioboro.

Hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis terhadap para pengemudi Becak Motor (BETOR) dapat diambil kesimpulan bahwa jika suatu saat Becak Motor (BETOR) tidak diperbolehkan beroperasi di Kawasan Malioboro tidak menjadi suatu masalah apabila becak kayuh masih diperbolehkan untuk beroperasi di kota Yogyakarta khususnya Kawasan Malioboro. Selain itu pemerintah kota

Yogyakarta diharapkan dapat menjadikan becak kayu sebagai *icon* penting di kota Yogyakarta agar dapat menarik kembali minat dari para penumpang becak untuk menaiki becak sebagai objek wisata di Kawasan Malioboro supaya para pengemudi becak tetap dapat memperoleh penghasilan dari mengemudikan becak yang sudah menjadi mata pencahariannya. Selain itu jika Becak Motor (BETOR) dilarang beroperasi di Yogyakarta, pemerintah ataupun pihak-pihak terkait juga dapat menyediakan lapangan pekerjaan yang layak bagi para pengemudi Becak Motor (BETOR) agar tetap mendapatkan penghasilan dan pendapatan untuk mencukupi perekonomian para pengemudi Becak Motor (BETOR). Dalam melakukan sosialisasi, pihak kepolisian juga hendaknya memberikan pengetahuan kepada para pengemudi becak bahwa pemerintah kota Yogyakarta sedang berusaha mengembangkan becak listrik yang telah dibuat oleh mahasiswa UGM (Universitas Gadjah Mada Yogyakarta) yang suatu saat akan digunakan di Yogyakarta sebagai moda transportasi yang ramah lingkungan dan tidak lagi mengeksploitasi tenaga manusia serta aman bagi para penumpang, pengemudi becak itu sendiri dan para pengguna jalan lain.

2. Kendala Kepolisian Resor Kota Yogyakarta Dalam Melakukan Penerapan Hukum Terhadap Becak Motor (BETOR) Tidak Layak Jalan di Yogyakarta Khususnya di Kawasan Malioboro

Menurut hasil wawancara yang dilakukan oleh penulis kepada Bapak Suwardi selaku KAUR BIN OPS LANTAS POLRESTA Yogyakarta mengatakan bahwa kendala yang dihadapi Kepolisian Resor Kota Yogyakarta dalam melakukan penerapan hukum terhadap Becak Motor (BETOR) tidak layak jalan dikarenakan kurangnya dukungan dari pemerintah kota Yogyakarta dan dinas-dinas terkait seperti tidak adanya larangan rambu lalu lintas di ruas jalan terkait Becak Motor (BETOR) yang ada di Yogyakarta sehingga pihak kepolisian selaku penegak hukum juga kesulitan untuk melakukan tindakan yang lebih jauh lagi bagi para pengemudi Becak Motor (BETOR) di kota Yogyakarta khususnya di Kawasan Malioboro.

Sejauh ini pihak kepolisian hanya memberikan teguran terhadap para pengemudi Becak Motor (BETOR) yang kedapatan parkir sembarangan dan melakukan pelanggaran lalu lintas, serta melakukan tindakan jika para pengemudi Becak Motor (BETOR) melakukan pelanggaran lalu lintas dengan memberikan tilang bagi para pengemudi Becak Motor (BETOR).

Kendala yang dihadapi Kepolisian Resor Kota Yogyakarta dikarenakan kota Yogyakarta dianggap terlalu “lunak” karena

berkaitan dengan faktor ekonomi dan mata pencaharian warga atau masyarakat di kota Yogyakarta sehingga para pengemudi Becak Motor (BETOR) bisa beroperasi dengan leluasanya dan berkembang pesat di kota Yogyakarta.

Kendala yang dihadapi oleh pihak kepolisian yang berikutnya dikarenakan Keistimewaan Yogyakarta karena kawasan Malioboro yang merupakan Kawasan wisata dan sudah lekat dengan keberadaan becak disekitarnya sehingga keberadaan Becak Motor (BETOR) di Kawasan Malioboro kota Yogyakarta menjadi suatu ciri khas dan merupakan pemandangan yang dianggap lumrah atau wajar oleh masyarakat dan wisatawan yang berkunjung di Malioboro. Karena menurut mereka becak sudah menjadi ciri khas di Kawasan Malioboro, sehingga jika becak tidak ada di kawasan Malioboro rasanya seperti ada yang kurang dan dampaknya bisa mengurangi jumlah wisatawan yang berkunjung ke Malioboro. Masyarakat di Yogyakarta juga menganggap wajar Becak Motor (BETOR) beroperasi di Yogyakarta karena dinilai lebih efisien dan tidak mengeksploitasi tenaga manusia

Bedasarkan keterangan yang diberikan oleh Bapak Suwardi selaku KAUR BIN OPS LANTAS POLRESTA Yogyakarta kendala seperti tidak adanya rambu lalu lintas dan ruas jalan tentang dilarangnya Becak Motor (BETOR) beroperasi oleh Dinas Perhubungan seharusnya tidak menjadi masalah karena pihak

kepolisian dapat melakukan penegakan hukum terhadap para pengemudi Becak Motor (BETOR) dengan mendasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang telah diatur sedemikian tentang kelayakan angkutan jalan yang boleh beroperasi di Indonesia. Akan tetapi pada kenyataannya kita dapat melihat bahwa di kota Yogyakarta, khususnya di Malioboro masih banyak kita temui Becak Motor (BETOR) yang masih beroperasi bahkan banyak juga Becak Motor (BETOR) yang kedapatsn surat-surat kendaraan bermotornya telah mati dan sudah lama tidak membayarkan pajak kendaraan bermotor yang dipakai sebagai Becak Motor (BETOR) serta menggunakan mesin-mesin kendaraan tua. Menurut pengamatan penulis masyarakat di Indonesia masih pada taraf “takut” pada hukum dan belum sampai pada taraf “taat” hukum. Sehingga jika penegak hukum lemah maka masyarakat akan beranggapan bahwa hukum itu tidak ada. Sedangkan apabila penegakan hukum oleh pihak kepolisian kuat dan dilakukan secara konsisten, barulah masyarakat akan beranggapan bahwa hukum itu ada dan akan taat atau tunduk pada peraturan yang ada.

Masalah perekonomian seharusnya tidak menjadi suatu alasan bagi pihak kepolisian selaku penegak hukum untuk membiarkan beroperasinya becak motor di Yogyakarta, karena apabila alasannya tentang masalah ekonomi pihak kepolisian juga tetap dapat melakukan tindakan untuk melarang beroperasinya Becak

Motor (BETOR) di Yogyakarta, karena para pengemudi Becak Motor (BETOR) tetap dapat mencari pendapatan ekonomi sebagai pengemudi becak kayuh. Pemerintah dan pihak-pihak terkait seharusnya juga dapat memberikan lapangan pekerjaan yang layak bagi para pengemudi Becak Motor (BETOR) apabila Becak Motor (BETOR) dilarang beroperasi di Yogyakarta.

Sedangkan apabila alasannya karena kestimewaan jogja dan becak sudah menjadi ciri khas kota Yogyakarta seharusnya pihak kepolisian bersama dengan pemerintah kota Yogyakarta dapat saling mendukung untuk melarang beroperasinya Becak Motor (BETOR) di kota Yogyakarta dan mengganti becak kayuh sebagai *icon* atau ciri khas wisata di kota Yogyakarta khususnya di Kawasan Malioboro agar para pengemudi becak dapat mendapatkan penghasilan yang cukup dan kota Yogyakarta khususnya dikawasan Malioboro mempunyai ciri khas/*icon* yaitu becak kayuh, dan membuat kawasan Malioboro lebih tertata dan lebih rapi, sehingga dapat menarik wisatawan yang berkunjung ke kota Yogyakarta khususnya di Malioboro.