

**IMPLEMENTASI PASAL 139 AYAT (4) UULLAJ
TERHADAP PENGUSAHA MIKROLET DI KOTA BATU
PERSPEKTIF MASLAHAH
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)**

SKRIPSI

Oleh :

Muhammad Lukman Ibrahim

13220014



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM
MALANG
2017**

**IMPLEMENTASI PASAL 139 AYAT (4) UULLAJ
TERHADAP PENGUSAHA MIKROLET DI KOTA BATU
PERSPEKTIF MASLAHAH
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)**

SKRIPSI

Oleh:

**Muhammad Lukman Ibrahim
13220014**



JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2017

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**IMPLEMENTASI PASAL 139 AYAT (4) UULLAJ
TERHADAP PENGUSAHA MIKROLET DI KOTA BATU
PERSPEKTIF MASLAHAH
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)**

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan referensinya secara benar. Jika dikemudian hari terbukti disusun oleh orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang diperoleh karenanya secara otomatis dibatalkan demi hukum.

Malang, 28 Desember 2017

Penulis,



Muhammad Lukman Ibrahim

13220014

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Muhammad Lukman Ibrahim, NIM: 13220014, Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**IMPLEMENTASI PASAL 139 AYAT (4) UULLAJ
TERHADAP PENGUSAHA MIKROLET DI KOTA BATU
PERSPEKTIF MASLAHAH
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)**

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diujikan dan diuji Majelis Dewan Penguji.

Malang, 28 Desember 2017

Mengetahui,

Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah

Dosen Pembimbing,



Dr. Fakhruddin, M.HI

NIP: 19740819 200003 1 002

Iffaty Nasyi'ah, SH., M.H.

NIP: 19760608 200901 2 007

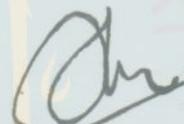
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan penguji skripsi saudara Muhammad Lukman Ibrahim, NIM 1322014, mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

**IMPLEMENTASI PASAL 139 AYAT (4) UULLAJ
TERHADAP PENGUSAHA MIKROLET DI KOTA BATU
PERSPEKTIF MASLAHAH
(Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)**

Telah dinyatakan **LULUS** dengan nilai (A)

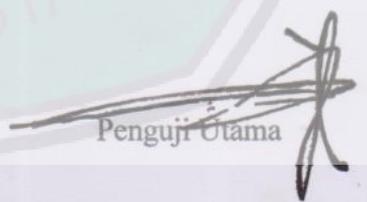
1. Musleh Harry, S.H., M.Hum
NIP. 196807101999031002

()
Ketua

2. Iffaty Nasyi'ah, S.H., M.H.
NIP. 197606082009012007

()
Sekertaris

3. Dr. Khoirul Hidayah, S.H., M.H.
NIP. 197805242009122003

()
Penguji Utama



Malang, 28 Desember 2017

Dekan,

Dr. Muhammad Lukman Ibrahim, S.H., M.Hum
NIP. 19651205 200003 1 001

MOTTO

مَا كَسَبَ الرَّجُلُ كَسْبًا أَطْيَبَ مِنْ عَمَلِ يَدِهِ، وَمَا أَنْفَقَ الرَّجُلُ عَلَى نَفْسِهِ، وَأَهْلِهِ وَوَلَدِهِ، وَخَادِمِهِ، فَهُوَ صَدَقَةٌ

“Tidaklah seseorang memperoleh suatu penghasilan yang lebih baik dari jerih payah tangannya sendiri. Dan tidaklah seseorang menafkahi dirinya, istrinya, anaknya dan pembantunya melainkan ia dihitung sebagai shodaqoh.” (H.R. Ibnu Majjah di dalam *As-Sunan*, Kitab *At-Tijaroot* Bab *Al-Hatstsu ‘Ala Al-Makasibi*)



KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alkhamdulillahi robbil alamiin, Puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala curahan rahmat, nikmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi sebagai salah satu syarat kelulusan gelar strata satu (S1) Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah yang berjudul “**Implementasi Pasal 139 Ayat (4) UULLAJ Terhadap Pengusaha Mikrolet Di Kota Batu Perspektif Masalah (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)**” dengan baik. Shalawat serta salam semoga tetap tercurah limpahkan pada junjungan kita nabi muhammad SAW, suri tauladan seluruh umat manusia sepanjang masa.

Ucapan terima kasih penulis sampaikan kepada semua pihak dengan segala daya dan upaya serta bantuan dan bimbingan maupun pengarahan serta dukungan dalam proses penulisan skripsi ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih tak terhingga kepada:

1. Prof. Dr. H. Abdul Haris, M.Ag., selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. H. Saifullah, SH. M.Hum., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dr. Fakhruddin, M.HI. selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Iffaty Nasyi'ah, SH., M.H. Selaku dosen Pembimbing dalam penelitian ini dalam Jurusan Hukum Bisnis Syariah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.

5. Dr. Suwandi, MH selaku dosen wali perkuliahan di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
6. Segenap bapak/ibu dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah membimbing, mendidik, memberikan ilmu yang berkah dan bermanfaat untuk bekal penulis di masa depan.
7. Kedua orang tua tercinta dan kakak beserta adik yang tiada henti memerikan kasih sayang. Membimbing. Mendidik, mendukung dan memberikan nasihat serta motivasi untuk menempuh pendidikan setinggi-tingginya.
8. Kawan-kawan terbaik saya yang selalu memberi motivasi untuk selalu segera menyelesaikan skripsi ini antara lain: Afifuddin, Nur Fadlan, Fauzi Abdillah, M. Busthomi AG, Irsyad Fatahilah Al-Farizy, Maulana Malik Ibrahim serta Isa Nururrahman.

Semoga apa yang saya peroleh selama kuliah di Fakultas Syariah Universitas Maulana Malik Ibrahim Malang ini, bisa bermanfaat bagi semua pembaca, khususnya bagi saya pribadi. Disini sebagai manusia biasa yang tak luput dari salah dan dosa, menyadari bahwasanya skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat mengaharap kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini.

Malang, 28 Desember 2017

Penulis,

Muhammad Lukman Ibrahim
NIM 13220014

PEDOMAN TRANSLITERASI

Dalam karya ilmiah ini, terdapat beberapa istilah atau kalimat yang berasal dari bahasa arab, namun ditulis dalam bahasa latin. Adapun penulisannya berdasarkan kaidah berikut:¹

A. Kosonan

ا	= tidak dilambangkan	ض	= dl
ب	= b	ط	= th
ت	= t	ظ	= dh
ث	= ts	ع	= ` (koma menghadap keatas)
ج	= j	غ	= gh
ح	= <u>h</u>	ف	= f
خ	= kh	ق	= q
د	= d	ك	= k
ذ	= dz	ل	= l
ر	= r	م	= m
ز	= z	ن	= n
س	= s	و	= w
ش	= sy	ه	= h
ص	= sh	ي	= y

¹ Berdasarkan Buku Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Fakultas Syariah, Tim Dosen Fakultas Syariah UIN Maliki Malang, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, (Malang: Fakultas Syariah UIN Maliki, 2015), h. 73-76

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apabila terletak di awal kata maka dalam transliterasinya mengikuti vokalnya, tidak dilambangkan, namun apabila terletak di tengah atau akhir kata, maka dilambangkan dengan tanda koma (´) untuk mengganti lamang “ع”.

B. Vocal, Panjang dan Diftong

Setiap penulisan bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vokal *fathah* ditulis dengan “a”, *kasrah* dengan “i”, *dolmah* dengan “u”. Sedangkan bacaan panjang masing-masing ditulis dengan cara berikut:

Vocal (a) panjang =, misalnya قال menjadi qla

Vocal (i) panjang =, misalnya قيل menjadi qila

Vocal (u) panjang =, misalnya دون menjadi dna

Khusus untuk bacaan ya` nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “i” melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan ya` nisbat diakhirnya. Begitu juga dengan suara diftong, wawu dan ya` setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”. Perhatikan contoh berikut:

Diftong (aw) = لو misalnya قول menjadi qawlun

Diftong (ay) = بي misalnya خير menjadi khayrun

C. Ta` Marbthah (ة)

Ta' Marbûthah (ة) ditransliterasikan dengan “t” jika di tengah kalimat, tetapi *ta' Marbûthah* tersebut berada di akhir kalimat, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya الرسالة للمدرسة menjadi *al-risalat_li al-mudarrisah*, atau apabila berada di tengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan mudlaf dan mudlaf ilayh, maka ditransliterasikan dengan

menggunakan “t” yang disamungkan dengan kalimat berikutnya, misalnya في رحمة الله menjadi *fi rahmatillâh*.

D. Kata Sandang dan Lafdh al-Jallah

Kata sandang berupa “al” (ال) ditulis dengan huruf kecil, kecuali terletak di awal kalimat, sedangkan “al” dalam lafadh jallah yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan. Contoh:

1. Al-Imâm al-Bukhâriy mengatakan...
2. *Billâh ‘azza wa jalla*.

E. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Apabila kata tersebut merupakan nama Arab dari orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi.

Perhatikan contoh berikut:

“...Abdurrahman Wahid, mantan presiden RI keempat, dan Amin Rais, mantan ketua MPR pada masa yang sama, telah melakukan kesepakatan untuk menghapuskan nepotisme, kolusi dan korupsi dari muka bumi Indonesia, dengan salah satu caranya melalui pengintensifan salat diberbagai kantor pemerintahan, namun...”

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMBUTAN	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	v
HALAMAN MOTTO	vi
KATA PENGANTAR	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	ix
DAFTAR ISI.....	xii
ABSTRAK	xv
ABSTRACT.....	xvi
المخلص	xvii
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Masalah.....	6
D. Batasan Masalah.....	6
E. Definisi Operasional.....	7
F. Manfaat Penelitian	7
G. Sistematika Penulisan	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	10

A. Penelitian Terdahulu	10
B. Kajian Pustaka.....	16
1. Angkutan Umum Menurut Undang-Undang.....	16
2. Angkutan Umum Berbadan Usaha Menurut Undang-Undang	20
3. Ketentuan Bagi Pemilik Angkutan Umum.....	26
4. Kebijakan Publik	27
5. Masalah Mursalah	28
BAB III METODE PENELITIAN.....	36
A. Jenis Penelitian.....	36
B. Pendekatan Penelitian	37
C. Lokasi Penelitian.....	38
D. Metode Penentuan Sample.....	39
E. Jenis dan Sumber Data	40
F. Metode Pengumpulan Data.....	41
G. Metode Pengolahan Data	42
H. Teknik Uji Kesahihan Data.....	44
BAB IV PAPARAN DATA DAN ANALISIS DATA	46
A. Paparan Data	46
1. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Batu.....	46
2. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Batu.....	47
3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Batu	48
4. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Batu.....	49
5. Sasaran Dinas Perhubungan Kota Batu.....	50

B. Analisis Data	51
1. Implementasi Pasal 139 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Terhadap Pemilik Mikrolet Menurut Dinas Perhubungan Kota Batu	51
2. Tindakan/Sanksi Oleh Dinas Perhubungan Kota Batu Terhadap Mikrolet yang Tidak Memiliki Badan Usaha.....	62
3. Hukum Islam Memandang Kebijakan Pasal 139 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	66
BAB V PENUTUP.....	72
A. Kesimpulan	72
B. Saran.....	74
DAFTAR PUSTAKA	75
LAMPIRAN.....	78

ABSTRAK

Muhammad Lukman Ibrahim, 13220014, **Implementasi Pasal 139 Ayat (4) UULLAJ Terhadap Pengusaha Mikrolet Di Kota Batu Perspektif Masalah (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)**, Skripsi Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing: Iffaty Nasyi'ah, SH., M.H.

Kata Kunci: Angkutan Umum Berbadan Usaha, Pengusaha Mikrolet, Undang-Undang

Kebijakan angkutan umum yang saat ini sedang dijalankan oleh pemerintah ialah mengenai kepemilikan angkutan umum wajib berbadan usaha. Namun, dalam kenyataannya masih banyak pengusaha/pemilik angkutan umum yang belum mendaftarkan/bergabung ke badan usaha. Maka penulis ingin mengetahui sejauh mana para pengusaha mikrolet di Kota Batu dalam menaati pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditinjau dalam Hukum Islam.

Dari latar belakang di atas muncul rumusan masalah yaitu: 1) Bagaimana implementasi pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pemilik mikrolet saat ini menurut Dinas Perhubungan Kota Batu. 2) Apakah tindakan/sanksi oleh Dinas Perhubungan Kota Batu terhadap angkutan yang tidak memiliki badan usaha. 3) Bagaimana hukum Islam memandang kebijakan pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris dengan menggunakan pendekatan kualitatif (yuridis sosiologis). Data yang di kumpulkan berupa data primer dan sekunder yang dilakukan dengan teknik wawancara serta sumber buku-buku.

Hasil penelitian ini para pengusaha mikrolet di Kota Batu saat ini masih belum semuanya memiliki/bergabung dengan badan usaha dikarenakan masalah biaya yang akan ditanggung ketika mengurus balik nama kendaraan serta rasa kepercayaan yang kurang terhadap badan usaha. Sanksi yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Kota Batu berupa tidak diizinkan untuk beroperasi lagi bagi pengusaha mikrolet yang tidak berbadan usaha. Kemudian, dari segi Hukum Islam memandang kebijakan ini, masuk dalam *masalah mulghah*.

ABSTRACT

Muhammad Lukman Ibrahim, 13220014, **Implementation of Section 139 Subsection (4) Act Number 22 of Year 2009 about Traffic and Road Transport about Liability Incorporated Businesses For Mini Bus Islamic Legal Perspective (Studies in the Department of Transportation of the Batu City)**, Essay Department Of Business Law, Faculty Of Sharia, Islamic State University Maulana Malik Ibrahim Malang. Supervisor: Iffaty Nasyi'ah, SH., M.H.

Keywords: Public Transport Incorporated Business, Owner of a Minibus, Act

Public transport policy that is currently being run by the Government is about ownership of public transport obligated incorporated business. However, in reality there are still many entrepreneurs/owners of public transport that have yet to register/join the business entity. Then the writer wanted to know to what extent entrepreneurs minibus in the Batu City in adhering to section 139 subsection (4) Act No. 22 of year 2009 about traffic and Road Transport are reviewed in Islamic law.

The background appears above the outline of issues, i.e.: 1) How implementation of section 139 subsection (4) Act No. 22 of year 2009 about traffic and Road Transport against the owner of minibus Transportation Service according to the current Batu City. 2) What is the action/sanction by the Department of transportation Batu City against the minibuses do not have a business entity. 3) How Islamic law viewed the policy of section 139 subsection (4) Act No. 22 of year 2009 about traffic and Road Transport.

Research methods used in this research is the empirical juridical using qualitative approaches (sociological juridical). Data collected in the form of primary and secondary data is conducted with interview techniques and source books.

The results of this research in the mini bus of the Batu City currently not all features/merged with business entities due to the problem of costs that will be incurred when taking care of vehicle owner changes as well as a sense of confidence that was lacking against business entity. The sanctions provided by the Department of transportation in the form are not allowed to operate again for owners of the mini bus was not incorporated business. Then, in terms of Islamic law this policy, entered into *maslahah mulghah*.

الملخص

محمد لقمان إبراهيم ، ١٣٢٢٠٠١٤ ، تنفيذ القسم ١٣٩ الفقرة الفرعية (٤) القانون رقم ٢٢ من السنة ٢٠٠٩ حول حركة المرور والنقل البري حول المسؤولية التجارية المؤسسة للحافلات الصغيرة المنظور القانوني مقال قسم قانون الاعمال ، كلية الشريعة ، جامعه الدولة (دراسات في اداره نقل مدينه باتو) الإسلامي الاسلاميه مولانا مالك إبراهيم مالانغ. المشرف: الأستاذ الناصري

الكلمات الرئيسية: مؤسسه النقل العام التجارية ، مالك حافله صغيره ، قانون

وسياسة النقل العام التي تديرها الحكومة حاليا تتعلق بملكيه النقل العام الملتزم به. ومع ذلك ، في الواقع لا يزال هناك العديد من أصحاب المشاريع/أصحاب النقل العام التي لم تسجل بعد/الانضمام إلى كيان الاعمال. ثم أراد الكاتب ان يعرف إلى اي مدي رواد الاعمال ميني باص في مدينه باتو في الانضمام إلى القسم ١٣٩ المادة الفرعية (٤) القانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠٠٩ بشأن المرور والنقل البري يتم استعراضها في الشريعة الاسلاميه.

وتظهر الخلفية فوق الخطوط العريضة للقضايا ، اي: (١) كيفية تنفيذ المادة ١٣٩ من الباب الفرعي (٤) من القانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠٠٩ بشأن حركة المرور والنقل البري ضد مالك خدمه النقل التابعة للحركة وفقا لمدينه باتو الحالية. (٢) ما هي الإجراءات/الجزاءات التي اتخذتها اداره النقل في مدينه باتو ضد الحافلات التي لا تملك كيانا تجاريا. (٣) كيف ينظر القانون الإسلامي إلى سياسة المادة ١٣٩ من الباب الفرعي (٤) من القانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠٠٩ بشأن المرور والنقل البري.

وأساليب البحث المستخدمة في هذا البحث هي النهج القانوني التجريبي الذي يستخدم المناهج النوعية (القانونية السوسولوجية). وتجري البيانات التي يتم جمعها في شكل بيانات أوليه وثانويه باستخدام تقنيات المقابلات والكتب المصدرية.

نتائج هذا البحث في حافله صغيره من مدينه باتو حاليا لا جميع الميزات/اندمجت مع الكيانات التجارية بسبب مشكله التكاليف التي سيتم تكبدها عند الاعتناء بالتغييرات مالك السيارة ، فضلا عن الشعور بالثقة التي كانت تفتقر ضد كيان الاعمال. والجزاءات التي فرضتها اداره النقل بالشكل لا يسمح لها بالعمل مره أخرى بالنسبة لمالكي الحافلة الصغيرة لم تكن مدرجه في المشروع. ثم ، من حيث الشريعة الاسلاميه هذه السياسة ، ودخلت في المسجد المالح.



BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya. Hal ini diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan terbagi dalam dua, yaitu: pengangkutan orang dan barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Mengenai jalurnya bisa melalui udara seperti pesawat terbang, laut atau perairan seperti kapal atau perahu, dan darat seperti motor, pedati, dan lain-lain.²

² Soegijanto Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang* (Jakarta: Rineka Cipta, 2005) h. 1

Kegiatan dari transportasi adalah memindahkan barang (*commodity of goods*) dan penumpang dari satu tempat (*origin* atau *port of call*) ke tempat lain (*port of destination*), maka dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa pengangkutan atau dengan perkataan lain produksi jasa bagi masyarakat yang membutuhkan sangat bermanfaat untuk pemindahan/pengiriman barang-barangnya.

Angkutan memegang peranan yang sangat vital karena tidak hanya sebagai alat fisik, alat yang harus membawa barang-barang yang diperdagangkan dari produsen ke konsumen, tetapi sebagai alat penentu harga dari barang-barang tersebut.³

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 daerah atau bangsa. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan.⁴

Mikrolet (paratransit) merupakan angkutan umum dengan karakter kendaraan kecil, untuk melayani rute jarak pendek yang penetapannya dilakukan oleh pemerintah kota dengan pengawasan yang masih lemah. Tarif mikrolet cukup rendah, namun perawatan dan investasinya juga rendah, serta kelaikan kendaraannya sering menjadi masalah. Paratransit di negara maju tidak berkembang karena layanan angkutan umumnya sudah lebih baik dan untuk

³ Achmad Ichsan, *Hukum Dagang* (Jakarta: Pradnya Paramita, 1981) h. 404

⁴ A. Abbas Salim, *Manajemen Transportasi* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2005) h. 6

memperoleh subsidi pemerintah, harus memenuhi syarat pelayanan dan penegakan hukum yang ketat.

Mikrolet sampai saat ini masih mendominasi pelayanan angkutan perkotaan di kota-kota Indonesia. Masalah penyelenggaraan mikrolet yang ada saat ini adalah besarnya beban ijin yang harus ditanggung oleh pemkot (*regulatory overload*) yang masih memiliki kelemahan, tidak saja dari perijinan itu sendiri melainkan juga pada mutu pengawasan yang masih rendah sehingga kepemilikan perorangan/individu semakin banyak sehingga terjadi pungutan liar yang dilakukan oleh oknum dari beberapa instansi yang mengatur angkutan umum.

Mikrolet (paratransit) biasanya melayani kategori perjalanan yang sifatnya jarak pendek, seperti perjalanan ke sekolah atau ke pasar. Mikrolet biasanya tidak dipakai untuk perjalanan komuter reguler ke tempat kerja. Kendati demikian, saat kualitas transportasi lainnya memburuk, mikrolet cenderung menggantikan peran tersebut.

Oleh karena itu, masalah kebijakan harus diupayakan untuk mengembalikan paratransit ke peran yang sebenarnya, dan mendesak diadakannya perbaikan sistem angkutan umum. Sekulerisme yang melahirkan sistem kehidupan kapitalisme sebagaimana dianut negara kita saat ini telah memandang dunia transportasi sebagai sebuah industri.

Kebijakan transportasi dan tata ruang menjadi instrumen penting dalam pembangunan dan pengelolaan kota. Perbaikan sistem angkutan umum yang saat ini sedang dijalankan oleh pemerintah ialah mengenai kepemilikan angkutan umum yang saat ini masih dimiliki secara perorangan/individu, wajib memiliki

badan usaha. Pembentukan badan usaha angkutan umum wajib disesuaikan dengan Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum dilaksanakan oleh BUMN (Badan Usaha Milik Negara), BUMD (Badan Usaha Milik Daerah), P.T (Perseroan Terbatas), Koperasi atau badan usaha lain berdasarkan Undang-Undang.

Namun, dalam kenyataannya masih banyak pengusaha/pemilik angkutan umum yang belum mendaftarkan/bergabung ke badan usaha. Hal ini berdampak pada pemerintah dalam membagikan subsidi pajak kepada setiap pengusaha/pemilik angkutan umum yang belum mendaftarkan/bergabung ke badan usaha serta pengawasan angkutan umum untuk peremajaan kendaraan yang digunakan untuk mengangkut orang sehingga dapat dikatakan layak jalan.

Seperti halnya yang diharapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Batu adanya peremajaan armada mikrolet dan kepemilikannya menjadi badan usaha. Kepala Bidang Angkutan dan Terminal Perhubungan Kota Batu, Imam Mahdi mengatakan, jumlah mikrolet di kota Batu dewasa ini mencapai 356 unit armada untuk melayani berbagai rute.

Peremajaan angkutan umum juga perlu dilakukan baik yang sudah bergabung dengan badan usaha maupun yang saat ini masih kepemilikan perorangan. Dijelaskan pula oleh Imam Mahdi, angkutan kota sekarang ini cukup berat untuk melakukan peremajaan. Selain karena kondisi penumpang angkutan kota yang minim sehingga pendapatan supir yang *pas-pasan*, juga karena mahalnnya harga mobil untuk angkutan kota yang sulit terjangkau. Maka dari itu,

armada angkutan kota tersebut melakukan beberapa modifikasi dan perbaikan sehingga kondisinya seperti armada baru.

Kejadian-kejadian di atas dapat dikatakan bahwa peraturan mengenai angkutan umum berbadan usaha memang selayaknya harus ditaati oleh pemilik mikrolet yang telah tertulis dalam Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dengan diberlakukannya Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai kepemilikan angkutan umum harus berbadan usaha dapat mewujudkan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait dengan penyelenggaraan jasa angkutan, baik itu pengusaha/pemilik angkutan, badan usaha, pekerja (sopir/pengemudi) serta penumpang.

Berdasarkan hal yang telah diuraikan di atas, maka penulis tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara lebih mendalam mengenai pengusaha/pemilik angkutan umum kewajiban memiliki badan usaha. Selanjutnya penulis menyusunnya dalam suatu skripsi yang berjudul: **IMPLEMENTASI PASAL 139 AYAT (4) UULLAJ TERHADAP PENGUSAHA MIKROLET DI KOTA BATU PERSPEKTIF MASLAHAH (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)**

B. Rumusan Masalah

Untuk mempermudah pembahasan dalam penelitian maka berdasarkan latar belakang masalah di atas maka rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Implementasi Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengusaha mikrolet saat ini menurut Dinas Perhubungan Kota Batu?
2. Apakah tindakan/sanksi oleh Dinas Perhubungan Kota Batu terhadap mikrolet yang tidak memiliki badan usaha?
3. Bagaimana hukum Islam memandang kebijakan Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

C. Tujuan Masalah

Dalam sebuah penelitian, tujuan merupakan hal yang sangat penting untuk mengetahui tentang kegunaannya. Dari rumusan di atas, penelitian ini memiliki tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui penerapan pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Batu
2. Untuk mengetahui sanksi hukum apa yang akan diterima oleh pengusaha angkutan umum jika belum memiliki badan usaha.
3. Untuk mengetahui pandangan Hukum Islam dalam menyikapi kebijakan Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

D. Batasan Masalah

Dari latar belakang di atas diperoleh bahwa gambaran dimensi permasalahan yang begitu luas. Namun, penulis menyadari adanya keterbatasan waktu dan kemampuan maka penulis memandang perlu memberi batasan masalah

secara jelas dan terfokus. Batasan masalah dalam skripsi ini adalah: Peneliti membatasi terkait kajian Hukum Islam yang dimaksud ialah: Hukum Islam yang mengenai *Maslahah Mulghah*.

E. Definisi Operasional

Definisi operasional memuat penjelasan/gambaran tentang judul penelitian ini. Maka perlu dijelaskan beberapa istilah berikut:

a. Badan Usaha

Badan Usaha adalah salah satu subjek hukum selain manusia, artinya badan usaha sama halnya dengan manusia mempunyai hak dan kewajiban di mata hukum. Menurut R. Subekti, badan usaha pada dasarnya adalah suatu badan atau perkumpulan yang dapat memiliki hak-hak dan melakukan perbuatan seperti manusia, serta memiliki kekayaan sendiri, dapat digugat dan menggugat didepan hakim.⁵

b. Hukum Islam

Hukum Islam adalah peraturan yang dirumuskan berdasar wahyu Allah dan sunnah Rasul tentang tingkah laku *mukallaf* (orang yang sudah dapat dibebani kewajiban) yang diakui dan diyakini berlaku mengikat bagi semua pemeluk agama Islam.

F. Manfaat Penelitian

Penelitian Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang Kewajiban Berbadan Usaha Bagi Mikrolet Perspektif Hukum Islam Studi di Terminal Kota Batu. Merupakan

⁵ Chidir Ali, *Badan Usaha* (Bandung: Alumni, 1987) h. 19

keingintahuan peneliti mengenai perbaikan sistem transportasi yang dilakukan oleh pemerintah terhadap pengusaha angkutan umum. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Secara Teoritis

- a. Menambah wawasan keilmuan yang berguna bagi pengembangan ilmu hukum khususnya transportasi
- b. Sebagai acuan untuk penelitian serupa dimasa yang akan datang serta dapat dikembangkan lebih lanjut demi mendapatkan hasil yang sesuai dengan perkembangan zaman.

2. Secara Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi para pemilik angkutan umum agar mengetahui penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Hukum Islam.

G. Sistematika Penulisan

Secara keseluruhan skripsi ini terdiri dari lima bab. Sistematika pembahasan dari skripsi ini adalah sebagai berikut :

Untuk bab pertama, adalah membicarakan pendahuluan yang merupakan abstraksi dari keseluruhan isi skripsi ini yang akan menguraikan latar belakang masalah, batasan masalah, definisi operasional, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan.

Pada bab ke-dua, tinjauan pustaka yang berisikan penelitian-penelitian terdahulu yang mempunyai keterkaitan dengan penelitian yang dilakukan oleh penulis dan selanjutnya dijelaskan atau ditunjukkan keorisinalan penelitian ini serta

ditunjukkan perbedaan dan kesamaannya dengan penelitian-penelitian sebelumnya. Pada bab ini juga penyusun memaparkan tentang kajian teori, meliputi pembahasan kewajiban bagi pengusaha angkutan umum harus memiliki badan usaha dilihat dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Tujuan dan manfaat dari kepemilikan angkutan umum yang sudah memiliki badan usaha dan aturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Bab ke-tiga, berisi tentang metode penelitian yang terdiri dari jenis penelitian, pendekatan penelitian, lokasi penelitian, metode penentuan subyek, jenis dan sumber data, metode pengumpulan data, dan pengolahan data, yang digunakan penyusun sebagai pedoman arahan untuk memahami objek penelitian. Dan acuan agar fokus pada objek yang diteliti.

Bab ke-empat, membahas tentang paparan data yang ada di lapangan dengan cara wawancara langsung kepada subyek penelitian yaitu Dinas Perhubungan Kota Batu serta pemilik mikrolet yang beroperasi di Kota Batu. Dan, kajian hukum Islam yang berkaitan dengan kepemilikan angkutan umum.

Terakhir bab ke-lima, bab ini merupakan penutup yang mana penulis mengambil kesimpulan dari hasil penelitian, dan saran-saran yang dirasa dapat memberikan alternatif bagi solusi masalah-masalah hukum.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian dengan judul Implementasi Pasal 139 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tentang Kewajiban Berbadan Usaha Bagi Mikrolet Perspektif Hukum Islam (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu). Tema berkaitan dengan judul tersebut sebelumnya sudah pernah dilakukan penelitian oleh beberapa peneliti. Namun terdapat perbedaan dan persamaan pada setiap penelitian, termasuk juga perbedaan dan persamaan dalam penelitian ini. Berikut merupakan uraian tentang penelitian terdahulu sekaligus perbedaannya dengan penelitian yang peneliti kaji ini, yaitu:

Karya Daniel C.F Napitupulu yang berjudul “**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP TANGGUNG JAWAB PEMILIK MOBIL PRIBADI YANG DIGUNAKAN SEBAGAI ANGKUTAN UMUM** (*Studi pada pemilik kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum di Bandara Kualanamu International Airport*)”. Penelitian terdahulu pada skripsi yang berjudul “*Tinjauan Yuridis Terhadap Tanggung Jawab Pemilik Mobil Pribadi Yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum (Studi pada pemilik kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum di Bandara Kualanamu International Airport)*” ini dibuat oleh Daniel C.F Napitupulu Mahasiswa dari Universitas Sumatera Utara. Pada skripsi ini penelitian yang digunakan ialah penelitian empiris yaitu suatu penelitian yang bertujuan untuk mengumpulkan data dan informasi dengan terjun langsung pada objek yang diteliti atau terjun langsung kelapangan yang diteliti. Dan metode pengumpulan data yang dilakukan adalah wawancara kepada beberapa pemilik kendaraan yang digunakan sebagai angkutan umum di Bandara Kualanamu International Airport.⁶

Hasil skripsi ini menyatakan bahwa keberadaan mobil pribadi yang dijadikan sebagai angkutan umum oleh para pemiliknya khususnya yang berada di Bandara Kualanamu International Airport Kabupaten Deli Serdang Propinsi Sumatera Utara tidak sesuai baik menurut Undang-Undang ataupun Peraturan Pemerintah.

⁶ Daniel C.F Napitupulu, *Tinjauan Yuridis Terhadap Tanggung Jawab Pemilik Mobil Pribadi Yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum (Studi pada pemilik kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum di Bandara Kualanamu International Airport)*, Skripsi, (Sumatera Utara: Universitas Sumatera Utara, 2016)

Dari penelitian terdahulu diatas dapat disimpulkan bahwa penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti tentang “Implementasi Pasal 139 Ayat (4) UULLAJ Terhadap Pengusaha Mikrolet Di Kota Batu Perspektif Masalahah (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)” tidak sama atau berbeda, baik itu metode penelitiannya dan objek yang akan diteliti oleh peneliti. Sehingga peneliti dapat melanjutkan penelitiannya sampai akhir.

Penelitian yang kedua adalah, **“ANALISIS BENTUK USAHA KOPERASI DALAM PENYEDIA JASA ANGKUTAN UMUM TERHADAP PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 25 TAHUN 1992 TENTANG PERKOPERASIAN”** oleh Rasti Gustianti dari Universitas Padjajaran.

Pada skripsi ini penelitian yang digunakan ialah penelitian empiris yaitu suatu penelitian yang bertujuan untuk mengumpulkan data dan informasi dengan terjun langsung pada objek yang diteliti atau terjun langsung kelapangan yang diteliti. Dan metode pengumpulan data yang dilakukan adalah wawancara kepada Koperasi Warga Organda pada penyedia jasa angkutan umum di Kabupaten Garut.⁷

Hasil skripsi ini menyatakan bahwa praktik pembentukan badan hukum pada penyedia jasa angkutan umum berdasarkan pasal 139 ayat (4) Undang-

⁷ Rasti Gustianti, *Analisis Bentuk Usaha Koperasi Dalam Penyedia Jasa Angkutan Umum Terhadap Penyelenggaraan Angkutan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian*, Skripsi, (Bandung: Universitas Padjajaran, 2016)

Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertentangan dengan pasal 2, pasal 5 ayat (1), dan pasal 19 ayat (1) Undang-Undang Nomor 25 tahun 1992 dan tidak menerapkan prinsip keanggotaan koperasi sebagaimana yang disebutkan dalam Undang-Undang Perkoperasian. Peralihan badan usaha perorangan menjadi badan hukum koperasi yang berada di Kabupaten Garut menggunakan pilihan sebagai Produsen Jasa Angkutan dimana hanya izin trayek atas nama koperasi dan kepemilikan fisik kendaraan serta pengelolaan manajemen operasional tetap berada pada perusahaan angkutan umum tidak sesuai dengan pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dan kurangnya sosialisasi serta ketidakpahaman mengenai badan usaha yang berbadan hukum merupakan hambatan yang dihadapi dalam proses peralihan badan usaha tersebut.

Dari penelitian terdahulu diatas dapat disimpulkan bahwa penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti tentang “Implementasi Pasal 139 Ayat (4) UULLAJ Terhadap Pengusaha Mikrolet Di Kota Batu Perspektif Masalah (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)” tidak sama atau berbeda, baik itu metode penelitiannya dan objek yang akan diteliti oleh peneliti. Sehingga peneliti dapat melanjutkan penelitiannya sampai akhir.

Penelitian selanjutnya adalah, **“PELAKSANAAN KEWAJIBAN BERBADAN HUKUM BAGI USAHA ANGKUTAN KOTA DI KOTA SEMARANG BERDASARKAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 74**

TAHUN 2014 TENTANG ANGKUTAN JALAN” oleh Kevin Arlanda Poedjiono mahasiswa Universitas Katolik Soegijapranata Semarang.⁸

Skripsi ini tergolong ke dalam jenis penelitian empiris yang mana digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang berpola dalam kehidupan masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek masyarakat. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan kewajiban berbadan hukum bagi angkutan kota di Semarang, dilakukan oleh Dishub dan Organda Semarang.

Dari penelitian terdahulu diatas dapat disimpulkan bahwa penelitian yang akan dilakukan oleh peneliti tentang “Implementasi Pasal 139 Ayat (4) UULLAJ Terhadap Pengusaha Mikrolet Di Kota Batu Perspektif Masalah (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu)” berbeda, baik itu metode penelitiannya dan objek yang akan diteliti oleh peneliti. Sehingga peneliti dapat melanjutkan penelitiannya sampai akhir.

Tabel 2.0

Daftar Penelitian Terdahulu

Nomor	Nama Peneliti dan Tahun Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Originalitas Penelitian
1	Daniel C.F Napitupulu (2015)	Meneliti pemilik angkutan umum	Penelitian terfokus pada kendala yang dihadapi oleh	Meneliti mengenai Tanggung Jawab Pemilik Mobil Pribadi yang

⁸ Kevin Arlanda Poedjiono, *Pelaksanaan Kewajiban Berbadan Hukum Bagi Usaha Angkutan Kota di Kota Semarang Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan*, Skripsi, (Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata Semarang, 2017)

			DLLAJR dalam menertibkan angkutan umum.	Digunakan Sebagai Angkutan Umum
2	Rasti Gustianti (2016)	Meneliti mengenai Pemilik Angkutan Umum/Kota	Peneliti terfokus pada Badan Usaha yang menaungi Pengusaha Angkutan Umum/Kota yaitu Koperasi	Meneliti Badan Usaha yang menaungi Pemilik Angkutan Umum/Kota disandarkan kepada Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian
3	Kevin Arlanda Poedjiono (2016)	Meneliti tentang Pemilik Angkutan Umum/Kota	Peneliti terfokus kepada Pemilik Angkutan Umum/Kota yang belum terdaftar pada Badan Usaha	Meneliti tentang para pelaku pemilik Angkutan Umum/Kota yang belum mendaftarkan ke Badan Usaha berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

B. Kajian Pustaka

1. Angkutan Umum menurut Undang-Undang

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan penumpang adalah angkutan kota (mikrolet, mini bus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.⁹

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus,

⁹ Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, (Penerbit ITB: Bandung, 1990), h. 45

yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.¹⁰

a) Trayek

Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek.

Jaringan trayek tersebut terbagi dalam beberapa jenis, antara lain:

- 1) Trayek Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah propinsi daerah tingkat I.
- 2) Trayek Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) yaitu trayek yang melalui antar daerah tingkat II dalam satu wilayah propinsi daerah tingkat I.
- 3) Trayek Kota yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kotamadya daerah tingkat II atau trayek dalam daerah khusus Ibukota Jakarta.
- 4) Trayek Pedesaan yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kabupaten daerah tingkat II.

¹⁰ Pasal 1 ayat (8) Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

- 5) Trayek Lintas Batas Negara yaitu trayek yang melalui batas Negara.

Selain dengan trayek, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dapat juga dilakukan tidak dalam trayek seperti pengangkutan dengan cara sewa, taksi, dan untuk keperluan pariwisata.

b) Izin Penyelenggaraan Angkutan Orang dalam Trayek tetap dan teratur

Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek tetap dan teratur diatur dalam pasal 82 huruf (a), (b), (c), (d), dan (e) serta pasal 84 ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) Peraturan Pemerintah No, 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan disebutkan bahwa:

1) Pasal 82:¹¹

- a) Menteri, untuk penyelenggaraan Angkutan orang yang melayani:
- Trayek lintas batas negara sesuai dengan perjanjian antara negara;
 - Trayek antar kabupaten/kota yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi;
 - Trayek Angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi; dan

¹¹ Pasal 82 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

- Trayek pedesaan yang melewati wilayah 1 (satu) provinsi.
- b) Gubernur, untuk penyelenggaraan Angkutan orang yang melayani:
- Trayek antarkota yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi;
 - Trayek Angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi; dan
 - Trayek pedesaan yang melampaui wilayah 1 (satu) kabupaten dalam 1 (satu) provinsi.
- c) Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta, untuk penyelenggaraan Angkutan orang yang melayani trayek yang seluruhnya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- d) Bupati, untuk penyelenggaraan Angkutan orang yang melayani:
- Trayek pedesaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten; dan
 - Trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kabupaten.
- e) Walikota, untuk penyelenggaraan Angkutan orang yang melayani Trayek perkotaan yang berada dalam 1 (satu) wilayah kota.

2) Pasal 84:¹²

- (1) Pemberian izin penyelenggaraan Angkutan orang dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 82 dilaksanakan melalui:
 - a) Pelelangan; atau
 - b) Seleksi
- (2) Pemberian izin penyelenggaraan Angkutan orang dalam trayek melalui pelelangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilakukan untuk pembukaan pelayanan baru.
- (3) Pemberian izin penyelenggaraan Angkutan orang dalam Trayek melalui seleksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilakukan untuk perpanjangan izin.

2. Angkutan Umum Berbadan Usaha menurut Undang-Undang

Angkutan Umum berbadan usaha adalah angkutan umum yang telah dimiliki oleh suatu badan usaha dan dikelola oleh badan usaha sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku yaitu Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta pasal 79 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Dalam pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 telah disebutkan bahwa penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara,

¹² Pasal 84 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Begitu pula dalam pasal 79 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan memperjelas mengenai Angkutan Umum berbadan usaha:¹³

- a. Pasal 79 ayat (1): “Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-Undangan”.
 - b. Pasal 79 ayat (2): “Badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berbentuk:
 - 1) Badan usaha milik negara;
 - 2) Badan usaha milik daerah;
 - 3) Perseroan terbatas; atau
 - 4) Koperasi.
- a) **Izin Usaha Angkutan Orang**

Pemberlakuan izin usaha angkutan orang diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 mengganti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 tahun 2016 karena,

¹³ Pasal 79 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

dalam Peraturan Menteri Nomor 32 tahun 2016 belum mengatasi masalah mengenai angkutan berbasis *online* melalui aplikasi.

b) Perusahaan Angkutan

Untuk menyelenggarakan Angkutan Orang tidak dalam trayek dengan Kendaraan Bermotor Umum, perusahaan angkutan umum wajib memiliki izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.¹⁴ Pemberian izin dikenakan biaya sebagai penerimaan negara bukan pajak atau dapat dikenakan retribusi daerah.

Untuk memperoleh izin, perusahaan angkutan umum wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:¹⁵

- 1) Memiliki paling sedikit 5 (lima) kendaraan yang dibuktikan dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) atas nama badan hukum dan surat tanda bukti lulus uji berkala kendaraan bermotor;
- 2) Memiliki/menguasai tempat penyimpanan kendaraan yang mampu menampung sesuai dengan jumlah kendaraan yang dimiliki;
- 3) Menyediakan fasilitas pemeliharaan kendaraan (bengkel) yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan atau perjanjian kerjasama dengan pihak lain.

¹⁴ Pasal 25 ayat (1) Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

¹⁵ Pasal 27 Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Izin berupa dokumen kontrak dan/atau kartu elektronik yang terdiri atas:

- 1) Surat keputusan izin penyelenggaraan Angkutan;
- 2) Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan; dan
- 3) Kartu pengawasan

Surat keputusan izin penyelenggaraan Angkutan dan surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani Angkutan sesuai dengan izin, diberikan kepada pimpinan Perusahaan Angkutan Umum dan berlaku selama 5 (lima) tahun.

Kartu pengawasan merupakan bagian dokumen perizinan yang melekat pada setiap Kendaraan Bermotor Umum dan wajib diperbarui setiap 1 (satu) tahun sejak diterbitkan kartu pengawasan.¹⁶

c) Surat Keputusan Izin Penyelenggaraan Angkutan

1. Surat Keputusan Izin, paling sedikit memuat:¹⁷
 - a) Nomor surat keputusan;
 - b) Jenis pelayanan;
 - c) Nama perusahaan;
 - d) Nomor induk perusahaan;
 - e) Nama pemimpin perusahaan;

¹⁶ Pasal 28 ayat (3) Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

¹⁷ Pasal 29 ayat (1) huruf a Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

- f) Alamat perusahaan; dan
 - g) Masa berlaku izin
2. Surat pelaksanaan keputusan izin, paling sedikit memuat:
- a) Nomor surat keputusan;
 - b) Jenis pelayanan;
 - c) Nama perusahaan;
 - d) Jumlah kendaraan yang diizinkan;
 - e) Masa berlaku izin;
 - f) Wilayah operasi untuk angkutan orang dengan menggunakan taksi dan sewa khusus; dan
 - g) Asal dan tujuan, untuk angkutan antar jemput.
3. Lampiran surat keputusan berupa daftar kendaraan, paling sedikit memuat:
- a) Nomor surat keputusan;
 - b) Nama dan domisili perusahaan;
 - c) Nomor kartu pengawas;
 - d) Tanda nomor kendaraan bermotor;
 - e) Merek kendaraan;
 - f) Tahun pembuatan;
 - g) Daya angkut orang;
 - h) Asal dan tujuan, untuk angkutan antar jemput;
 - i) Nomor rangka kendaraan bermotor; dan
 - j) Nomor uji berkala kendaraan bermotor.

d) Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan

Surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi kewajiban melayani angkutan sesuai dengan izin yang diberikan, ditandatangani pemohon di atas materai yang dibubuhi cap/stempel perusahaan.¹⁸

e) Kartu pengawasan

Kartu pengawasan, paling sedikit memuat:¹⁹

- 1) Nomor surat keputusan;
- 2) Nomor induk kendaraan;
- 3) Nama perusahaan;
- 4) Masa berlaku kartu pengawasan;
- 5) Wilayah operasi, untuk angkutan orang dengan menggunakan taksi dan sewa khusus;
- 6) Asal dan tujuan (untuk angkutan antar jemput);
- 7) Tanda nomor kendaraan bermotor;
- 8) Nomor rangka kendaraan bermotor;
- 9) Nomor uji kendaraan bermotor;
- 10) Daya angkut orang; dan
- 11) Daya angkut bagasi.

¹⁸ Pasal 29 ayat (2) Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

¹⁹ Pasal 29 ayat (3) Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Contoh kartu pengawasan ijin usaha angkutan orang:

Gambar 2.0

KOTA BATU
PEMERINTAH KOTA BATU
BADAN PENANAMAN MODAL **ASLI**
 Jl. Sultan Agung No. 5 Telp./Faks. (0341) 5025655 BATU 65314
 email: bpm.batukota@gmail.com

KARTU PENGAWASAN IJIN USAHA ANGKUTAN ORANG
 Nomor : 551.21/122/422.206/2015

DASAR HUKUM	1. UU No. 28 Tahun 2009 2. UU No. 14 Tahun 1992 3. PP No. 41 Tahun 1993 4. PP No. 25 Tahun 2000	5. Kepmen Hub No. 35 Tahun 2003 6. Perda Kota Batu No. 3 Tahun 2011 7. Perda Kota Batu No. 9 Tahun 2011 8. Peraturan Walikota Batu Nomor 64 Tahun 2013
--------------------	--	---

Di Berikan Kepada : **HAKIM**
 Alamat : **Jl. Patimura RW.01/RT.01 Kel. Temas Batu**
 No. Kendaraan : **N 5-UK**
 No. Uji : **ML 9 3**
 Merk : **Mits. L300 DS**
 Thn Pembuatan : **1989**
 No. Mesin : **4G3z**
 No. Rangka : **204238**

Berlaku Mulai : **14 Juni 2015 s/d 14 Juni 2016**

Batu, 8 Juni 2015
DR. ENY RACHYUNINGSIH, M.Si
 Pembina Utama Muda
 NIP. 19660517 198303 2 003

7P-74 kota
 PM 32 Juli 2017

3. Ketentuan Bagi Pemilik Angkutan Umum

Pengajuan permohonan izin penyelenggaraan Angkutan Umum baru atau penambahan kendaraan setelah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 ini, wajib atas nama badan hukum sesuai dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017.²⁰ Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor untuk Angkutan Orang dengan kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek yang masih atas nama perorangan dan dikeluarkan sebelum berlakunya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 tetap berlaku namun, untuk selanjutnya wajib menyesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 menjadi atas nama badan hukum dengan jangka waktu sesuai habisnya masa berlaku Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.

Sebelum masa peralihan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor menjadi atas nama badan hukum, harus dilampirkan dengan perjanjian yang memuat kesediaan Surat

²⁰ Pasal 66 ayat (1) Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Tanda Nomor Kendaraan Bermotor menjadi badan hukum dan hak kepemilikan kendaraan tetap menjadi hak pribadi perorangan.²¹

4. Kebijakan Publik

Kebijakan publik menurut Dye adalah *whatever governments choose to do or not to do* (apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan)²². Kebijakan publik dibuat oleh badan pemerintah, bukan organisasi swasta dan menyangkut pilihan apa yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh badan pemerintah. Lingkup dan kebijakan publik sangat luas karena mencakup berbagai sektor pembangunan, misalnya bidang pendidikan, politik, ekonomi, pertanian, pertahanan, kesehatan, transportasi, dan sebagainya. Selain itu, bila dilihat dari hirarkinya, kebijakan publik dapat bersifat nasional, regional, maupun lokal, seperti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Daerah, dan Keputusan Bupati/Walikota²³. Sedangkan menurut Dwidjowijoto, kebijakan publik merupakan setiap keputusan pemerintah yang memberikan dampak pada kehidupan bersama, dan mempunyai arti strategis bagi pemecahan masalah dalam kehidupan bersama pada hari ini dan di masa depan²⁴.

Sementara itu Islamy menjelaskan bahwa terdapat beberapa elemen penting dalam kebijakan, yaitu kebijakan publik itu dalam bentuk perdananya berupa penetapan tindakan-tindakan pemerintah, kebijakan publik baik untuk melakukan sesuatu ataupun tidak melakukan sesuatu itu mempunyai dan dilandasi maksud dan tujuan tertentu, kebijakan publik itu harus senantiasa ditujukan bagi kepentingan seluruh anggota masyarakat²⁵. Dari berbagai definisi kebijakan publik yang telah dijelaskan sebelumnya

²¹ Pasal 66 ayat (3) Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

²² Dye, *Understanding Public Policy*, (Pearson Prentice Hall: New Jersey, 2005), h. 1

²³ Subarsono, *Analisa Kebijakan Publik*, (Pustaka Belajar: Yogyakarta, 2005), h. 2-4

²⁴ Dwidjowijoto, *Kebijakan Publik untuk Negara-Negara Berkembang*, (P.T Elex Media Komputindo: Jakarta, 2007), h. 218

²⁵ Islamy, *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*, (Bumi Aksara: Jakarta, 2007), h. 20

terkandung makna bahwa kebijakan publik dibuat oleh pemerintah untuk mencapai tujuan tertentu untuk kehidupan bersama.

5. Masalah Mursalah

a. Pengertian

Maslahah berasal dari kata *salaha* (صلاح) dengan penamahan “alif” di awalnya yang secara arti kata berarti “baik” lawan kata dari baik adalah uruk atau “rusak”. Ia adalah mashdar dengan arti kata *shalah* (صلاح), yaitu “manfaat” atau “terlepas dari padanya kerusakan”.

Dalam bahasa Arab adalah perbuatan-perbuatan yang mendorong kepada kebaikan manusia. Dalam arti yang umum adalah segala sesuatu yang bermanfaat bagi manusia, baik dalam arti menarik atau menghasilkan menghindarkan seperti menolak kemudharatan atau kerusakan. Jadi, setiap yang mengandung patut disebut *maslahah*. Dengan begitu *mashlahah* itu mengandung dua sisi, yaitu menarik atau mendatangkan kemaslahatan dan menolak atau menghindarkan kemudharatan.²⁶

Jumhur ulama berpendapat, setiap hukum yang ditetapkan oleh *nashsh* atau *Ijma`* didasarkan atas hikmah dalam bentuk meraih manfaat atau kemaslahatan dan menghindarkan *mafsadah*. Dalam pada itu setiap illah yang menjadi landasan suatu hukum bermuara pada kepentingan kemaslahatan manusia (*al-mashlahah*). Mereka percaya bahwa tidak satu pun ketetapan hukum yang diteyapkan oleh *nashsh* yang didalamnya tidak

²⁶ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh Jilid II*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008), h. 324

terdapat kemaslahatan manusia, baik kemaslahatan di dunia maupun di akhirat.²⁷

Sedangkan *al-maslahah al-mursalah* menurut Asy Syatibi salah seorang ulama mazdhab Maliki mengemukakan bahwa *al-maslahah al-mursalah* adalah setiap prinsip syara` yang disertakan bukti nash khusus namun sesuai dengan tindakan syara` serta maknanya diambil dari dalil-dalil syara`. Maka prinsip tersebut sah sebagai dasar hukum dan dapat dijadikan rujukan. Mengambil kesimpulan oleh Rachmat Syafe`i terhadap pendapat Asy Syatibi yaitu “kesesuaian masalah dengan syara` tidak diketahui dari satu dalil nash khusus, melainkan menghasilkan hukum qoth`i walaupun secara bagian-bagiannya tidak menunjukkan qoth`i.

b. Syarat-syarat Masalah Mursalah

Dengan tegas al-Buthi mengatakan masalah dapat dijadikan sebagai sumber hukum jika memenuhi lima kriteria atau memenuhi beberapa syarat yang diistilahkan dengan *Dlawabith al-Maslahah* berikut kelima syarat-syarat tersebut:²⁸

1. Termasuk ke dalam cangkupan *al-Maqasid al-Syar`iyyah* yang lima, yaitu setiap masalah yang termasuk ke dalam *maqasid syari`yyah* (yang lima) yang tidak terdapat dalil tentangnya, baik macamnya, jenisnya yang persis atau mendekatinya, juga tidak ada dalil yang mengharuskan atau memataalkan.

²⁷ Abdul Rahman Dahlan, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Amzah, 2011), h. 206

²⁸ Abbas Arfan, *Maslahah dan Batasan-Batasannya Menurut Al-Buthi (analisis kitab Dlawabith al-Maslahah fi al-Syari`ah al-Islamiyyah)*, Jurnaldejure Syariah dan Hukum Volume 5 Nomor 1, (Juni 2013). h. 92.

2. Tidak bertentangan dengan al-Qur`an.
3. Tidak bertentangan dengan al-Sunnah.
4. Tidak bertentangan dengan Qiyas.
5. Tidak bertentangan kemaslahatan lain yang lebih tinggi/lebih kuat/dan lebih penting.

c. Macam-macam Masalahah

Berdasarkan dari beberapa pengertian masalahah mursalah, para ahli Ushul Fiqih mengemukakan beberapa macam pembagian masalahah, jika dilihat dari beberapa segi:

1. Dilihat dari segi kualitas dan kepentingan kemaslahatan itu, para ahli ushul fiqh membaginya kepada tiga macam, yaitu:²⁹

a) Mashlahah al-Dharuriyyah

Yaitu kemaslahatan yang berhubungan dengan kebutuhan pokok umat manusia di dunia dan akhirat. Kemaslahatan seperti ini ada lima, yaitu: (1) memelihara agama, (2) memelihara jiwa, (3) memelihara akal, (4) memelihara keturunan, (5) memelihara harta. Kelima kemaslahatan ini, disebut dengan *al-maslahih al-khamsah*.

Memeluk suatu agama merupakan fitrah dan naluri insani yang tidak bisa diingkari dan sangat dibutuhkan umat manusia.

Untuk keutuhan tersebut, Allah mensyari`atkan agama yang

²⁹ Nasrun Haroen, *Ushul Fiqh*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1997). h. 115-116

wajib dipelihara setiap orang, baik yang berkaitan dengan aqidah, ibadah maupun muamalah.

Hak hidup juga merupakan hak paling asasi bagi setiap manusia. Dalam kaitan ini, untuk kemaslahatan, keselamatan jiwa dan kehidupan manusia Allah mensyariatkan berbagai hukum yang berkaitan dengan itu, seperti syariat *qishash*, kesempatan mempergunakan hasil sumber alam untuk dikonsumsi manusia, hukum perkawinan untuk melanjutkan generasi manusia, dan berbagai hukum lainnya.

Akal merupakan sasaran yang menentukan bagi seseorang dalam menjalani hidup dan kehidupannya. Oleh sebab itu, Allah menjadikan pemeliharaan akal itu sebagai suatu yang pokok. Untuk itu, antara lain Allah melarang meminum-minuman keras, karena minuman itu dapat merusak akal dan hidup manusia.

Berketurunan juga merupakan masalah pokok bagi manusia dalam rangka memelihara kelangsungan manusia di muka bumi ini. Untuk memelihara dan melanjutkan keturunan tersebut Allah mensyariatkan nikah dengan segala hak dan kewajiban yang diakibatkannya.

Terakhir manusia tidak bisa hidup tanpa harta. Oleh karena itu, harta merupakan sesuatu yang *dharuri* (pokok) dalam kehidupan manusia. Untuk mendapatkannya Allah

mensyari`atkan berbagai ketentuan dan untuk memelihara harta seseorang Allah mensyari`atkan hukum pencuri dan perampok.

b) Mashlahah al-Hajiyah

Yaitu kemaslahatan yang dijatuhkan kepada dalam menyempurnakan kemaslahatan pokok (mendasar) sebelumnya yang tebentuk keringanan untuk mempertahankan dan memelihara kebutuhan mendasar manusia. Misalnya, dalam bidang ibadah dieri keringanan meringkas (*qashr*) sholat dan beruka puasa agi orang yang sedang musafir, dalam bidang mu`amalah diperolehkan berburu binatang dan memakan makanan yang baik-baik, dibolehkan melakukan jual beli pesanan (*bay` al-salam*), kerjasama dalam pertanian (*muzara`ah*) dan perkebunan (*musaqqah*). Semua ini disyari`atkan oleh Allah untuk mendukung kebutuhan mendasar *al-mashalih al-khamsah* di atas.

c) Mashlahah al-Tahsiniyyah

Yaitu kemaslahatan yang sifatnya pelengkap berupa keleluasaan yang dapat melengkapi kemaslahatan sebelumnya. Misalnya, dianjurkan untuk memakan yang bergizi, berpakaian yang bagus-bagus, melakukan ibadah-ibadah sunnat sebagai amalan tambahan, dan berbagai jenis cara menghilangkan najis dari badan manusia.

Ketiga kemaslahatan ini perlu dibedakan, sehingga seorang Muslim dapat menentukan prioritas dalam mengambil suatu kemaslahatan. Kemaslahatan *dharuriyah* harus lebih didahulukan dari pada kemaslahatan *hajiyyah*, dan kemaslahatan *hajiyyah* lebih didahulukan dari kemaslahatan *tahsiniyyah*.

2. Dilihat dari segi masalah menurut syara`.³⁰

a) Masalah al-Mu`tabarah

yaitu kemaslahatan yang didukung oleh syara`. Maksudnya, adanya dalil khusus yang menjadi dasar bentuk dan jenis kemaslahatan tersebut. Misalnya terkait alat yang digunakan sebagai hukuman atas orang yang meminum minuman keras dalam hadits Rasulullah saw hukuman bagi pencuri dengan keharusan mengemalikan arang curiannya, jika masih utuh, atau mengganti dengan yang sama nilainya, apabila barang yang dicuri telah habis. Contoh lain masalah menjaga agama, nyawa, keturunan (juga maruah), akal dan nyawa. Syara` telah mensyariatkan jihad untuk menjaga agama, qisas untuk menjaga nyawa, hukuman huddud kepada penzina dan penuduh untuk menjaga keturunan (dan juga maruah), hukuman sabetan kepada peminum arak untuk menjaga akal, dan hukuman potong tangan ke atas pencuri untuk menjaga harta.

b) Mashlahah al-Mulghah

³⁰ Amir Syarifuddin, *Ushul Fiqh Jilid II*,... h. 351

Yaitu kemaslahatan yang ditolak oleh syara`, karena bertentangan dengan ketentuan syara`. Misalnya, kemaslahatan harta riba untuk menambah kekayaan, kemaslahatan minum khamr untuk menghilangkan stress, masalah orang-orang penakut yang tidak mau berjihad, dan sebagainya. Contoh lain terkait dengan hukuman penguasa Spanyol yang melakukan hubungan seksual di bulan Ramadhan dengan mendahulukan berpuasa dua bulan berturut-turut dan memberi makan fakir miskin 60 orang dibanding memerdekakan dudak.

c) *Mashlahah al-Mursalah*

Yaitu kemaslahatan yang keberadaanya tidak didukung syara` dan tidak pula dibatalkan atau ditolak syara` melalui dalil yang rinci. Contoh bagi masalah ini adalah yang telah dibincangkan oleh ulama` ialah seperti membukukan al-Qur`an, hukum qisas terhadap satu kumpulan yang memunuh seorang dan menulis buku-buku agama. Kemaslahatan dalam bentuk ini terbagi menjadi dua, yaitu:

- 1) *Mashlahah al-Gharibah*, yaitu kemaslahatan yang asing, atau kemaslahatan yang sama sekali tidak ada dukungan dari syara`, baik secara rinci maupun secara umum. Para ulama Ushul Fiqih (masa itu) tidak dapat menemukan contoh pasti. Bahkan imam as-Syathibi mengatakan

kemaslahatan seperti ini tidak ditemukan dalam praktik, sekalipun ada dalam teori.

- 2) *Mashlahah al-Mursalah*, yaitu kemaslahatan yang tidak didukung dalil syara` atau nash yang rinci, tetapi didukung oleh sekumpulan makna nash (ayat atau hadits).





BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum empiris, yaitu penelitian dengan adanya data-data lapangan sebagai sumber data utama, seperti hasil wawancara dan observasi. Penelitian empiris digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang berpola dalam kehidupan masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan.³¹ Yang dilakukan dalam penelitian ini, penulis melakukan wawancara terhadap Dinas Perhubungan Kota Batu serta beberapa pengusaha mikrolet di Kota Batu sebagai sumber data utama.

³¹ Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2003) h. 43

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan pada penelitian ini adalah yuridis sosiologis atau sering disebut penelitian hukum yang sosiologis berdasarkan madzhab *sociological jurisprudence*. Pendekatan yuridis sosiologis adalah suatu sistem hukum merupakan pencerminan dari sistem sosial oleh karena itu suatu hukum akan berlaku apabila hukum tersebut melalui prosedur-prosedur dan oleh lembaga-lembaga tertentu serta hukum tersebut dapat diapaksakan berlakunya terhadap masyarakat yang terkena oleh hukum tersebut.³² Pendekatan penelitian ini berbasis pada ilmu hukum normative (peraturan perundang-undangan), tetapi bukan mengkaji mengenai sistem norma dalam aturan perundang-undangan, namun mengamati bagaimana reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu berkerja didalam masyarakat.³³ Pendekatan yuridis sosiologis terhadap hukum dapat dilakukan dengan cara:

- 1) Mengidentifikasi masalah sosial secara tepat agar dapat menyusun hukum formal yang tepat untuk mengaturnya.
- 2) Memahami kurangnya partisipasi masyarakat dalam melakukan kontrol sosial secara spontan terhadap pelanggaran hukum formal tertentu.
- 3) Memahami proses pelebagaan suatu hukum formal didalam suatu konteks kebudayaan tertentu.
- 4) Memahami sebab-sebab banyaknya terjadi pelanggaran pada hukum formal tersebut.

³² Soejono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI-Press, 1996), h.151

³³ Dr. Saifullah, *Tipologi Penelitian Hukum*, (Malang: Intelegensia Media, 2015) h.124-125

- 5) Mengidentifikasi pola hubungan antara penegak hukum dan pemegang kekuasaan disatu pihak serta masyarakat umum di pihak, serta faktor-faktor sosial yang mempengaruhinya.
- 6) Mengidentifikasi hukum formal yang masih dapat berlaku, apakah diperlukan adanya penyesuaian atau perlu dihapus sama sekali dalam suatu konteks masyarakat tertentu.³⁴

Kemudian dengan karakteristik penelitian hukum yang sosiologis, hukum dikonsepsikan sebagai pranata sosial yang secara riil dikaitkan dengan variabel-variabel sosial yang lain. Apabila hukum sebagai gejala sosial yang empiris sifatnya, dikaji sebagai variabel bebas/sebab (*independent variabel*) yang menimbulkan pengaruh dan akibat pada berbagai aspek kehidupan sosial, kajian ini merupakan kajian hukum yang sosiologis (*socio-legal Research*). Namun jika hukum dikaji sebagai variabel bergantung (*dependent variabel*) yang timbul sebagai hasil dari berbagai kekuatan dalam proses sosial, kajian itu merupakan kajian sosiologi hukum (*sociology of law*). Jenis-jenis penelitian hukum yang sosiologis meliputi: penelitian berlakunya hukum dan penelitian identifikasi hukum tidak tertulis.³⁵

C. Lokasi Penelitian

Pada penelitian ini peneliti memilih lokasi Kota Batu tepatnya pada Dinas Perhubungan Kota Batu beralamat di Jl. Panglima Sudirman No. 507, Kota Batu.

³⁴ Dr. Bahder Johan Nasution, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, (Bandung: mandar Maju, 2008) h.124-125

³⁵ Dr. Saifullah, *Tipologi Penelitian Hukum*, (Malang: Intelegensia Media, 2015) h.123

Pemilihan lokasi yang dilakukan oleh penelitian didasarkan oleh karena Kota Batu merupakan kota besar yang ada di Jawa Timur selain itu Kota Batu juga merupakan Kota Pariwisata yang memungkinkan banyaknya transportasi angkutan yang digunakan untuk wisata.

D. Metode Penentuan Sampel

Pada tahap ini penulis menggunakan metode sampling. Sampling secara garis besar dapat dikelompokkan menjadi 2 (dua) kelompok yaitu, Probability sampling dan Nonprobability sampling. Penulis dalam penelitian ini menggunakan Probability sampling, adapun probability sampling menurut Sugiyono adalah teknik sampling yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel.³⁶

Probability sampling terdapat 4 (empat) cara untuk menentukan sampling, antara lain:

1. Simple random sampling
2. Proportionate stratified random sampling
3. Disproportionate stratified random sampling
4. Area sampling

Cara yang dipilih penulis dalam penelitian ini adalah cara simple random sampling, adapun simple random sampling menurut Sugiyono, dinyatakan simple (sederhana) karena pengambilan sampel anggota populasi dilakukan secara acak

³⁶ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2001) h. 57

tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu³⁷. Margono, menyatakan bahwa simple random sampling adalah teknik untuk mendapatkan sampel yang langsung dilakukan pada unit sampling³⁸. Cara demikian dilakukan dikarenakan tempat yang penulis teliti dianggap homogen. Teknik ini dapat dipergunakan bilamana jumlah unit sampling di dalam suatu populasi tidak terlalu besar.

E. Jenis dan Sumber Data

Sebagaimana di paparkan sebelumnya, penelitian ini merupakan penelitian empiris. Dalam penelitian ini jenis data yang digunakan berasal dari primer yang diperoleh secara langsung dari lapangan melalui wawancara dan observasi. Selain menggunakan jenis data primer, penelitian juga menggunakan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang berasal dari lapangan. Data lapangan itu diperoleh dari responden. Responden, yaitu orang atau kelompok masyarakat memberikan jawaban terhadap pertanyaan yang diajukan peneliti. Responden merupakan orang atau masyarakat yang terkait secara langsung dengan masalah.

Sumber data primer adalah sumber data yang diperoleh langsung dari sumber pertama.³⁹ Data primer diperoleh dari wawancara langsung kepada informan. Pada penelitian ini yang dijadikan sebagai data primer adalah

³⁷ Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitaitaf dan R&D*, (Bandung: Alfabeta, 2001) h. 57

³⁸ Margono, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Rineka Cipta: Jakarta, 2004), h.126

³⁹ Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada) h.30

pendapat Kepala Bidang Angkutan dan Terminal Kota Batu serta pengusaha mikrolet di Kota Batu.

2. Data Sekunder

Sumber data sekunder adalah sumber data yang tidak langsung memberikan data kepada penulis melainkan dari pihak lain, tidak langsung diperoleh oleh peneliti dan subyek penelitiannya.⁴⁰

Data sekunder merupakan yang tingkatannya kedua, bukan yang utama. Misalnya, data tentang hasil musyawarah yang dilakukan oleh para pihak yang bersengketa. Data sekunder juga dapat berupa naskah akademis, hasil penelitian ahli hukum, dan buku-buku.⁴¹

F. Metode Pengumpulan Data

1. Wawancara

Untuk memperoleh informasi dari para informan digunakan teknik wawancara mendalam (*indepht interview*) yang tidak terstruktur. Peneliti mempersiapkan catatan tentang pokok-pokok yang akan ditanyakan kepada informan, yang dalam hal ini akan memungkinkan munculnya pertanyaan aksidental sesuai dengan alur pembicaraan kepada narasumber.

⁴⁰ Saiful Azwar, *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1997) h. 91

⁴¹ Salim dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis dan Disertasi*, h. 25

2. Dokumentasi

Penelitian juga menggunakan metode dokumentasi yang berupa catatan serta data trayek mikrolet yang dimiliki oleh Kepala Bidang Angkutan dan Terminal.

G. Metode Pengolahan Data

Untuk mengelola keseluruhan data yang diperoleh, maka perlu adanya prosedur pengelolaan dan analisis data yang sesuai dengan pendekatan yang digunakan. Sesuai dengan metode yang digunakan dalam penelitian ini, maka teknik analisis data yang digunakan peneliti adalah analisis Sosial-Jurisprudensi atau non statistik (*content analysis*). Adapun proses analisis data yang peneliti gunakan adalah sebagai berikut:

1. Menyunting (*Editing*)

Menerangkan, memilah hal-hal pokok dan memfokuskan hal-hal penting yang sesuai dengan rumusan masalah. Dalam teknik editing ini, peneliti akan melihat, mengecek keakuratan data yang diperoleh dari beberapa buku, literatur, catatan, dan laporan.

2. Klarifikasi (*Classifying*)

Klasifikasi, yaitu setelah ada data dari berbagai sumber, kemudian diklasifikasikan dan dilakukan pengecekan ulang agar data yang diperoleh terbukti valid. Klasifikasi ini bertujuan untuk memilah data yang diperoleh dari informan dan disesuaikan dengan kebutuhan penelitian.

3. Konfirmasi (*Verifying*)

Verifikasi data adalah langkah dan kegiatan yang dilakukan peneliti untuk memperoleh data dan informasi dari kepustakaan. Dalam hal ini, peneliti melakukan pengecekan kembali data yang sudah terkumpul (teori dan fakta) didalam beberapa buku, literatur, catatan, dan laporan yang ada, guna memperoleh keabsahan data.

4. Menganalisis (*Analysing*)

Analisa data adalah suatu proses untuk mengatur aturan data, mengorganisasikan ke dalam suatu pola kategori dan suatu uraian dasar. Sugiyono berpendapat bahwa analisa data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi.

5. Solusi (*Concluding*)

Solusi adalah penarikan kesimpulan dari permasalahan-permasalahan yang ada, dan ini merupakan proses penelitian tahap akhir serta jawaban atas paparan data sebelumnya. Pada kesimpulan ini, peneliti mengerucutkan persoalan diatas dengan menguraikan data dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif sehingga memudahkan pembaca untuk memahami dan menginterpretasi data.

Adapun analisis data, harus menyesuaikan dengan metode dan pendekatan yang dipergunakan. Sekiranya menggunakan metode analisis dengan pendekatan kualitatif, data yang ada dianalisa dengan menguraikan data dalam bentuk kalimat yang baik dan benar, sehingga mudah dibaca dan diberi arti (*interpretasi*).

H. Teknik Uji Kesahihan Data

1. Triangulasi

Menurut Lexy J. Moelong terdapat beberapa cara untuk menguji keabsahan data. Salah satunya menggunakan metode *Triangulasi*, yaitu teknik pengecekan atau pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding terhadap data itu.⁴² Triangulasi ada berbagai macam cara yaitu:

- a) Triangulasi data atau sumber data
- b) Triangulasi waktu
- c) Triangulasi teori
- d) Triangulasi peneliti
- e) Triangulasi metode

Dalam tahap ini penulis hanya menggunakan triangulasi waktu, adapun triangulasi waktu adalah teknik yang digunakan untuk validitas data yang berkaitan dengan perubahan suatu proses dan perilaku manusia,

⁴² Lexy J. Moelong, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Ed.Rev., Jakarta: PT. Remaja Rosdakarya), h.330

karena perilaku manusia mengalami perubahan dari waktu ke waktu. Untuk mendapatkan data yang sah melalui observasi peneliti perlu mengadakan pengamatan tidak hanya satu kali pengamatan saja.





BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Paparan Data

1. Sejarah singkat Dinas Perhubungan Kota Batu

Seiring dengan berlakunya Undang-Undang No. 11 tahun 2001 Tentang Pembentukan Kota Batu maka disusunlah Pemerintahan Kota Batu sesuai dengan kebutuhan dalam rangka pembangunan. Pada awalnya Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Batu masih terdiri dari dua unit kerja yaitu Kantor Perhubungan Kota Batu dan Dinas Informasi, Komunikasi dan Perpustakaan Kota Batu. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Batu mulai berdiri pada tahun 2008, sesuai dengan yang diamanatkan dalam Peraturan Daerah Kota Batu Nomor 5 Tahun 2008 Tentang Susunan Organisasi dan Tata Kerja Pemerintah Kota Batu.

Pada waktu itu lokasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Batu terletak di Jalan Dewi Sartika no. 10 Batu, yang terletak didalam terminal Kota Batu dan di Jalan TVRI No. 1000 Dusun Dresel Desa Oro-Oro Ombo-Batu. Namun, saat ini Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Batu terletak menjadi satu dengan Dinas lainnya yang terletak dalam Balai Kota Among Tani di Jalan Panglima Sudirman No. 507, Pesanggrahan, Kecamatan Batu, Kota Batu.

2. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Batu

Dinas Perhubungan Kota Batu memiliki tugas dan fungsi sesuai dengan Peraturan Wali Kota Batu Nomor 41 Tahun 2013 tentang Penjabaran Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Batu, yaitu:

- a. Perumusan kebijakan, pengendalian, pengevaluasian rencana strategis dan rencana kerja bidang lalu lintas, angkutan, terminal, perparkiran, dan pengendalian, telekomunikasi dan desiminasi informasi, serta pengolahan data elektronik.
- b. Perumusan dan penetapan Standar Operasional Prosedur (SOP), target capaian Standar Pelayanan Minimal (SPM), Standar Pelayanan Publik (SPP), dan Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) bidang perhubungan, komunikasi dan pengolahan data elektronik.
- c. Penetapan pedoman teknis pengaturan Norma, Standar, Prosedur, dan Kriteria (NSPK) bidang perhubungan, komunikasi dan pengolahan data elektronik sesuai aturan yang berlaku.

- d. Perencanaan dan pengendalian anggaran.
- e. Pengendalian urusan administrasi Dinas.
- f. Pengendalian bidang urusan lalu lintas, angkutan, terminal, parkir, sesuai dengan lingkup tugas.
- g. Pengendalian bidang urusan telekomunikasi dan deseminasi informasi, serta pengolahan data elektronik sesuai dengan lingkup tugas.
- h. Pengendalian Unit Pelaksana Teknis (UPT) sesuai dengan lingkup tugas.
- i. Pelaksana koordinasi dan kerjasama bidang lalu lintas, angkutan, terminal, parkir, dan pengendalian di antara Satuan Kerja Perangkat Daerah di lingkungan Pemerintah Daerah dan instansi terkait.
- j. Pemantauan dan evaluasi kinerja bidang urusan parkir dan pengendalian, telekomunikasi dan deseminasi informasi, pengolahan data elektronik serta Unit Pelaksana Teknis (UPT) sesuai dengan lingkup tugas.
- k. Penilaian dan pengendalian terhadap pelaksanaan program kegiatan.
- l. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Batu

Visi adalah pandangan jauh kedepan, kemana dan bagaimana instansi pemerintah harus dibawa dan berkarya agar tetap konsisten dan dapat eksis,

antisipatif, inovatif, serta produktif. Visi merupakan suatu gambaran yang menantang tentang keadaan masa depan berisikan cita-cita yang ingin diwujudkan oleh instansi pemerintah. Penetapan visi sebagai bagian dari perencanaan strategis merupakan suatu langkah penting dalam perjalanan Dinas. Adapun visi Dinas Perhubungan Kota Batu adalah “Mewujudkan Pelayanan Transportasi Yang Aman, Nyaman, dan Terintegrasi”.

Misi merupakan sesuatu yang harus di emban atau dilaksanakan oleh instansi pemerintah, sesuai visi yang ditetapkan, agar tujuan dinas dapat terlaksana dan berhasil dengan baik sesuai visi yang telah ditetapkan dan tugas yang harus diemban dan dilaksanakan oleh dinas perhubungan, telah disuse pula misi dinas yang akan dipergunakan sebagai landasan tujuan utama ke arah mana perencanaan/progam dinas ingin dicapai. Misi Dinas Perhubungan Kota Batu adalah “Melakukan Peningkatan Kualitas Pelayanan Transportasi yang Tertib, Aman dan Nyaman Untuk Meningkatkan Perekonomian Masyarakat”.

4. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Batu

Tujuan Dinas Perhubungan Kota Batu sebagai implementasi dari misi dinas adalah sebagai berikut:

- a. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi perkotaan dan perparkiran.
- b. Meningkatkan prasarana transportasi guna mendukung pembangunan di Kota Batu.

5. Sasaran Dinas Perhubungan Kota Batu

Sasaran Dinas Perhubungan Kota Batu sebagai implementasi dari visi dan tujuan dinas adalah sebagai berikut:

- a. Meningkatnya kinerja pelayanan transportasi:
 - 1) Tersedianya unit pengujian kendaraan bermotor
 - 2) Jumlah titik parkir ditepi jalan umum
- b. Meningkatnya pelayanan angkutan umum yang aman dan nyaman
 - 1) Tersedianya angkutan penumpang yang dilayani angkutan umum dalam trayek
- c. Meningkatnya fasilitas perlengkapan jalan
 - 1) Prosentase alat kelengkapan jalan/rambu

B. Analisis Data

1. Implementasi Pasal 139 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Terhadap Pemilik Mikrolet Menurut Dinas Perhubungan Kota Batu

Saat ini masih banyak pengusaha angkutan umum yang menjalankan usahanya masih berupa kepemilikan individu/perorangan. Pengusaha angkutan umum yang masih dimiliki secara individu/perorangan kebanyakan angkutan umum jenis mikrolet.

Dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek maka, pengusaha mikrolet diwajibkan mendirikan/bergabung dengan badan usaha yang telah disebutkan dalam pasal

139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi:

“Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”⁴³

Badan usaha yang dimaksud boleh berupa BUMN (Badan Usaha Milik Negara), BUMD (Badan Usaha Milik Daerah), P.T (Perseroan Terbatas), dan Koperasi yang telah disebutkan dalam pasal 79 ayat (1) dan ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkuta Jalan yang berbunyi:

Pasal 79 ayat (1): “Perusahaan Angkutan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 78 ayat (1) harus berbentuk badan hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan peraturan perUndang-Undangan”⁴⁴

Pasal 79 ayat (2): “Badan hukum Indonesia sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berbentuk:⁴⁵

- a) Badan usaha milik negara;
- b) Badan usaha milik daerah;
- c) Perseroan terbatas; atau
- d) Koperasi.

Meskipun Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek telah disahkan masih banyak pula pengusaha mikrolet yang belum mendirikan/bergabung dengan badan usaha. Di Kota Batu sendiri masih banyak mikrolet yang belum bergabung/memiliki badan usaha. Berikut data armada angkutan di Kota Batu menurut jalur trayek:

⁴³ Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁴⁴ Pasal 79 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

⁴⁵ Pasal 79 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

Gambar 4.0

KESIAPAN SARANA DAN PRASARANA ANGKUTAN UMUM				
No	Jurusan	Jumlah Armada	Beroperasi	Keterangan
1	Batu - Beji - Landungsari	85 unit	60 unit	Angkota
2	Batu - Junrejo - Landungsari	25 unit	21 unit	Angkota
3	Batu - Torongrejo - Landungsari	20 unit	16 unit	Angkota
4	Batu - Selecta - Sumberbrantas	70 unit	56 unit	Angkota
5	Batu - Songgoriti A - B	38 unit	34 unit	Angkota
6	Batu - Giripurno - Karangploso	55 unit	44 unit	Angkota
7	Batu - Bumiaji	8 unit	8 unit	Angkota
8	Batu - Gunungsari	7 unit	7 unit	Angkota
9	Batu - Pujon - Ngantang - Kasembon	48 unit	34 unit	AKDP
10	Batu - Jombang - Kediri - Tuban	112 unit	33 unit	AKDP
11	Batu - Denpasar	5 unit	2 unit	AKAP
12	Angkutan Kota Khusus Pariwisata	15 unit	15 unit	Angkota

Kepala Bidang Angkutan dan Terminal Dinas Perhubungan Kota Batu, Bapak Imam Mahdi, menyatakan bahwa pada data trayek tersebut yang mempunyai rute dari Kota Batu ke Kota Malang (Terminal Landungsari) masih belum memiliki badan usaha. Jumlah total armada angkutan yang memiliki jalur trayek dari Landungsari menuju ke Kota Batu 97 (sembilan puluh tujuh) armada angkutan yang saat ini masih beroperasi.

Berikut data sampling yang peneliti lakukan terhadap pengusaha angkutan yang mempunyai armada dalam jalur trayek Landungsari menuju Kota Batu:

a. Data Umum

- 1) Karakteristik responden berdasarkan banyaknya jumlah kendaraan/angkutan yang dimiliki pengusaha angkutan dengan jalur trayek Landungsari menuju ke Kota Batu

No	Banyaknya Angkutan yang dimiliki	Frekuensi	Prosentase (%)
1	8 Angkutan	3	11
2	5 Angkutan	7	25
3	3 Angkutan	5	18
4	2 Angkutan	10	35
5	1 Angkutan	3	11
Jumlah		28	100

Tabel 4.0 Distribusi frekuensi responden berdasarkan banyaknya jumlah kendaraan/angkutan yang dimiliki pengusaha angkutan dengan jalur trayek Landungsari menuju ke Kota Batu

Berdasarkan data diatas, menunjukkan bahwa sebagian besar pengusaha Angkutan dengan jalur trayek Landungsari menuju ke Kota Batu memiliki 2 kendaraan/angkutan sebanyak 10 responden (35%).

2) Karakteristik responden berdasarkan umur

No	Umur	Frekuensi	Prosentase(%)
1	< 50 tahun	12	43
2	>50 tahun	16	57
Jumlah		28	100

Tabel 4.1 Distribusi frekuensi responden berdasarkan umur di Terminal Kota Batu

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa umur sebagian besar pengusaha angkutan di Kota Batu adalah berusia lebih dari 50 tahun sebanyak 16 responden (57%).

3) Karakteristik responden berdasarkan pengusaha angkutan yang memiliki supir untuk menjalankan usaha angkutannya

No	Mempunyai/Tidak Mempunyai Supir	Frekuensi	Prosentase (%)
1	Mempunyai supir	25	89
2	Tidak mempunyai supir	3	11
Jumlah		28	100

Tabel 4.2 Distribusi frekuensi responden berdasarkan pengusaha angkutan yang memiliki supir untuk menjalankan usaha angkutannya

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa sebagian besar pengusaha angkutan di Kota Batu memiliki supir untuk menjalankan usaha angkutannya sebanyak 25 responden (89%).

4) Karakteristik responden berdasarkan kepemilikan angkutan yang telah memiliki/bergabung dengan koperasi

No	Status Angkutan	Frekuensi	Prosentase (%)
1	Sudah bergabung dengan Koperasi	10	36
2	Belum bergabung dengan Koperasi	11	39
3	Sedang dalam proses	7	25
Jumlah		28	100

Tabel 4.3 Distribusi frekuensi responden berdasarkan kepemilikan angkutan yang telah memiliki/bergabung dengan koperasi

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa sebagian besar pengusaha angkutan di terminal Kota Batu dengan jalur trayek Landungsari menuju ke Kota Batu masih belum memiliki/bergabung dengan koperasi dengan jumlah frekuensi 11 responden (39%).

b. Data Khusus

- 1) Berikut ini adalah tabel mengenai kepemilikan angkutan harus berbadan usaha bagi para pengusaha angkutan di terminal Kota Batu khususnya jalur trayek Landungsari menuju Kota Batu.

No	Kategori kepuasan bagi yang sudah bergabung dengan Koperasi	Frekuensi	Prosentase(%)
1	Puas	8	80
2	Tidak Puas	2	20
	Jumlah	10	100

Tabel 4.4 Kepuasan pengusaha angkutan setelah bergabung dengan Koperasi

Berdasarkan data diatas dapat diketahui bahwa dari 10 responden (100%) sebagian besar menyatakan puas mengenai bergabungnya pengusaha angkutan dengan koperasi sebanyak 8 responden (80%).

- 2) Berikut ini adalah tabel mengenai keluhan kesah pengusaha angkutan yang belum memiliki/bergabung dengan badan usaha maupun yang sedang dalam proses mendaftarkan untuk bergabung dengan badan usaha di Terminal Kota Batu khususnya jalur trayek Landungsari menuju Kota Batu.

No	Kendala	Frekuensi	Prosentase (%)
1	Biaya yang mahal	10	56
2	Kendaraan/Angkutan masih	5	28

3	panjang massa berlakunya Kendaraan/Angkutan sudah tidak layak jalan	2	11
4	Mempunyai tanggungan menggaji supir	1	5
Jumlah		18	100

Tabel 4.5 Distribusi Kendala Pengusaha Angkutan di Terminal Kota Batu

Berdasarkan data diatas dapat diketahui bahwa dari 18 responden (100%) sebagian besar memiliki kendala biaya mengenai bergabungnya pengusaha angkutan dengan koperasi sebanyak 10 responden (56%).

Dari total armada yang belum mendaftarkan/bergabung dengan badan usaha, penulis hanya mengambil 4 (empat) pengusaha mikrolet yang belum bergabung dengan badan usaha sebagai narasumber utama untuk diwawancarai dalam penelitian ini. Berbagai macam alasan yang mendasari pengusaha angkutan umum sehingga tidak ingin mendirikan/bergabung dengan badan usaha. Berikut beberapa alasan dari para pengusaha mikrolet yang telah penulis wawancarai yang pertama yaitu Bapak Kusnaldi, beliau beralasan:

“Alasan saya tidak bergabung dengan Koperasi soalnya saya cuman punya satu kendaraan saja yang dijadikan mikrolet, selain itu saya juga merugi karena saya punya supir buat ngejalanin mikroletnya mas jadi pendapatan saya kalok nantinya gabung sama koperasi berkurang, terus nama di BPKB sama STNK berubah jadi nama koperasi *lha* pendapatan dari hasil narik mikrolet juga gak sebanding jika nantinya balik nama jadi

Koperasi. Takutnya juga saya nanti ada hal-hal yang tidak diinginkan.”⁴⁶

Dari paparan bapak Kusnaldi, bahwasanya pemilik angkutan umum yang belum memiliki/bergabung dengan badan usaha tidak menginginkan kendaraannya berubah atas nama badan usaha selain itu pemilik angkutan umum juga nantinya merasa merugi jika harus mengganti kepemilikan menjadi badan usaha, karena biaya balik nama tidak gratis. Dan hal tersebut tidak sebanding dengan pendapatan yang dihasilkan seperti bapak Kusnaldi yang hanya memiliki satu kendaraan saja.

Narasumber ke-dua yang penulis wawancarai adalah Bapak Yus Purwantoro, beliau beralasan:

“Karena rasa kepercayaan saya kurang bagus terhadap koperasi, *mas*. Berita-berita di TV juga sudah banyak *nayangin* kasus-kasus penipuan yang mengatasnamakan koperasi. Bisa-bisa mikroletku di bawa lari *mas*. Selain itu juga rasanya *eman kalok mobilku* namanya jadi nama koperasi *mas*”⁴⁷

Dari paparan Bapak Yus Purwantoro yang mendasari sehingga beliau tidak bergabung dengan badan usaha yaitu kepercayaan terhadap pengurus badan usaha masih rendah. Dengan bergantinya kepemilikan kendaraan atas nama badan usaha para pengusaha merasa takut jika terjadi hal-hal yang tidak diinginkan seperti bapak Yus Purwantoro.

Narasumber ke-tiga yang penulis wawancarai adalah Bapak Hariyono, beliau beralasan:

⁴⁶ Kusnaldi, *Wawancara*, (Terminal Kota Batu, 24 Agustus 2017)

⁴⁷ Yus Purwantoro, *Wawancara*, (Terminal Kota Batu, 29 Oktober 2017)

“Mikrolet saya ada 4 mas. Rencana ada 2 mobil saya yang akan saya daftarkan ke koperasi. *Nah*, yang 2 nya lagi ini *gak tak daftarin soalnya* keadaan fisik kendaraan juga sudah tidak mumpuni jika beroperasi lagi *ya eman lo mas kalok* semua saya daftarkan ke koperasi *soalnya yang 2 mobil ini sudah gak layak jalan, juga nantinya saya rugi besar harus service besar-besaran soalnya mobil yang mau didaftarkan ke koperasi itu kan harus layak jalan mas*. Ini aja ke 4 mikrolet saya cuman nunggu masa berlaku STNK habis *kalok* sudah habis yang 2 itu tak daftarin ke koperasi, yang 2 nya lagi *gak akan saya pakek narik lagi mas*”⁴⁸

Dari paparan Bapak Hariyono, beliau beralasan karena masalah materiil yang menjadi kendala sehingga 2 (dua) mikrolet beliau tidak akan didaftarkan ke koperasi. Kendalanya ialah kondisi fisik 2 (dua) mikrolet beliau yang sudah tidak mumpuni, beliau harus mengeluarkan dana yang besar untuk memperbaiki kondisi 2 (dua) mikroletnya tersebut jika didaftarkan ke koperasi. Karena, mikrolet yang didaftarkan ke koperasi wajib yang layak jalan.

Narasumber ke-empat yang penulis wawancarai adalah Bapak Sentot, beliau beralasan:

“Alasan saya yang pertama karena masa berlaku 2 (dua) mikrolet saya masih panjang sekitar 4 tahun lagi. Kedua, selain masih panjang mobil yang saya jadikan mikrolet ini masih terbilang mobil baru jadi *sayang* rasanya *kalok* harus *gabung* sama koperasi. Ketiga, semua mikrolet saya ini ada yang *nyupiri mas*, jadi *kalok gabung sama* koperasi otomatis pendapatan saya beserta supir jadi berkurang, ketika saya harus balik nama menjadi nama koperasi *lha* biaya balik nama *gak* murah *mas*. *Kasian supirku mas*. Tapi, mungkin kedepannya beberapa mobil saya akan saya daftarkan ke koperasi *soalnya* mata pencaharian saya *cuman dari ini mas*.”⁴⁹

Dari paparan Bapak Sentot, beliau mempunyai permasalahan yang sama seperti narasumber yang pertama Bapak Kusnadi. Permasalahannya ialah mengenai biaya balik nama yang akan berdampak pada pendapatan. Karena,

⁴⁸ Hariyono, *Wawancara*, (Terminal Kota Batu, 29 Oktober 2017)

⁴⁹ Sentot, *Wawancara*, (Terminal Kota Batu, 29 Oktober 2017)

masalah pendapatan ini sangat vital bagi pengusaha mikrolet yang juga mempunyai supir untuk menjalankan usaha mikroletnya.

Dalam implementasinya, Dinas Perhubungan Kota Batu telah melaksanakan tugasnya mengenai Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Seperti apa yang disampaikan oleh Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Bidang Angkutan Umum dan Terminal Kota Batu yang mana menjelaskan mengenai tindakan yang dilakukan Dinas Perhubungan agar para pengusaha angkutan umum mau bergabung/mendirikan badan usaha.

“Pemilik angkutan umum yang saat ini masih berdiri sendiri atau kepemilikannya masih atas nama orang dan belum atas nama badan usaha masih diperbolehkan untuk beroperasi di Kota Batu selama kendaraan yang dijadikan angkutan umum belum habis masa berlakunya dan hal tersebut masih diperbolehkan untuk beroperasi, maka dari itu para pemilik angkutan menunggu waktu masa berlakunya habis. Namun, jika masih ingin beroperasi setelah masa berlaku habis mereka harus mendaftarkan kendaraannya ke salah satu badan usaha. Dengan bergabungnya pengusaha angkutan umum dengan badan usaha maka otomatis kepemilikan kendaraan akan berganti atas nama badan usaha.”⁵⁰

Dinas Perhubungan Kota Batu dalam menerapkan pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan jangka waktu kepada pengusaha angkutan umum yaitu dengan memperbolehkan kendaraan yang saat ini masih atas nama orang untuk beroperasi mengangkut orang hingga masa berlaku kendaraan habis.

⁵⁰ Imam Mahdi, *Wawancara*, (Dinas Perhubungan Kota Batu, 6 September 2017)

Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akan berbuah hasil yang positif bagi para pihak Dinas Perhubungan dan pengusaha angkutan umum itu sendiri. Seperti yang telah dijelaskan oleh Bapak Imam Mahdi selaku Kepala Bidang Angkutan Umum dan Terminal Kota Batu yang mana menjelaskan:

“Bergabungnya pengusaha angkutan umum ke badan usaha akan berdampak positif bagi kinerja Dinas Perhubungan Kota Batu dan pengusaha angkutan umum itu sendiri dampaknya antara lain memudahkan Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pengaturan, pengawasan serta pengendalian. Lalu dampak bagi pengusaha angkutan adalah mereka mendapatkan subsidi dari pemerintah melalui badan usaha, subsidi tersebut digunakan untuk kelangsungan hidup pengusaha dan untuk peremajaan armada”⁵¹

Apa yang telah dipaparkan oleh bapak Imam Mahdi, kepemilikan angkutan umum secara berbadan usaha bertujuan untuk memudahkan penataan, pengawasan, perawatan, dan memudahkan pemerintah dalam memberikan subsidi pajak kepada setiap pemilik kendaraan umum. Karena, angkutan yang masih dimiliki perorangan tidak bisa menerima subsidi. Karakter usaha yang dijalankan bukan berbentuk badan usaha, harta kekayaannya bersatu dengan harta pribadi pengurusnya. Jika berbadan usaha, harta kekayaan perusahaan terpisah dari harta kekayaan pribadi pengurus, sehingga bila terjadi kerugian/penuntutan yang berujung pembayaran ganti rugi hanya sebatas pada kekayaan perusahaan.⁵²

⁵¹ Imam Mahdi, *Wawancara*, (Dinas Perhubungan Kota Batu, 6 September 2017)

⁵² Zaenal Effendi, “Keinginan Pemkot Surabaya agar Angkot Berbadan Hukum Terganjal”, <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-3424584/keinginan-pemkot-surabaya-agar-angkot-berbadan-hukum-terganjal>, diakses tanggal 13 September 2017

Hanya saja saat ini subsidi untuk peremajaan armada belum bisa terlaksana di karenakan, pengusaha angkutan umum di Kota Batu belum semuanya berbadan usaha. Bapak Imam Mahdi menyatakan bahwa:

“Subsidi untuk peremajaan armada belum bisa diberikan karena pengusaha angkutan umum disini belum semuanya berbadan usaha. *Nah*, bagi pengusaha angkutan yang sekarang sudah terdaftar di badan usaha, mereka mendapatkan subsidi berupa *diskon* dalam membayar pajak kendaraan mereka, mereka hanya membayar 30% dari pajak yang harus dibayarkan”

Dari pernyataan bapak Imam Mahdi di atas, bahwasanya pengusaha mikrolet di Kota Batu saat ini yang telah terdaftar/bergabung dengan badan usaha, mereka hanya membayar pajak 30% (tiga puluh persen) dari total pajak yang harus dibayarkan.

2. Tindakan/Sanksi Oleh Dinas Perhubungan Kota Batu Terhadap Angkutan Yang Tidak Memiliki Badan Usaha

Setiap perbuatan yang dilakukan akan mendapatkan ganjaran yang setimpal. Dinas Perhubungan Kota Batu memberikan jangka waktu kepada pengusaha angkutan umum yang belum berbadan usaha dengan memperbolehkan kendaraan pengusaha angkutan umum untuk tetap beroperasi hingga masa kendaraan habis sesuai dengan yang tertulis pada STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan). Seperti yang dijelaskan oleh bapak Imam Mahdi selaku Kepala Bidang Angkutan dan Terminal, beliau menjelaskan:

“Pemilik angkutan umum yang saat ini masih berdiri sendiri atau kepemilikannya masih atas nama orang dan belum atas nama badan usaha masih diperbolehkan untuk beroperasi di Kota Batu karena

kendaraan yang dijadikan angkutan umum belum habis masa berlakunya dan hal tersebut masih diperbolehkan untuk beroperasi.”⁵³

Namun, jika pengusaha angkutan umum masih beroperasi ketika masa kendaraan habis dan belum bergabung/mendirikan badan usaha Dinas Perhubungan Kota Batu akan menindak dengan tegas para pengusaha tersebut sesuai peraturan yang berlaku yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Sanksi tersebut berupa sanksi administratif yang dimuat dalam BAB VII SANKSI ADMINISTRATIF dan tercantum dalam pasal 72, pasal 74, pasal 75, dan pasal 76 yang berbunyi:

Pasal 72:

1. “Perusahaan Angkutan Umum yang melakukan pelanggaran ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36, Pasal 37, Pasal 38, Pasal 41, Pasal 42, Pasal 43, dan Pasal 44, dikenai sanksi administratif.”
2. “Pelanggaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diklasifikasikan menjadi:”
 - a. pelanggaran ringan;
 - b. pelanggaran sedang; dan
 - c. pelanggaran berat.
3. “Pelanggaran ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi:”
 - a. tidak melaporkan apabila terjadi perubahan kepengurusan perusahaan dan/atau koperasi;
 - b. tidak melaporkan apabila terjadi perubahan domisili perusahaan dan/atau koperasi;
 - c. tidak melaporkan kegiatan operasional Angkutan secara berkala;
 - d. pengurangan atau penambahan identitas kendaraan;
 - e. tidak memelihara kebersihan dan kenyamanan kendaraan yang dioperasikan;
 - f. mempekerjakan awak kendaraan yang tidak dilengkapi dengan pakaian seragam dan/atau tidak menggunakan tanda pengenal Perusahaan Angkutan Umum;
 - g. tidak mengumumkan tarif berlaku; dan

⁵³ Imam Mahdi, *Wawancara*, (Dinas Perhubungan Kota Batu, 6 September 2017)

- h. tidak mencetak besaran tarif pada tiket atau yang dipersamakan dengan tiket.
4. “Pelanggaran sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, meliputi:”
- a. pelanggaran besaran tarif Angkutan;
 - b. belum melunasi iuran wajib pertanggung jawaban kecelakaan dan tanggung jawab pengangkut;
 - c. memberikan pelayanan tidak sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal yang telah ditetapkan;
 - d. tidak mengembalikan surat keputusan izin penyelenggaraan dan/atau kartu pengawasan setelah terjadi perubahan izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek;
 - e. memperkerjakan awak kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan-undangan dan bukan merupakan pengemudi dari Perusahaan Angkutan Umum yang bersangkutan;
 - f. mengoperasikan kendaraan tidak sesuai dengan jenis pelayanan berdasarkan izin penyelenggaraan yang dimiliki;
 - g. tidak mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi;
 - h. mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang ditetapkan; dan
 - i. tidak melakukan pembayaran denda administratif atas pelanggaran ringan.
5. “Pelanggaran berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c, meliputi:”
- a. menggunakan kartu pengawasan ganda;
 - b. mengoperasikan kendaraan melampaui wilayah operasi yang telah ditetapkan;
 - c. tidak memasang tanda khusus kendaraan yang telah ditetapkan;
 - d. memalsukan Dokumen Perjalanan yang Sah dan/atau tanda khusus;
 - e. mengoperasikan kendaraan tidak dilengkapi Dokumen Perjalanan yang Sah;
 - f. mengoperasikan kendaraan yang telah habis masa berlaku izin penyelenggaraannya;
 - g. melakukan kelalaian pengoperasian kendaraan sehingga menimbulkan kecelakaan yang mengakibatkan korban jiwa; dan
 - h. tidak melakukan pembayaran denda administratif atas pelanggaran sedang.

Pasal 74:

1. “Direktur Jenderal, Kepala Badan, Gubernur, Bupati/Walikota sesuai dengan kewenangannya memberikan sanksi administratif kepada Perusahaan Angkutan Umum berdasarkan laporan atau informasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 73.”
2. “Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:”

- a. peringatan tertulis;
 - b. denda administratif;
 - c. pembekuan izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek; dan
 - d. pencabutan izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
3. “Bentuk dan format peringatan tertulis, pembekuan, dan pencabutan izin penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (2), tercantum dalam Lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.”

Pasal 75:

1. “Sanksi administratif berupa peringatan tertulis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 ayat (2) huruf a, dikenakan paling banyak 2 (dua) kali dengan jangka waktu masing-masing 30 (tiga puluh) hari.”
2. “Besaran denda administratif sebagaimana dimaksud dalam Pasal 74 ayat (2) huruf b, ditentukan dalam satuan denda administratif (*penalty unit/PU*).”
3. “Satuan denda administratif (*penalty unit/PU*) sebagaimana dimaksud pada ayat (2), nilainya sebesar Rp 100.000,- (seratus ribu rupiah).”
4. “Dalam hal pemegang izin dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sejak pengenaan denda administratif tidak melakukan pembayaran denda dan tidak melaksanakan perbaikan terhadap pelanggaran yang dilakukan, dikenakan sanksi pembekuan izin yang berupa pembekuan kartu pengawasan.”
5. “Dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sejak tanggal pembekuan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (4), pemegang izin tidak melaksanakan perbaikan terhadap pelanggaran yang dilakukan, dikenakan sanksi pencabutan izin yang berupa pencabutan kartu pengawasan.”

Pasal 76:

1. Pelanggaran ringan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (2) huruf a, dikenakan:
 - a. sanksi denda administratif sebesar 10 (sepuluh) *penalty unit/ PU* per jenis pelanggaran; dan
 - b. sanksi administratif berupa surat peringatan pertama dan surat peringatan kedua apabila tidak memenuhi peringatan tersebut dikenakan pembekuan izin penyelenggaraan paling lama 3 (tiga) bulan dan tidak diperbolehkan memperluas usaha paling lama 6 (enam) bulan.
2. Pelanggaran sedang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (2) huruf b, dikenakan:
 - a. sanksi denda administratif sebesar 20 (dua puluh) *penalty unit/ PU* per jenis pelanggaran; dan

- b. sanksi administratif berupa surat peringatan pertama dan surat peringatan kedua apabila tidak memenuhi peringatan tersebut dikenakan pembekuan izin penyelenggaraan paling lama 6 (enam) bulan dan tidak diperbolehkan memperluas usaha paling lama 12 (dua belas) bulan.
3. Pelanggaran berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 72 ayat (2) huruf c, dikenakan:
 - a. denda administratif sebesar 50 (lima puluh) *penalty unit/PU* per jenis pelanggaran; dan
 - b. sanksi administratif berupa pembekuan izin penyelenggaraan paling lama 12 (dua belas) bulan dan apabila tidak melakukan perbaikan dikenakan pencabutan izin penyelenggaraan.

Untuk saat ini Dinas Perhubungan Kota Batu belum memberikan sanksi administratif kepada pemilik mikrolet yang belum memiliki badan usaha karena, mikrolet yang saat ini beroperasi di Kota Batu masih dalam masa berlaku diizinkan nya beroperasi sesuai dengan masa berlaku Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK).

3. Hukum Islam Memandang Kebijakan Pasal 139 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Seperti yang dijelaskan pada pembahasan sebelumnya bahwasanya kewajiban berbadan usaha bagi mikrolet tidak semuanya dilakukan/dipatuhi secara langsung oleh para pengusaha mikrolet. Hal ini dikarenakan kurangnya informasi yang didapat oleh pengusaha mikrolet tersebut selain itu kurangnya rasa percaya terhadap badan usaha lalu ada pula yang hanya mementingkan diri sendiri seperti tidak ingin merugi ketika harus mengurus balik nama kendaraan karena biaya untuk mengurus balik nama kendaraan tidaklah murah. Selain itu, jangka waktu yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Kota Batu terhadap para pengusaha mikrolet untuk mendaftarkan/bergabung dengan badan usaha,

sehingga mikrolet dengan atas nama kepemilikan perorangan masih diperbolehkan beroperasi. Jangka waktu yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Kota Batu ialah sesuai dengan masa berlaku kendaraan.

Penulis mengkaitkan permasalahan ini dalam ruang lingkup *masalah mursalah*. Mencermati pengertian *masalah mursalah* adalah sesuatu yang mengandung manfaat dan menolak mudarat dalam memenuhi kebutuhan primer maupun sekunder. Inti dari kemaslahatan yang ditetapkan oleh syar'i adalah pemeliharaan lima hal pokok yaitu menjaga agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta.

Adapun masalah itu disebut sebagai masalah mursalah harus memenuhi beberapa syarat atau ketentuan berikut

1. Sesuatu yang dianggap masalah itu haruslah berupa masalah hakiki yaitu yang benar-benar akan mendatangkan kemanfaatan atau menolak kemudharatan, bukan berupa dugaan belaka dengan hanya mempertimbangkan adanya manfaat tanpa melihat kepada akibat negatif yang ditimbulkannya.
2. Sesuatu yang dianggap masalah itu hendaklah berupa kepentingan umum, bukan kepentingan pribadi. Maksudnya agar dapat terealisasi bahwa dalam pembentukan hukum suatu kejadian dapat mendatangkan manfaat kepada kebanyakan ummat manusia atau dapat menolak mudharat dari mereka dan bukan mendatangkan manfaat kepada seseorang atau beberapa orang saja diantara mereka. Jika begitu, maka tidak dapat disyariatkan sebuah hukum, karena ia

hanya dapat merealisasikan masalah secara khusus kepada Amir (pemimpin), atau kepada kalangan elit saja, tanpa memperhatikan mayoritas ummat dan kemaslahatannya. Jadi masalah harus menguntungkan (manfaat) bagi mayoritas ummat manusia bukan perorangan atau khusus.

3. Sesuatu yang dianggap masalah itu tidak bertentangan dengan hukum atau prinsip yang telah ditetapkan oleh nash atau ijma'. Seperti tidak sah mengakui masalah yang menuntut adanya kesamaan hak diantara anak laki-laki dan perempuan dalam hal pembagian harta pusaka.⁵⁴

Dilihat dari permasalahan di atas, bahwa yang mendasari ketidak inginan pengusaha mikrolet untuk tidak mendaftarkan/bergabung dengan badan usaha menyangkut kepentingan pribadi dan bukan menyangkut kepentingan orang banyak dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Batu serta supir yang dipekerjakan oleh pengusaha mikrolet. Kerugian yang didapat bagi pengusaha mikrolet yang tidak berbadan usaha atau menjalankan usahanya secara perorangan ialah tidak mendapatkan subsidi dari pemerintah karena subsidi hanya akan diberikan kepada pengusaha mikrolet yang sudah berbadan usaha.

Selain subsidi yang berbentuk peremajaan armada, pengusaha mikrolet yang saat ini juga belum berbadan usaha mereka membayar pajak kendaraannya sesuai yang tertera dalam Bukti Pembayaran Pajak Daerah PKB/BBN-KB Dan SWDJKLLJ. Namun, bagi pengusaha mikrolet yang saat

⁵⁴ Abdul Wahhab Kallaf, *Ilmu Ushul Fiqh*, terj Noer Iskandar al-Bansany, *Kaidah-kaidah hukum Islam*, (Cet. VIII: Jakarta PT. Raja Grafindo Persada, 2002), h. 125-128

ini telah berbadan usaha mereka hanya membayar pajak sebesar 30% (tiga puluh persen) dari yang harus dibayarkan.

Seperti yang dinyatakan oleh bapak Imam Mahdi, beliau mengatakan:

“Subsidi untuk peremajaan armada belum bisa diberikan karena pengusaha angkutan umum disini belum semuanya berbadan usaha. *Nah*, bagi pengusaha angkutan yang sekarang sudah terdaftar di badan usaha, mereka mendapatkan subsidi berupa *diskon* dalam membayar pajak kendaraan mereka, mereka hanya membayar 30% dari pajak yang harus dibayarkan”

Jika usaha yang dijalankan bukan berbentuk badan usaha, harta kekayaannya bersatu dengan harta pribadi pengurunya. Jika berbadan usaha, harta kekayaan perusahaan terpisah dari harta kekayaan pribadi pengurus, sehingga bila terjadi kerugian/penuntutan yang berujung pembayaran ganti rugi hanya sebatas pada kekayaan perusahaan. Selain itu dengan bergabungnya pengusaha mikrolet dengan badan usaha akan memudahkan pemerintah dalam hal penataan, pengawasan dan perawatan. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara terhadap Kepala Bidang Angkutan dan Terminal, bahwa:

“Bergabungnya pengusaha angkutan umum ke badan usaha akan berdampak positif bagi kinerja Dinas Perhubungan Kota Batu dan pengusaha angkutan umum itu sendiri dampaknya antara lain memudahkan Dinas Perhubungan dalam melaksanakan pengaturan, pengawasan serta pengendalian. Lalu dampak bagi pengusaha angkutan adalah mereka mendapatkan subsidi dari pemerintah melalui badan usaha, subsidi tersebut digunakan untuk kelangsungan hidup pengusaha dan untuk peremajaan armada”

Dari hasil wawancara ini menjelaskan bahwa kewajiban berbadan usaha bagi pengusaha mikrolet berpengaruh terhadap usahanya serta kinerja pemerintah untuk memperbaiki sistem transportasi di Indonesia. Untuk

terwujudnya sistem transportasi yang baik diwajibkan bagi semua komponen jasa angkutan orang mematuhi peraturan yang ada. Hasil wawancara di atas juga merupakan tujuan kemaslahatan bersama dari diwajibkannya pengusaha mikrolet untuk berbadan usaha, sehingga hal-hal yang mendatangkan mudharat dapat dihilangkan.

Berdasarkan fakta yang didapatkan di atas penulis meninjau kewajiban berbadan usaha bagi pengusaha mikrolet menimbulkan kemaslahatan. Hal itu sesuai dengan kaidah fikih yang berbunyi:⁵⁵

لَا ضَرَرٌ وَلَا ضَرَارٌ

Artinya: “Tidak boleh membahayakan diri sendiri atau orang lain”

Berdasarkan kaidah fikih yang disebutkan bahwa segala sesuatu yang menimbulkan kemudharatan bagi diri sendiri atau orang lain harus dihilangkan seperti halnya pengusaha mikrolet yang belum memiliki/bergabung dengan badan usaha akan berakibat tidak diperbolehkan untuk beroperasi lagi. Hal ini tentu sangat merugikan diri sendiri serta orang lain dalam hal ini bagi pengusaha mikrolet yang mempunyai supir untuk menjalankan usaha mikroletnya.

Selanjutnya, jika dilihat dari segi keberadaan *masalah* bahwa pengusaha mikrolet yang tidak memiliki badan usaha termasuk kedalam *masalah mulghah* atau *masalah* yang ditolak, yaitu *masalah* yang dianggap baik oleh

⁵⁵ Abbas Arfan, *Kaidah-Kaidah Fiqih Muamalah dan Aplikasinya dalam Ekonomi Perbankan Syariah*, (Jakarta: Direktorat Pendidikan Tinggi Islam, 2012) h. 185

akal, tetapi tidak diperhatikan oleh *syara'*. Seperti alasan yang dipaparkan oleh salah satu pengusaha mikrolet di Kota Batu yaitu bapak Yus Purwantoro yang beralasan bahwa:

“Karena rasa kepercayaan saya kurang bagus terhadap koperasi, *mas*. Berita-berita di TV juga sudah banyak *nayangin* kasus-kasus penipuan yang mengatasnamakan koperasi. Bisa-bisa mikroletku di bawa lari *mas*. Selain itu juga rasanya *eman kalok mobilku* namanya jadi nama koperasi *mas*”.

Hal ini karena secara akal fikiran manusia bahwa tidak memiliki badan usaha untuk mikrolet selama ini memberikan kemaslahatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dan memberikan lapangan pekerjaan bagi orang lain, namun secara *syara'* tidak dibenarkan karena dapat merugikan diri sendiri jika keadaan armada tetap atas nama perorangan. Kerugian yang didapat ketika masih diperbolehkan beroperasi tanpa berbadan usaha ialah pengusaha mikrolet membayar pajak kendaraannya sesuai yang tertera dalam Bukti Pembayaran Pajak Daerah PKB/BBN-KB Dan SWDJKLLJ selain itu, kerugian yang didapat setelah masa berlaku kendaraan telah habis dan tidak ingin bergabung dengan badan usaha ialah tidak diberikannya izin oleh Dinas Perhubungan Kota Batu untuk beroperasi lagi.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Setelah penulis memaparkan hasil penelitian Implementasi Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tentang Kewajiban Berbadan Usaha Bagi Mikrolet Perspektif Hukum Islam (Studi di Dinas Perhubungan Kota Batu). Bahwasanya, penerapan Pasal 139 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap pengusaha mikrolet di Kota Batu bisa dikatakan telah berjalan meskipun tidak seluruh pengusaha mikrolet mematuhi. Keuntungan yang didapat ketika pengusaha mikrolet sudah berbadan usaha ialah mendapatkan subsidi dari pemerintah guna peremajaan armada serta *diskon* dalam membayar pajak kendaraan yang dibayarkan hanya sebesar 30% (tiga puluh persen) dari total yang harus dibayarkan.

Dinas Perhubungan Kota Batu juga memberikan jangka waktu pada pengusaha mikrolet yang belum berbadan usaha. Jangka waktu yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Kota Batu ialah sesuai dengan masa berlaku kendaraan yang dijadikan mikrolet. Jika masa berlaku habis dan pengusaha mikrolet belum berbadan usaha, Dinas Perhubungan Kota Batu akan menindak pengusaha tersebut sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Dinas Perhubungan Kota Batu juga akan memberikan sanksi berupa tidak diberikannya izin untuk beroperasi lagi bagi pengusaha mikrolet yang masih belum berbadan usaha ketika masa berlaku kendaraan sudah habis.

Hukum Islam memandang kebijakan diatas masuk dalam ranah *masalah mulghah*. Hal ini karena Hal ini karena secara akal fikiran manusia bahwa tidak memiliki badan usaha untuk mikrolet selama ini memberikan kemaslahatan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dan memberikan lapangan pekerjaan bagi orang lain, namun secara syara' tidak dibenarkan karena dapat merugikan diri sendiri jika keadaan armada tetap atas nama perorangan. Kerugian yang didapat ialah pengusaha mikrolet tidak mendapatkan subsidi dari pemerintah dan guna subsidi tersebut juga diperuntukan memajukan transportasi di Kota Batu dalam hal ini adalah peremajaan armada mikrolet.

B. Saran

Peneliti menyarankan bahwasanya pentingnya pengusaha angkutan umum agar segera memiliki/bergabung dengan badan usaha dengan bergabungnya pengusaha ke badan usaha akan sangat banyak keuntungan yang didapat. Mengenai permasalahan biaya yang ditanggung ketika balik nama menjadi badan usaha, disini para pengusaha mendapatkan informasi yang salah. Bahwasanya, biaya untuk balik nama akan ditanggung oleh kedua belah pihak antara pemilik kendaraan dan badan usaha yang dituju.

Keuntungan secara materiil yang berdampak pada usaha angkutan tersebut. Keuntungan yang didapat antara lain pengusaha angkutan mendapatkan biaya untuk peremajaan kendaraannya, biaya yang diperuntukkan bagi supir yang dipekerjakan, serta keuntungan yang lain dari keanggotaan koperasi bagi pengusaha angkutan yang bergabung dengan koperasi. Karena, kedepannya fungsi dari koperasi untuk usaha angkutan umum akan memfasilitasi garasi untuk mikrolet serta supir tidak lagi digaji oleh pengusaha mikrolet melainkan dari koperasi.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Amiruddin, 2008, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada
- Arfan, Abbas, *Kaidah-Kaidah Fiqih Muamalah dan Aplikasinya dalam Ekonomi Perbankan Syariah*, Jakarta: Direktorat Pendidikan Tinggi Islam, 2012
- Azwar, Saiful, 1997, *Metode Penelitian*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Basrowi dan Suwandi, 2008, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Rineka Cipta
- Chidir, Ali, 1987, *Badan Usaha*, Bandung: Alumni
- Dahlan, Abdul Rahman, 2011, *Ushul Fiqh*, Jakarta: Amzah
- Dr. Saifullah, 2015, *Tipologi Penelitian Hukum*, Malang: Intelegensia Media
- Dwidjowijoto, Riant Nugroho, 2006, *Kebijakan Publik untuk Negara-Negara Berkembang*, Jakarta: P.T Elex Media Komputindo
- Dye, Thomas R, 2005, *Understanding Public Policy*, New Jersey: Pearson Prentice Hall
- Haroen, Nasrun, 1997, *Ushul Fiqh*, Jakarta: Logos Wacana Ilmu
- Ichsan, Achmad, 1981, *Hukum Dagang*, Jakarta: Pradnya Paramita
- Islamy, Irfan, 2007, *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakanaksanaan Negara*, Jakarta: Bumi Aksara
- J.Moelong, Lexy, 2010, *Metode Penelitian Kualitatif*, Ed.Rev, Jakarta: PT. Remaja Rosdakarya
- Nasution, Dr. Bahder Johan, 2008, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Bandung: Mandar Maju
- Salim, A. Abbas, 2005, *Manajemen Transportasi*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada
- Soejono, Soekanto, 1996, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press
- Subarsono, 2005, *Analisa Kebijakan Publik*, Yogyakarta: Pustaka Belajar
- Sugiyono, 2001, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitataif dan R&D*, Bandung: Alfabeta

Sunggono, Bambang, 2003, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada

Syarifuddin, Amir, 2008, *Ushul Fiqh Jilid II*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group

Tjakranegara, Soegijanto, 2005, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*, Jakarta: Rineka Cipta

Warpani, P. Suwardjoko, 1990, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung: Penerbit ITB

Undang-Undang

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

Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan

Peraturan Menteri Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

Skripsi, Jurnal dan Hasil Penelitian

Abbas Arfan, *Maslahah dan Batasan-Batasannya Menurut Al-Buthi (analisis kitab Dlawabith al-Maslahah fi al-Syari`ah al-Islamiyyah)*, Jurnaldejure Syariah dan Hukum Volume 5 Nomor 1, (Juni 2013)

Daniel C.F Napitupulu, *Tinjauan Yuridis Terhadap Tanggung Jawab Pemilik Mobil Pribadi Yang Digunakan Sebagai Angkutan Umum (Studi pada pemilik kendaraan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum di Bandara Kualanamu International Airport)*, Skripsi, Sumatera Utara: Universitas Sumatera Utara, 2016

Rasti Gustianti, *Analisis Bentuk Usaha Koperasi Dalam Penyedia Jasa Angkutan Umum Terhadap Penyelenggaraan Angkutan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian*, Skripsi, Bandung: Universitas Padjajaran, 2016

Kevin Arlanda Poedjiono, *Pelaksanaan Kewajiban Berbadan Hukum Bagi Usaha Angkutan Kota di Kota Semarang Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan*, Skripsi, Semarang: Universitas Katolik Soegijapranata Semarang, 2017

Website

Zaenal Effendi, “Keinginan Pemkot Surabaya agar Angkot Berbadan Hukum Terganjal”, <https://news.detik.com/berita-jawa-timur/d-3424584/keinginan-pemkot-surabaya-agar-angkot-berbadan-hukum-terganjal>, diakses tanggal 13 September 2017

Wawancara Narasumber

Kusnaldi, *Wawancara*, Terminal Kota Batu, 24 Agustus 2017

Yus Purwantoro, *Wawancara*, Terminal Kota Batu, 29 Oktober 2017

Hariyono, *Wawancara*, Terminal Kota Batu, 29 Oktober 2017

Sentot, *Wawancara*, Terminal Kota Batu, 29 Oktober 2017

Imam Mahdi, *Wawancara*, Dinas Perhubungan Kota Batu, 6 September 2017

LAMPIRAN-LAMPIRAN

A. Wawancara Dinas Perhubungan Kota Batu Bagian Kepala Bidang Angkutan Dan Terminal



B. Pedoman Wawancara di Dinas Perhubungan Kota Batu

Penulis: Bagaimana Dishub Kota Batu dalam melaksanakan kinerjanya terkhusus dalam Pasal 139 ayat (4) UULLAJ?

Narasumber: Kinerja Dishub dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan pakar fungsi berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ beserta PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan baik Peraturan Pusat maupun Peraturan Daerah. Sehingga kinerja dalam penyediaan jasa angkutan umum harus berdasarkan pasal 139 ayat (4) UULLAJ.

Penulis: Faktor-faktor yang menjadi tolok ukur sehingga pasal 139 ayat (4) UULLAJ harus diterapkan?

Narasumber: Telah terbitnya Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Umum. Bisa dilihat dalam Pasal 79. Selanjutnya, mempermudah Dishub dalam melaksanakan pengaturan, pengawasan serta pengendalian, selanjutnya mempermudah perusahaan angkutan dalam memperoleh subsidi dari pemerintah karena sudah berbadan hukum subsidi tersebut bisa digunakan kelangsungan hidup perusahaan terutama peremajaan armada. Namun, subsidi untuk peremajaan armada belum bisa diberikan karena pengusaha angkutan umum disini belum semuanya berbadan usaha. *Nah*, bagi pengusaha angkutan yang sekarang sudah terdaftar di badan usaha, mereka mendapatkan subsidi berupa *diskon* dalam membayar pajak kendaraan mereka, mereka hanya membayar 30% dari pajak yang harus dibayarkan

Penulis: Dishub Kota Batu dalam menerapkan pasal 139 ayat (4) UULLAJ, upaya apa yang telah dilakukan oleh Dishub Kota Batu terhadap pengusaha angkutan umum yang masih berdiri sendiri?

Narasumber: Pemilik angkutan umum yang saat ini masih berdiri sendiri atau kepemilikannya masih atas nama orang dan belum atas nama badan usaha masih diperbolehkan untuk beroperasi di Kota Batu karena kendaraan yang dijadikan angkutan umum belum habis masa berlakunya dan hal tersebut masih diperbolehkan untuk beroperasi, maka dari itu para pemilik angkutan menunggu waktu masa berlakunya habis. Namun, jika masih ingin beroperasi

setelah masa berlaku habis mereka harus mendaftarkan kendaraannya ke salah satu badan usaha. Dengan bergabungnya pengusaha angkutan umum dengan badan usaha maka otomatis kepemilikan kendaraan akan berganti atas nama badan usaha

Penulis: Sanksi hukum apa yang diberikan kepada pengusaha angkutan umum jika masih saja membandel dan tak mau berbadan usaha?

Narasumber: *Nah*, jika mengenai kepemilikan yang belum berbadan usaha setelah masa berlaku kendaraan habis kami pihak Dishub Kota Batu akan memberikan sanksi berupa tidak diberikannya izin beroperasi lagi jika ingin beroperasi lagi *ya* mereka harus *gabung* sama badan usaha

C. Pedoman Wawancara dengan Pengusaha Angkutan Umum

1. Bapak Kusnaldi

Penulis: Bapak dalam menjalankan usaha ini mempunyai berapa kendaraan?

Narasumber: Cuman satu mas

Penulis: Bapak yang menjalankan sendiri atau ada yang *nyupiri*?

Narasumber: *Disupiri* orang mas, aku *wes gak* kuat bawa mobil mas.

Penulis: Kendaraan bapak ini apa sudah bergabung sama koperasi? Sesuai dengan peraturan pasal 139 ayat (4) UULLAJ bahwa angkutan umum wajib berbadan usaha. Apa *jenengan* sudah *tau* kabar tersebut?

Narasumber: Untuk kabar tersebut saya sudah *tau* se-tahun yang lalu mas. Tapi, kendaraan belum kepikiran buat gabung sama koperasi.

Penulis: Alasan bapak, kenapa *kok* sampai sekarang belum bergabung sama koperasi?

Narasumber: Alasan saya tidak bergabung dengan Koperasi soalnya saya cuman punya satu kendaraan saja yang dijadikan mikrolet, selain itu saya juga merugi karena saya punya supir buat ngejalanin mikroletnya mas jadi pendapatan saya kalok nantinya gabung sama koperasi berkurang, terus nama di BPKB sama STNK berubah jadi nama koperasi *lha* pendapatan dari hasil narik mikrolet juga gak sebanding jika nantinya balik nama jadi Koperasi. Takutnya juga saya nantik ada hal-hal yang tidak diinginkan

Penulis: *wah*, kayaknya bapak ini salah info. Jadi gini pak, bahwasanya tanggungan biaya untuk balik nama kendaraan menjadi badan usaha tidak sepenuhnya di tanggung pemilik kendaraan. Nanti pastinya ada kesepakatan antara bapak sama pihak koperasi untuk menanggung biaya balik nama. Selain itu *kalok* bapak *gabung* sama koperasi akan diberi subsidi. *Nah*, subsidi itu juga bisa meringankan beban bapak seperti contoh subsidinya bisa buat biaya peremajaan kendaraan bapak. Dengan info yang saya sampaikan ini apa bapak akan bergabung dengan koperasi nantinya?

Narasumber: *Masih tak pikir-pikir sek mas*. Mobilnya juga belum habis masa berlakunya. Orang dishub waktu itu *ngandani aku, lek wes entek masa STNK ne mikrolet e ga oleh mlaku lek durung gabung nang koperasi*.

2. Bapak Yus Purwantoro

Penulis: Bapak dalam menjalankan usaha ini mempunyai berapa kendaraan?

Narasumber: Mikrolet saya sekarang ini ada 3 yang jalan *mas*.

Penulis: Jadi, mikrolet bapak ini *disupiri* semua ya pak?

Narasumber: Yang *disupiri* cuman 2 *mas*, satunya lagi saya *supiri* sendiri.

Penulis: Kendaraan bapak ini apa sudah bergabung sama koperasi? Sesuai dengan peraturan pasal 139 ayat (4) UULLAJ bahwa angkutan umum wajib berbadan usaha. Apa *jenengan* sudah *tau* kabar tersebut?

Narasumber: Saya sudah *tau mas*. *Lha ben cangkruk ambek wong dishub mesti dielingno aku*. Tapi, mikrolet saya ini belum ada yang saya daftarkan ke koperasi *mas*.

Penulis: Alasan bapak, kenapa *kok* sampai sekarang belum bergabung sama koperasi?

Narasumber: Karena rasa kepercayaan saya kurang bagus terhadap koperasi, *mas*. Berita-berita di TV juga sudah banyak *nayangin* kasus-kasus penipuan yang mengatasnamakan koperasi. Bisa-bisa mikroletku di bawa lari *mas*. Selain itu juga rasanya *eman kalok* mobilku namanya jadi nama koperasi *mas*

3. Bapak Hariyono

Penulis: Bapak dalam menjalankan usaha ini mempunyai berapa kendaraan?

Narasumber: Ada 4 mikrolet sekarang ini *mas*.

Penulis: Bapak yang menjalankan sendiri atau ada yang *nyupiri*?

Narasumber: *Disupiri* orang *mas*.

Penulis: Kendaraan bapak ini apa sudah bergabung sama koperasi? Sesuai dengan peraturan pasal 139 ayat (4) UULLAJ bahwa angkutan umum wajib berbadan usaha. Apa *jenengan* sudah *tau* kabar tersebut?

Narasumber: Ya sudah *tau mas*. Sekarang ini mikrolet saya masih atas nama sendiri, tapi rencana dua mikrolet *tak* daftarin ke koperasi

Penulis: Kenapa *kok gak* semuanya didaftarin ke koperasi pak?

Narasumber: *Nah*, yang 2 nya lagi ini *gak tak daftarin soalnya* keadaan fisik kendaraan juga sudah tidak mumpuni jika beroperasi lagi *ya eman lo mas kalok* semua saya daftarkan ke koperasi *soalnya yang 2 mobil ini sudah gak layak jalan*, juga *nantinya* saya rugi besar harus *service besar-besaran soalnya mobil yang mau didaftarin ke koperasi itu kan harus layak jalan mas*. Ini aja ke 4 mikrolet saya cuman nunggu masa berlaku STNK habis *kalok* sudah habis yang 2 itu *tak daftarin ke koperasi*, yang 2 nya lagi *gak akan saya pakek narik lagi mas*.

4. Bapak Sentot

Penulis: Bapak dalam menjalankan usaha ini mempunyai berapa kendaraan?

Narasumber: Ada 2 mobil *mas*

Penulis: Bapak yang menjalankan sendiri atau ada yang *nyupiri*?

Narasumber: *Disupiri* orang mas.

Penulis: Kendaraan bapak ini apa sudah bergabung sama koperasi? Sesuai dengan peraturan pasal 139 ayat (4) UULLAJ bahwa angkutan umum wajib berbadan usaha. Apa *jenengan* sudah *tau* kabar tersebut?

Narasumber: Untuk kabar tersebut saya sudah *tau* mas. Tapi, 2 mobil saya masih atas nama saya *mas*.

Penulis: Alasan bapak, kenapa *kok* sampai sekarang belum bergabung sama koperasi?

Narasumber: Alasan saya yang pertama karena masa berlaku 2 (dua) mikrolet saya masih panjang sekitar 4 tahun lagi. Kedua, selain masih panjang mobil yang saya jadikan mikrolet ini masih terbilang mobil baru jadi *sayang* rasanya *kalok* harus *gabung* sama koperasi. Ketiga, semua mikrolet saya ini ada yang *nyupiri mas*, jadi *kalok gabung sama* koperasi otomatis pendapatan saya beserta supir jadi berkurang, ketika saya harus balik nama menjadi nama koperasi *lha* biaya balik nama *gak* murah *mas*. *Kasian* supirku *mas*. Tapi, mungkin kedepannya beberapa mobil saya akan saya daftarkan ke koperasi *soalnya* mata pencaharian saya *cuman dari ini mas*.

D. Kuisisioner

KUISISIONER KEPEMILIKAN MIKROLET BERDASARKAN JALUR TRAYEK LANDUNGSARI MENUJU KOTA BATU

IDENTITAS RESPONDEN

Untuk pertanyaan ini dimohon kesediaan bapak/ibu untuk menjawab pertanyaan kemudian memberi tanda (X) atau lingkaran (O) pada jawaban sesuai dengan jawaban responden.

1. Banyaknya angkutan yang dimiliki:
 - a. Lima (5) kendaraan
 - b. Tiga (3) kendaraan
 - c. Dua (2) kendaraan
 - d. Lain-lain..... (sebutkan)
2. Umur:
 - a. Kurang Dari 30 Tahun
 - b. Sama Atau Diatas 30 Tahun
3. Mempunyai pekerja/supir:
 - a. Tidak punya
 - b. Punya
4. Status mikrolet/angkutan:
 - a. Sudah memiliki Koperasi
 - b. Belum memiliki Koperasi
 - c. Lain-lain.... (sebutkan)
5. Kepuasan bagi yang sudah bergabung dengan koperasi:
 - a. Puas
 - b. Tidak puas
6. Kendala yang dihadapi pengusaha sehingga tidak memiliki koperasi:
 - a. Biaya yang mahal
 - b. Kendaraan sudah tidak layak jalan
 - c. Lain-lain.... (sebutkan)

Setiap orang dapat mempunyai jawaban yang berbeda-beda berdasarkan keadaan masing-masing, oleh karena itu pilihlah jawaban yang paling sesuai dengan yang anda rasakan, karena tidak ada jawaban yang dianggap salah.

E. Surat Izin Penelitian

 **PEMERINTAH KOTA BATU**
KANTOR KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
 Jl. Jenderal Sudirman 507 Balaikota Among Tani Gedung B Lantai 2

KOTA BATU

Batu, 10 Januari 2017

Nomor : 07210097/422.207/2017 Kepada
 Lampiran : - Yth. Kepala Dinas Perhubungan Kota Batu
 Perihal : Ijin Pra- penelitian → Di

BATU

Menunjuk surat pengantar dari Wakil Dekan Bidang Akademik UIN Maulana Malik Ibrahim Malang Nomor : Un.03.2/TL.01/79/2017 Tanggal : 06 Januari 2017 Perihal : Ijin Pra - penelitian, bersama ini diberitahukan bahwa :

Nama : MUHAMMAD LUKMAN IBRAHIM
 NIM : 13220014
 Jurusan : Hukum Bisnis Syariah
 Fakultas/Universitas : Syariah/ UIN Maulana Malik Ibrahim Malang
 Alamat : Jl. Gajayana no.05 Malang

Bermaksud mengadakan Ijin Pra - penelitian pada Instansi yang Saudara pimpin dengan ketentuan sebagai berikut :

Judul : Faktor - faktor tidak memiliki badan usaha oleh pemilik angkutan umum perspektif UU no.22 tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan dan PP1 no. 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan

Data yang dicari : - Pemilik Angkutan umum yang masih berstatus milik perorangan
 - Pemilik angkutan umum yang sudah berstatus badan hukum

Lokasi : Bidang angkutan dan terminal Kota Batu
 Peserta : -
 Waktu : 06 Pebruari 2017 s/d 10 Pebruari 2017

Selama melakukan kegiatan wajib mentaati peraturan dan tata tertib yang berlaku dan melaporkan secara tertulis hasil kegiatannya kepada instansi setempat.
 Demikian untuk menjadikan maklum.

An. WALIKOTA BATU
 KEPALA KANTOR KESATUAN BANGSA
 DAN POLITIK KOTA BATU



F. Daftar Riwayat Hidup

DATA PRIBADI		
	Nama	MUHAMMAD LUKMAN IBRAHIM
	Tempat, Tgl Lahir	Denpasar, 09 Juli 1995
	Jenis Kelamin	Laki-laki
	Kebangsaan	Indonesia
	Alamat	Jl. Raya Dirgantara A1/12 Kelurahan Lesanpuro, Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang, Jawa Timur
	Agama	Islam
	Surat Elektronik	ilukman99@gmail.com

PENDIDIKAN FORMAL			
Tingkat	Tahun	Lembaga Pendidikan	Jurusan
SD	2001 – 2003	SD Muhammadiyah 3 Denpasar	--
SD	2003 – 2007	SDN Sawojajar 5 Malang	--
SMP	2007 – 2010	SMPN 10 Malang	–
SMA	2010 – 2013	SMA “ISLAM” KOTA MALANG	Ilmu Pengetahuan Sosial (IPS)
Universitas	2013 – 2017	Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Kota Malang	Hukum Bisnis Syariah – Strata Satu (S-1)

G. Bukti Konsultasi

BUKTI KONSULTASI

Nama : Muhammad Lukman Ibrahim
 Nim : 13220014
 Jurusan : Hukum Bisnis Syariah
 Dosen Pembimbing : Iffaty Nasyi'ah, SH., M.H.
 Judul Skripsi : IMPLEMENTASI PASAL 139 AYAT (4) UULLAJ
 TERHADAP PENGUSAHA MIKROLET DI KOTA
 BATU PERSPEKTIF MASLAHAH (Studi Di Dinas
 Perhububungan Kota Batu)

No	Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	8 Maret 2017	Bimbingan Proposal Skripsi	
2	07 Juni 2017	Revisi Proposal Skripsi	
3	28 Juli 2017	Bimbingan Bab I, II, dan III	
4	15 Agustus 2017	Revisi Bab I, II, dan III	
5	17 September 2017	Bimbingan Bab IV dan V	
6	5 Oktober 2017	Revisi Bab I, II dan III	
7	15 Oktober 2017	Abstrak	
8	23 Oktober 2017	Revisi Bab IV dan V	
9	24 Oktober 2017	Revisi Abstrak	
10	27 Oktober 2017	ACC Bab I, II, III, IV dan Abstrak	

Malang, 2017

Mengetahui
 a.n. Dekan
 Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah



Dr. Fakhruddin, M.HI
 NIP. 19740819 200003 1 002

