



POLICY BRIEF

Peluang Legalisasi Becak Motor sebagai Sarana Transportasi Publik



Disusun oleh:

Heru Nugroho
Fajar Sudarwo
Odam Asdi Artosa

Policy Brief

Peluang Legalisasi Becak Motor sebagai Sarana Transportasi Publik

Konteks

Becak motor merupakan fenomena sosial yang menggambarkan praktik *grassroot free fight neoliberalism* di kalangan masyarakat lapis bawah—dimana mereka memiliki kerentanan ekonomi yang sangat tinggi. Fakta bahwa becak motor dianggap melanggar Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah berimplikasi pada terbatasnya wilayah edar becak motor karena dianggap mengganggu kenyamanan pengguna jalan dan tidak memenuhi standar keamanan berkendara. Tidak berhenti pada peliknya implementasi regulasi yang diberikan oleh pemerintah pusat saja—dalam konteks lokal, masalah lainnya juga hadir melalui Peraturan Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam peraturan tersebut, secara eksplisit juga melarang operasionalisasi becak motor di Yogyakarta, khususnya kawasan-kawasan dengan tingkat kemacetan yang tinggi. Oleh karena itu, becak motor tidak diperkenankan untuk mengambil dan menurunkan penumpang di sembarang tempat, khususnya jalan utama yang padat dengan kendaraan. Mirisnya, pelarangan ini disebabkan oleh status becak motor yang tidak dapat digolongkan menjadi jenis kendaraan yang disebutkan dalam Perda tersebut—yaitu kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.

Kebutuhan terhadap regulasi yang melegalkan becak motor ke dalam transportasi publik terbilang cukup serius, karena sebagai sarana transportasi yang masih sering digunakan oleh masyarakat, becak motor harus mendapat kepastian terkait status kendaraannya. Peralnya, bagi kendaraan-kendaraan lain dengan status yang jelas, mereka memiliki keuntungan dalam aspek operasionalisasi. Misalnya, becak kayuh dan andong, merupakan jenis kendaraan tidak bermotor yang diperbolehkan beroperasi dan mendapatkan penumpang. Tidak lain halnya dengan jenis kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, dan mobil bus, ketiganya juga diperbolehkan untuk beroperasi secara legal dan mendapatkan penumpang. Tipe-tipe kendaraan seperti ini dapat dilihat dari operasionalisasi ojek motor, taxi, bus, dan lain-lain. Kondisi ini membawa dampak sosial-ekonomi bagi para pekerja becak motor, dimana mereka harus melakukan kompetisi dengan

pekerja transportasi publik lainnya yang diperbolehkan beroperasi, misalnya: becak kayuh, andong, ojek motor, taxi (online/offline), bus, dan lain-lain.

Ketidakjelasan regulasi terkait dengan becak motor serta minimnya penghasilan ekonomi di tengah tuntutan hidup yang semakin tinggi serta terbatasnya pilihan pekerjaan bagi para pekerja becak motor telah membawa pada keadaan yang berpotensi menimbulkan perpecahan sosial di kalangan masyarakat ekonomi akar rumput. Di sisi yang bersamaan, kompetisi pasar bebas terjadi secara vulgar tanpa adanya kepastian regulasi yang jelas dari pemerintah. Oleh karena itu, *policy brief* ini menawarkan rekomendasi kebijakan yang ditinjau dari hasil penelitian lapangan dengan beberapa pertimbangan data empiris.

***Deadlock* Advokasi Regulasi Becak Motor**

Dalam praktiknya, proses advokasi yang dilakukan oleh para pekerja becak motor melalui paguyuban terus menerus mengalami jalan buntu. Sejak merebaknya becak motor pada tahun 2010-2013, keberadaan regulasi masih belum mendapatkan kepastian. Bahkan, regulasi untuk melegalkan becak motor sebagai transportasi publik masih jauh dari angan-angan. Hasil studi ini menunjukkan alasan teknis yang menyebabkan kebuntuan legalisasi regulasi becak motor masih terjadi.

Pertama, adanya stigma negatif terkait dengan becak motor karena menggunakan mesin kendaraan dan terkesan menentang aturan hukum yang berlaku saat ini. Padahal, transformasi becak kayuh menjadi becak motor ditujukan bukan untuk melakukan ugal-ugalan di jalan, tetapi karena faktor demografi para pekerja becak motor yang saat ini sudah lanjut usia. Artinya, persoalan tentang tenaga fisik menjadi alasan utamanya—karena, jika dibandingkan dengan transportasi yang bukan termasuk kendaraan bermotor lainnya seperti Andong, becak kayuh merupakan satu-satunya transportasi publik yang menggunakan tenaga fisik manusia. Apalagi, jika dilihat dari sebaran usianya, pekerja becak saat ini rata-rata adalah 45 sampai lebih dari 60 tahun. Sehingga, mereka membutuhkan bantuan mesin untuk membuat becaknya tetap bisa mengangkut penumpang.

Kedua, pemerintah daerah tak kunjung melakukan upaya untuk memecahkan permasalahan ini. Misalnya dengan membuat regulasi yang jelas untuk memasukkan becak motor ke dalam golongan kendaraan bermotor. Apabila alasannya adalah masalah keamanan untuk pengendara dan penumpangnya, pemerintah semestinya mulai memikirkan dan

merumuskan aturan yang tepat terkait dengan standar keamanan. Faktanya, hingga saat ini becak motor dibiarkan secara sengaja untuk tidak mendapatkan kepastian hukum. Bahkan, aspirasi-aspirasi yang disampaikan oleh Paguyuban Becak Motor seringkali tidak mendapatkan respon dan tindak lanjut.

Peluang Legalisasi Becak Motor

Secara yuridis, keberanian pemerintah dalam mengambil langkah untuk memformulasikan dan melegalisasi regulasi becak motor merupakan gebrakan strategis yang inklusif dan responsif bagi ekonomi masyarakat akar rumput. Meskipun advokasi regulasi masih mengalami berbagai hambatan, namun terdapat beberapa peluang terkait dengan legalisasi becak motor sebagai transportasi publik. Adapun beberapa diantaranya adalah:

- (1) Mengurangi konflik, segregasi, dan perpecahan sosial yang terjadi akibat persaingan pasar bebas;
- (2) Adanya rujukan regulasi yang tepat untuk pengaturan operasionalisasi transportasi publik—khususnya becak motor di Yogyakarta;
- (3) Adanya potensi peningkatan pendapatan daerah melalui sektor pariwisata berbasis budaya; dan
- (4) Munculnya lapangan pekerjaan/industri-industri baru yang berkaitan dengan proses produksi dan perawatan (*maintenance*) becak motor.

Sejauh ini, wacana yang berkembang di kalangan pekerja becak motor adalah adanya upaya dari pemerintah daerah untuk mengganti becak motor menjadi becak listrik yang masih dalam uji standar kelayakan untuk memastikan keamanan, konsumsi energi listrik, serta estetika lokalitasnya. Meskipun demikian, wacana ini harus mampu mengantisipasi terjadinya permasalahan lain seperti proses distribusi kepada para pekerja becak motor. Jika tidak diantisipasi, hal ini akan menyebabkan perpecahan akibat kecemburuan sosial antar sesama pekerja becak yang merasa sudah mendaftarkan dirinya ke Paguyuban dan Dinas terkait.

Rekomendasi Kebijakan

Berdasarkan uraian di atas, temuan studi telah menunjukkan bagaimana anarkisme regulasi terjadi dalam lingkup negara, swasta, hingga rakyat. Oleh karena itu, *policy brief* ini menawarkan beberapa rekomendasi yang dapat dilakukan oleh pihak-pihak terkait:

Pertama, perlunya pemberian status yuridis yang jelas untuk becak motor mengingat becak kayu memiliki daya jelajah yang rendah sehingga tidak mampu bersaing dengan transportasi publik berbasis aplikasi. Sedangkan, becak motor memiliki daya jelajah yang lebih luas dari becak kayu sehingga dianggap mampu bersaing dengan transportasi publik berbasis aplikasi digital.

Kedua, terdapat kebutuhan mendesak untuk merumuskan peta jalan (*roadmap*) mengenai Rencana Induk Transportasi (RIT) yang inklusif dan responsif, sehingga pekerja becak motor dapat memiliki landasan regulasi yang jelas. Hal ini juga berlaku bagi transportasi umum lainnya yang dikelola oleh pihak swasta, sehingga golongan masyarakat akar rumput yang menjadi pelaku ekonomi tidak dibenturkan antara satu dengan lainnya.

Ketiga, adanya pengarusutamaan kebijakan terkait dengan becak motor dari segi keamanan (*safety*), teknis, maupun estetika. Hal ini berkaitan dengan kecelakaan yang terjadi akibat kecepatan becak motor yang setara dengan kendaraan bermotor lainnya. Di saat yang bersamaan, alat pelindung yang memadai masih juga belum tersedia untuk mengakomodir kebutuhan ini. Oleh karena itu, dalam kebijakan legalisasi ini, becak motor harus: (a) memiliki sertifikasi keamanan yang telah diuji oleh lembaga dan/atau pihak terkait—misalnya, memberikan batasan kecepatan maksimal (contoh: 30 km/jam) dan memberikan alat pelindung keamanan untuk pengemudi dan penumpang; (b) identitas kendaraan yang telah terdaftar secara resmi di kepolisian dan/atau dinas perhubungan; (c) pengemudi becak motor harus memiliki izin mengemudi (*driving license*) yang setara dengan pengemudi transportasi umum lainnya dan dikeluarkan oleh pihak kepolisian.

Keempat, terkait dengan adanya wacana becak listrik, pemerintah (negara) dan pihak swasta (produsen pabrik listrik) juga perlu memikirkan kapasitas baterai dan daya jelajah yang mampu ditempuh oleh becak tersebut. Jangan sampai, pembuatan becak listrik ini hanya menjadi slogan ekonomi hijau yang tidak mempertimbangkan aspek lainnya, sehingga dapat merugikan banyak pihak.