

**PEMBERLAKUAN TARIF ANGKUTAN UMUM PERDESAAN  
BAGI PENGGUNA JASA ANGKUTAN UMUM  
MENURUT PERATURAN DAERAH NO. 27 TAHUN 2013 DAN  
MASLAHAH MURSALAH**

**SKRIPSI**

**Oleh:**

**Kiky Rizky Ananda**

**NIM 12220036**



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH**

**FAKULTAS SYARIAH**

**UNIVERSITAS ISLAM NEGERI**

**MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

**TAHUN**

**2016**

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan kelimuan,  
Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul :

**PEMBERLAKUAN TARIF ANGKUTAN UMUM PERDESAAN BAGI PENGGUNA  
JASA ANGKUTAN UMUM MENURUT PERATURAN DAERAH NO. 27 TAHUN  
2013 DAN MASLAHAH MURSALAH**

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

Malang,

Penulis,

Kiky Rizky Ananda

NIM 1222003

## **HALAMAN PERSETUJUAN**

Setelah membaca dan mengeroksi skripsi saudara Kiky Rizky Ananda NIM 1222036 Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul :

**PEMBERLAKUAN TARIF ANGKUTAN UMUM PERDESAAN  
BAGI PENGGUNA JASA ANGKUTAN UMUM  
MENURUT PERATURAN DAERAH NO. 27 TAHUN 2013 DAN  
MASLAHAH MURSALAH**

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

Malang, Juni 2016

Mengetahui,  
Ketua Jurusan  
Hukum Bisnis Syariah

Dosen Pembimbing,

Dr.H. Mohamad Nur Yasin, S.H., M.Ag

NIP. 19691024 1999503 1 003

Dra. Jundiani, S.H., M. Hum

NIP: 196509041999032001

## **HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI**

Dewan Penguji Skripsi Kiky Rizky Ananda 12220036, Mahasiswa Jurusan Hukum  
Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim  
Malang, dengan judul :

### **PEMBERLAKUAN TARIF ANGKUTAN UMUM PERDESAAN BAGI PENGGUNA JASA ANGKUTAN UMUM MENURUT PERATURAN DAERAH NO. 27 TAHUN 2013 DAN MASLAHAH MURSALAH**

Telah menyatakan lulus dengan Nilai A (Sangat Memuaskan)

Dengan Penguji;

1. H. Khoirul Anam, Lc., M.H ( \_\_\_\_\_ )  
NIP. 19680175 20003 1 001 Ketua
2. Dra. Jundiani, S.H., M.Hum. ( \_\_\_\_\_ )  
NIP. 19650904 199903 2 001 Sekretaris
3. Dr. Suwandi M.H ( \_\_\_\_\_ )  
NIP. 19610415 200003 1 001 Penguji Utama

Malang, 30 Juni 2016  
a.n Dekan

Dr. H. Roibin, M.HI  
NIP. 19681218 199903 1002

## MOTTO

**Tempatkan kejujuran diposisi teratas yaitu direktur kejujuran dan berjuang untuk visi misi hidup yang lebih baik walaupun kejujuran memang menyakitkan tetapi tidak mematikan dan kebohongan memang menyenangkan tetapi tidak menyembuhkan.**



## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

*Alhamdu li Allahi Rabb al-Alamin, la Hawl wala Quwwat illa bi Allah al-Aliyyah al-'Adhim*, dengan hanya rahmat serta hidayah-Nya penulisan skripsi yang berjudul **"Pemberlakuan Tarif Angkutan Umum Perdesaan Bagi Pengguna Jasa Angkutan Umum Menurut Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013 Dan Masalah Mursalah"**. Dapat terselesaikan dengan baik.

Rasa terima kasih penulis ucapkan, karena dengan karunia, petunjuk serta hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. *Shalawat* beserta *salam* senantiasa tercurah kepada Nabi Muhammad SAW yang menjadi revolusioner akhlak dan pemikiran. Berkat keridhoan Allah SWT, dapat di selesaikan dengan penuh curahan cinta yang mendalam, kasih sayangNya dan hati yang selalu berdo'a dengan disertai *istiqomah*. sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar strata 1 (S1) pada Fakultas Syari'ah, Jurusan Hukum Bisnis syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim.

Banyak faktor yang mendukung penulis dalam penyelesaian penulisan skripsi ini. Hal ini terlihat dari para pihak yang turut memberi dukungan moril dan materiil,

berupa bimbingan, saran dan perhatian yang tak terhingga. Dengan segala daya dan upaya serta bantuan, bimbingan maupun pengarahan dan hasil diskusi dari berbagai pihak dalam proses penulisan skripsi ini. Untuk itu perkenankan penulis menghaturkan rasa terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. H. Mudjia Rahardjo selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. H. Roibin, M.HI, selaku Dekan Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dr. H. Mohamad Nur Yasin, S.H, M.Ag, selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Dra. Jundiani, S.H., M. Hum, Selaku dosen pembimbing penulis, Terima kasih penulis haturkan atas waktu yang telah beliau limpahkan untuk bimbingan, arahan, serta motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
5. Musleh Harry, SH, M.Hum, selaku Dosen Wali yang telah banyak memberikan arahan mulai awal perkuliahan hingga proses perkuliahan berakhir.
6. Seluruh Dosen Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah memberikan banyak ilmu selama perkuliahan.

7. Kedua orang tua tercinta, Alm. Molyono Ananda dan Ibu Poniti yang tanpa letih selalu memperjuangkan pendidikan dan kehidupan penulis serta memberikan motivasi dan doa tanpa pernah berhenti kepada penulis.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dalam penyelesaian skripsi ini, diucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya.

Semoga Allah membalas semua amal kebaikan mereka dengan balasan yang lebih dari yang mereka berikan. Penulis menyadari sepenuhnya bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan baik dari segi bahasa, isi maupun analisisnya, sehingga kritik dan saran dari pembaca yang bersifat konstruktif sangat penulis harapkan demi kesempurnaan skripsi ini. Semoga upaya penyusunan skripsi ini bermanfaat bagi kita semua. *Amin Ya Rabba alâmin.*

Malang, 2016

Penulis

**Kiky Rizky Ananda**  
**NIM: 12220036**

## PEDOMAN TRANSLITERASI

Di dalam naskah skripsi ini banyak dijumpai nama dan istilah teknis (*technical term*) yang berasal dari bahasa Arab ditulis dengan bahasa latin. Pedoman transliterasi yang digunakan untuk penulisan tersebut adalah sebagai berikut:

### A. Konsonan

No	Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
1	ا	Tidak dilambangkan	ض	Di
2	ب	B	ط	Th
3	ت	T	ظ	Dh
4	ث	Ts	ع	' (koma menghadap ke atas)
5	ج	J	غ	Gh
6	ح	H	ف	F
7	خ	Kh	ق	Q
8	د	D	ك	K
9	ذ	Dz	ل	L

10	ر	R	م	M
11	ز	Z	ن	N
12	س	S	و	W
13	ش	Sy	ه	H
14	ص	Sh	ي	Y

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 kaa, maka dilambangkan dengan tanda koma di atas ('), berbalik dengan koma (') untuk menggantu lambang “ع”.

### **B. Vokal, Panjang dan Diftong**

Setiap penulisan bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vokal *fathah* ditulis dengan “a”, *kasroh* dengan “i”, *dhommah* “u”.

Khusus untuk bacaan ya' nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “i”, melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan ya' nisbta diakhirnya.

Begitu juga untuk suara diftong, wawu dan ya' setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”.

### **C. Ta'Marbûthah (ة)**

Ta'marbûthah ditransliterasikan dengan “t” jika berada di tengah kalimat, tetapi apabila ta' marbûthah tersebut berada di akhir kalimat, maka transliterasikan dengan menggunakan “h”, atau apabila berada ditengah-ditengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudhaf* dan *mudhaf ilayh*, maka transliterasikan dengan menggunakan *t* yang disambungkan dengan kalimat berikutnya.

### **D. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah**

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

### **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 orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi.

Malang,  
Peneliti,

2016

Kiky Rizky Ananda

NIM 12220026

## DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI .....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI.....	iv
HALAMAN MOTTO .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI .....	x
DAFTAR ISI .....	xi
ABSTRAK.....	xii
ABSTRAK.....	xiii
البحث ملخص .....	xvii
BAB I    PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Identifikasi Masalah.....	10
C. Batasan Masalah .....	11

	D. Rumusan Masalah .....	11
	E. Tujuan Penelitian .....	11
	F. Manfaat Penelitian .....	12
	G. Definisi Konseptual.....	13
	H. Metodologi Penelitian .....	14
	I. Penelitian Terdahulu .....	20
	J. Sistematika Pembahasan.....	30
<b>BAB II</b>	<b>TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>30</b>
	A. Angkutan Umum.....	30
	1. Pengertian Angkutan Umum.....	30
	2. Jenis Angkutan Umum.....	32
	3. Angkutan Perdesaan.....	32
	4. Pelayanan Trayek Angkutan Umum.....	34
	5. Tarif Angkutan Umum.....	36
	6. Sistem Penetapan Tarif .....	37
	7. Masalah Mursalah .....	39
<b>BAB III</b>	<b>HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>40</b>
	A. Pemberlakuan Tarif Angkutan Umum Perdesaan	
	Ditinjau Dari Peraturan Daerah No 27 Tahun 2013 .....	40

	B. Pemberlakuan Tarif Angkutan Umum Perdesaan Dalam Peraturan Daerah No 27 Tahun 2013 Ditinjau Dari Segi Masalah Mursalah.....	55
BAB IV	PENUTUP.....	63
	A. Kesimpulan.....	63
	B. Saran.....	64
	DAFTAR PUSTAKA	
	LAMPIRAN	



## ABSTRAK

Kiky Rizky Ananda, 12220036, **Pemberlakuan Tarif Angkutan Umum Perdesaan Bagi Pengguna Jasa Angkutan Umum Menurut PERDA No. 27 Tahun 2013 dan Masalah Mursalah** Skripsi, Jurusan Hukum Bisnis Syari'ah, Fakultas Syari'ah, Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang, Pembimbing: Dra. Jundiani, S.H., M. Hum

Kata Kunci : Aspek Hukum, Tarif Angkutan Umum Perdesaan, Masalah Mursalah

Jasa angkutan umum perdesaan peranan sangat penting bagi kehidupan masyarakat, khususnya masyarakat yang tidak mempunyai kendaraan pribadi tergolong masyarakat golongan menengah kebawah untuk sampai ketujuan yang diinginkan dengan selamat karena untuk memenuhi aktivitas. Pemberlakuan tarif harus sesuai dengan ketentuan Peraturan Daerah Kabupaten Malang No. 27 Tahun 2013. Tetapi pada kenyataan dilapangan, pengemudi melakukan penarikan semacam tarif liar yang tidak sesuai dengan tarif resmi.

Mengacu pada latar belakang di atas terdapat beberapa rumusan masalah yaitu; 1). Bagaimana pemberlakuan tarif angkutan umum perdesaan menurut Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2013 ? 2). Bagaimana tinjauan hukum tentang tarif angkutan umum perdesaan menurut Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2013 dan Masalah Mursalah? Sedangkan penelitian ini tergolong dalam penelitian hukum normative. Adapun pendekatan penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan. Metode analisis data yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan. Metode analisis data yang digunakan adalah beberapa bahan analisis sebagai pedoman dalam mengolah data bahan skripsi.

Hasil dari penelitian ini yaitu, pertama. Penentuan tarif angkutan umum perdesaan yang dijelaskan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Malang No. 27 Tahun 2013 sudah tidak berjalan dengan baik. Dan dalam pemberlakuanya terjadi pelanggaran pelanggaran yang membuat peraturan pemerintah tidak lagi dapat dilaksanakan dan perlu adanya tindakan lanjutan dari pemerintah guna untuk mengatur ulang penetapan tarif angkutan yang lebih kongkrit lagi. Dalam penetapan tarif tidak lagi melihat dan mengukur dari kenaikan BBM namun harus melihat kondisi besar kecilnya respon konsumen dengan adanya angkutan umum mikrolet diwilayah kabupaten Malang. Angkutan umum masih banyak kekurangan dalam melayani penumpang dengan baik dari segi keamanan, kelayakan dan keselamatan penumpang.

## ABSTRACT

Kiky Rizky Ananda, ID12220036, 2016. Entry Rates in Rural Public Transport Public Transport Service User Share According PERDA No. 27 In 2013 and Maslahah mursalah. Thesis. Department of sharia Business Law, Syaria Fakultas, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang. Advisor: Dra. Jundiani, S.H., M. Hum

---

Key words : Legal Aspects, Rural Public Transport Fares, Maslahah Mursalah

Rural public transport services is a very important role for the community, especially for people who have not a privat vehicle belonging to the lower middle class community to get to the desired destination safely due to take an activity. The tariffs must comply with local regulations of Malang number 27 on 2013. But in fact, the driver already drawn a kind of tariff wildly inconsistent with official rates, or other actions such as dropping off passengers at any desired place without a clear reason, so that the transport destination is actually desired by the passengers exceeds the maximum capacity of the vehicle so thaht the level of passenger satisfaction to be very small.

Refers to the above background there are some formulation of the problem, that is; 1). How the implementation of rural public transport fares according to local regulation number 27 of 2013? 2). How to review the law on rural public transport fares according to local regulation number 27 of 2013 and Maslahah Mursalah? While this study belong to the normative legal research. The approach in this study is the approach to legislation. Methods of data analysis are some of the materials used as a guide in the analysis of process data thesis material

The results of this study is, first. Rural public transport tariff determinaion described in regulation number 27 of 2013 is already well underway in poor districts transportation departement. But in fact, public transportation tariff setting was not run in accordance with the rules that have been written. Seconf, form of comfort and satisfaction felt by passengers less than the maximum because of the technical requirements which became a measure of comfort was not going well. And the operator as the public transport drivers violate local regulation.

الملخص كيمي رزقي أناندا، 12220036، أسعار الدخول في الريف المواصلات العامة خدمة النقل العام حصة  
العضو وفقا للائحة الإقليمية رقم 27 في عام 2013 ومصلاحة المراسلة البحث، قسم القانون التجاري  
مع أحكام الشريعة الإسلامية، كلية الشريعة، جامعة الإسلامية الحكومية مولانا مالك إبراهيم مالانج،  
المشرف: الدكتورة جونديايني المجستير.

كلمات البحث: الجوانب القانونية، العامة أسعار النقل في المناطق الريفية، مصلاحة المراسلة خدمات النقل العامة  
الريفية

دورا هاما جدا بالنسبة للمجتمع، وخاصة الناس الذين ليس لديهم سيارة خاصة تابعة لأفراد الطبقة الوسطى  
والدنيا للوصول إلى الوجهة المطلوبة من قبل الناجين المقرر أن يلتقي النشاط. يجب أن تكون الرسوم الجمركية وفقا  
لأحكام مالانج ريجنسي رقم 27، 2013. ولكن في الواقع هذا المجال، عمل سائق نوع من معدلات سحب ليست  
غير قانونية وفقا لأسعار الفائدة الرسمية.

مشيرا إلى الخلفية البحث فيما يلي بعض صياغة المشكلة، وهي (1: كيف يمكن لتنفيذ أجور النقل العام في المناطق  
الريفية وفقا للائحة الإقليمية رقم 27 عام 2013؟ (2: كيفية النظر في القانون على أجور النقل العام في المناطق  
الريفية وفقا للائحة الإقليمية رقم 27 لعام 2013 ومصلاحة المراسلة؟ في حين أن هذا البحث تنتمي إلى البحوث  
القانونية المعيارية. منهج هذا البحث هو منهج التشريع. طريقة تحليل البيانات المستخدمة هو منهج التشريع. أساليب  
تحليل البيانات المستخدمة هي بعض تحليل المواد كدليل في معالجة البيانات المواد أطروحة.

نتائج هذه الدراسة، أولا. وسائل النقل العام تقرير أجرة في المناطق الريفية وصفها في مالانج ريجنسي اللائحة  
رقم 27 عام 2013 جارية بشكل جيد جدا بالفعل من قبل وزارة النقل مالانج. ولكن واقع الحال في مجال وضع  
تعريف وسائل النقل العام ولا تعمل وفقا للقواعد التي كانت مكتوبة. ثانيا، نوعا من الراحة والارتياح الذي يشعر به  
الركاب أقل من الحد الأقصى بسبب المتطلبات التقنية التي أصبحت على قدر من الراحة لم تسير على ما يرام. والمشغل  
مثل سائقي النقل العام تنتهك اللوائح المحلية.



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi merupakan hal yang sudah lumrah ditemukan di banyak tempat. Seluruh wilayah Indonesia memiliki alat transportasi yang saling menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lainnya. Pentingnya transportasi bagi masyarakat disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Muhammad Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998), h.7.

Secara alamiah, gejala perubahan iklim global telah memberi dampak pada berbagai aspek kehidupan di berbagai tempat. Kondisi ini berimplikasi terhadap semakin meningkatnya fasilitas dan sarana prasarana di wilayah kota dan kabupaten. Untuk itulah diperlukan suatu fasilitas yang dapat memudahkan masyarakat luas di bidang transportasi yang bersifat umum.

Angkutan umum memiliki suatu peranan penting dalam pembangunan perekonomian, untuk menuju keberlanjutan angkutan umum memerlukan penanganan serius. Angkutan merupakan elemen yang sangat penting dalam perekonomian, karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi di kota dan kabupaten, berbagai bentuk moda angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum yang seharusnya berorientasi kepada kenyamanan dan keamanan pengguna, sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi.

Keberadaan kendaraan angkutan umum menjadi sangat penting bagi kepentingan masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi. Dalam Perkembangan kota dan kabupaten pada dasarnya merupakan perwujudan tuntutan kebutuhan yang diakibatkan oleh pertumbuhan banyak penduduk serta kegiatan fungsionalnya.

Angkutan merupakan sarana untuk memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat lain yang dikehendaki, atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Angkutan terdiri dari angkutan orang dengan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, maupun tak bermotor dan angkutan barang. Dilihat dari kepemilikannya angkutan dibedakan menjadi angkutan pribadi dan angkutan umum. Angkutan umum sebagai sarana angkutan, untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Pengguna angkutan umum ini bervariasi, mulai dari buruh, ibu rumah tangga, mahasiswa, pelajar, dan lain-lain.

Angkutan umum harus memiliki alat pendukung yang didalamnya mencakup berbagai unsur (subsistem) sebagai berikut :

1. Ruang untuk gerak (jalan).
2. Tempat awal atau akhir pergerakan (terminal).
3. Yang bergerak (alat angkut/kendaraan dalam bentuk apapun).
4. Pengelolaan yang mengorganisasikan ketiga unsur tersebut.

Unsur masing-masing yang tidak dapat hadir dan beroperasi sendiri-sendiri, semuanya harus terintegrasi secara serempak dan seandainya ada salah satu saja komponen yang tidak hadir, maka alat pendukung proses perpindahan (sistem transportasi) tidak dapat bekerja dan berfungsi.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Fidel Miro. SE. MStr. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Airlanggah. h. 5.

Era moderen seperti sekarang ini masyarakat sangat tergantung dengan angkutan umum untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, karena sebagian besar masyarakat masih menganggap penting keberadaan angkutan umum karena sebagai alternatif bagi masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau juga para pedagang dalam membawa barang dagangannya.

Angkutan umum pedesaan merupakan salah satu modal transportasi yang dapat menjawab kebutuhan masyarakat tersebut, karena seperti diketahui angkutan umum pedesaan merupakan angkutan yang bersifat masal. Dan pada dasarnya masyarakat juga menginginkan pelayanan angkutan umum pedesaan yang nyaman, murah, aman, dan cepat. Seperti yang tercantum di dalam Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

Masyarakat yang masih tergantung dengan angkutan umum ini tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari kapasitas angkut sehingga akibatnya hampir semua angkutan umum yang tersedia terisi penuh dan sesak oleh penumpang. Hal ini menyebabkan para penumpang dalam memakai jasa angkutan umum terkadang kurang nyaman karena kondisi angkutan umum yang penuh dan sesak oleh penumpang.

Kejadian-kejadian diatas dapat dikatakan bahwa transportasi saat ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat sehingga perlu mendapatkan peningkatan kualitas pelayanan transportasi. Peningkatan kualitas disini dari sisi sarana angkutan umum sendiri seperti halnya penambahan jumlah armada angkutan umum sehingga para penumpang dalam memakai jasa angkutan umum bisa merasa nyaman dan aman dalam menggunakan angkutan umum tersebut.

Kenyamanan dan kepuasan oleh penumpang merupakan hal paling penting dalam pengangkutan angkutan umum mikrolet menggunakan mobil penumpang, sehingga kualitas pelayanan dalam melayani konsumen dapat terlaksana dengan baik dan tidak adanya hal-hal yang dapat menimbulkan kerugian penumpang baik itu kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang kerugian materil dan immateril seperti kekecewaan dan kegelisahan yang dirasakan oleh penumpang.

Tindakan lainnya adalah pengemudi melakukan penarikan semacam tarif liar yang tidak sesuai dengan tarif resmi, atau tindakan lain seperti menurunkan penumpang di sembarang tempat yang dikehendaki tanpa suatu alasan yang jelas, sehingga tujuan pengangkutan yang sebenarnya diinginkan oleh penumpang menjadi tidak terlaksana dan juga adanya perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan.

Adapun hal-hal yang mempengaruhi angkutan umum menentukan tarif sendiri atau tarif liar adalah:

- a. Untuk menghindari kerugian yang akan timbul kerugian yang dialami oleh supir angkutan umum sehingga dapat berkurang, dengan melebihi jumlah penumpang setiap harinya, karena sebagai supir angkutan jika memperoleh hasil yang sangat besar membuat baik dan stabil keuangan dari kerja mereka sebagai supir angkutan umum.
- b. Untuk mengejar setoran setiap hari sehingga para supir angkutan umum rata-rata setiap hari mereka harus menyetorkan uang setoran yang sudah disepakati oleh pihak yang punya angkutan dan supir angkutan. Maka kebanyakan supir angkutan umum memilih mengangkut penumpang hingga penuh dan menentukan tarif liar karena setiap harinya uang harus terkumpul guna membayar setoran.
- c. Alasan karena BBM naik sehingga kebutuhan angkutan umum ikut naik guna untuk menutupi kekurangan hasil yang dicapai.
- d. Penumpang yang mulai sepi karena semua masyarakat beralih ke kendaraan pribadi seperti sepeda motor dan mobil.

Hal demikian dalam hal sistem penggajian supir angkutan umum mikrolet kabupaten malang tidak lagi sejalan dengan ketentuan pemerintah dan dasar penetapan tarif harus adanya evaluasi ulang oleh pemerintah.

Peraturan Daerah Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2013 mengenai penetapan tarif angkutan umum perdesaan yang dibuat oleh Bupati Malang diberlakukan agar dapat membantu mewujudkan kesetabilan dan keteraturan dalam

penetapan tarif guna untuk mempermudah proses kegiatan angkutan dan pengangkutan.

Pengemudi dalam menjalankan tugasnya mempunyai tanggung jawab untuk dapat melaksanakan kewajibannya yaitu mengangkut penumpang sampai pada tempat tujuan yang telah disepakati dengan selamat, artinya dalam proses pemindahan tersebut dari satu tempat ke tempat tujuan dapat berlangsung tanpa hambatan dan tidak merasa dirugikan, sehingga tujuan pengangkutan dapat terlaksana dengan lancar dan sesuai dengan nilai guna kepuasan masyarakat.

Pemberian pelayanan minimal jelas merupakan kewajiban oleh penyelenggara jasa demi keamanan dan kenyamanan bersama. Keadilan dalam setiap sendi seharusnya menjadi prioritas dalam menjalankan suatu bisnis.<sup>3</sup> Pembicaraan tentang keadilan tidak pernah berhenti sejak zaman dahulu hingga saat ini, sebab masalah keadilan merupakan hal yang sangat esensial dalam kehidupan manusia.

Selain hukum Nasional, hukum Islam juga memiliki andil dalam perkembangan hukum di Indonesia. Relevansi hukum Islam dengan hukum Nasional di Indonesia juga semakin seimbang. Menyadari tentang keadaan tersebut, para pakar hukum Islam tetap eksis dan dapat dipergunakan untuk menyelesaikan segala

---

<sup>3</sup> Abdul Manan, *Reformasi Hukum Islam di Indonesia*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2007), h. 111.

masalah umat dalam era globalisasi saat ini.<sup>4</sup>Karena jika konsep pemikiran hukum nasional seperti yang tercantum dalam Peraturan Daerah belum bisa menjawab maka hukum Islam muncul sebagai penunjang untuk menjawab permasalahan yang belum terselesaikan dalam hukum Islam lebih khusus Maslaha Mursalah.

Agama Islam menjelaskan bahwa Allah melarang pada umatnya berbuat keji atau munkar dari aturan-aturan yang sudah ditetapkan oleh hukum Islam. Tetapi pada kenyataannya praktek yang ada dilapangan masih banyak perusahaan penyedia jasa angkutan yang sudah lalai dalam pemenuhan penyedia jasa angkutan umum. Dengan begitu masih membuat masyarakat dan konsumen penyedia jasa angkutan umum mikrolet merasa dirugikan.

Sebagai mana firman Allah SWT sebagai berikut (an-Nahl 90)<sup>5</sup>:

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُ بِالْعَدْلِ وَالْإِحْسَانِ وَإِيتَايَ ذِي الْقُرْبَىٰ وَيَنْهَىٰ عَنِ الْفَحْشَاءِ  
وَالْمُنْكَرِ وَالْبَغْيِ ۚ يَعِظُكُمْ لَعَلَّكُمْ تَذَكَّرُونَ ﴿٩٠﴾

---

<sup>4</sup> Abdul Manan, *Reformasi Hukum Islam di Indonesia*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2007), h. 250.

<sup>5</sup> QS. AN-Nahl (16): 90.

*“Sesungguhnya Allah menyuruh (kamu) Berlaku adil dan berbuat kebajikan, memberi kepada kaum kerabat, dan Allah melarang dari perbuatan keji, kemungkaran dan permusuhan. Dia memberi pengajaran kepadamu agar kamu dapat mengambil pelajaran”.*<sup>6</sup>

Agama Islam menjelaskan juga tentang keadilan dan *ta'zir* sanksi dalam pelanggaran yang terjadi, hukum Islam juga menjelaskan tentang adanya keseimbangan hukum antara suatu hal yang mempunyai pengaruh kuat diantara hukum Islam tersebut. Dengan menggunakan hukum Islam khusus seperti Maslaha maka akan memunculkan kemaslahatan umat yang dapat memelihara aspek kehidupan manusia. Seperti halnya dalam ayat Al-Qur'an seperti berikut (al-Ambiyaa')<sup>7</sup> 107:

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ ﴿١٠٧﴾

*“Dan Tiadalah Kami mengutus kamu, melainkan untuk (menjadi) rahmat bagi semesta alam”*

---

<sup>6</sup>Departemen Agama, *Al-Qur'an dan Terjemahan dengan Transliterasi Arab Latin* (Bandung: CV Gema Risalah Press Bandung, 2007)h. 529.

<sup>7</sup> QS. Al-Ambiyaa' (26): 107.

Ketertiban dan kepatuhan hukum atas semua aturan yang diberlakukan haruslah dilaksanakan semaksimal mungkin. Maka mengacu pada pemaparan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang lebih mendalam tentang masalah tersebut dalam skripsi yang berjudul:” Pemberlakuan Tarif Angkutan Umum Perdesaan Bagi Pengguna Jasa Angkutan Umum Menurut Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013 Dan Masalah Mursalah.

### **B. Identifikasi Masalah**

Identifikasi masalah dalam penelitian ini adalah

1. Adanya penarikan tarif yang tidak sesuai dengan ketentuan tarif resmi yang tercantum pada PERDA No. 27 Tahun 2013.
2. Penumpang angkutan umum yang diturunkan di sembarang tempat dan tidak sesuai yang dikehendaki.
3. Perilaku pengangkut yang mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimum kendaraan.

### **C. Batasan Masalah**

Latar belakang masalah yang telah dibahas diatas, maka perlu kiranya masalah yang akan diteliti harus dibatasi, pembatasan masalah dalam penelitian ditujukan agar permasalahan tidak terlalu luas sehingga dapat lebih fokus dalam pelaksanaan dan pembahasannya.

Penelitian ini hanya membatasi pada permasalahan pemberlakuan tarif angkutan umum perdesaan yang beroperasi Kabupaten Malang bagian selatan saja.

#### **D. Rumusan Masalah**

Permasalahan yang diteliti agar menjadi lebih jelas dan penulisan penelitian hukum mencapai tujuan yang diinginkan maka perlu disusun rumusan masalah yang telah diidentifikasi, maka dapat dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana pemberlakuan tarif angkutan umum perdesaan menurut Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2013 ?
2. Bagaimana pemberlakuan tarif angkutan umum perdesaan menurut Masalah Mursalah?

#### **E. Tujuan Penelitian**

Kegiatan penelitian ini dilakukan oleh penulis agar dapat menyajikan data yang akurat sehingga dapat memberi manfaat dan mampu menyelesaikan masalah. Berdasarkan hal tersebut, maka penelitian mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi kapasitas kendaraan yang telah ditentukan.
2. Untuk mengetahui hal-hal yang membuat penumpang tetap merasa nyaman naik angkutan umum walaupun dalam kondisi penuh.
3. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang membuat penetapan tarif sendiri oleh pihak pengendara angkutan umum.

4. Untuk mengetahui dan menjelaskan tentang pemberlakuan tarif angkutan umum perdesaan di wilayah Kabupaten Malang.

#### **F. Manfaat Penelitian**

Manfaat teoritis:

1. Memberikan sumbangan studi kepada penulis dalam penetapan tarif angkutan umum perdesaan di Kabupaten Malang.
2. Digunakan sebagai landasan bagi penelitian selanjutnya yang sejenis dimasa yang akan datang.

Manfaat praktis:

1. Masukan bagi para pihak berkenaan tarif angkutan umum perdesaan di Kabupaten Malang.
2. Penulis bisa mengetahui alasan penyedia jasa dalam menetapkan tarif sendiri walaupun sudah ditetapkan dalam PERDA No. 27 Tahun 2013.
3. Hasil penelitian ini sangat berarti bagi peneliti karena dapat menambah ilmu dan wawasan pengetahuan bagi mahasiswa UIN Maulana Malik Ibrahim Malang Fakultas Syari'ah.
4. Penelitian ini diharapkan akan bermanfaat bagi saya dan khususnya bagi masyarakat yang belum mengetahui tentang penetapan tarif angkutan umum perdesaan menurut hukum Islam.

## G. Definisi Konseptual

Dari uraian yang telah dijelaskan peneliti di atas, ada beberapa hal penting yang harus diketahui sebelum melanjutkan suatu penelitian. Dimana peneliti harus memahami setiap suku kata yang dijadikan judul dalam penelitian. Oleh sebab itu, akan diuraikan beberapa penjelasan mengenai judul penelitian sebagai berikut:

1. Aspek Hukum adalah pandangan yang mempertimbangkan sesuatu hendaknya dari berbagai gagasan, masalah, situasi, sebagai pertimbangan yang dilihat dari sudut pandang tertentu
2. Tarif adalah pungutan yang dikenakan terhadap barang ketika masuk atau keluar batas Negara dan tarif biasanya dihubungkan dengan proteksionisme, kebijakan ekonomi yang membatasi perdagangan antarnegara.<sup>8</sup>
3. Angkutan umum perdesaan merupakan salah satu media transportasi yang beroperasi di wilayah Kabupaten dan digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan kata dari 'kendaraan pribadi'.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Taussig, F. W. "Tarif," *Encyclopedia Britannica* (11th edition, 1911) vol 26 pp. 422-27.

<sup>9</sup> Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.

4. Masalah Mursalah adalah kesejahteraan umum yang dimutlakan masalah bersifat umum menurut istilah ulama Ushul yaitu mendatangkan keuntungan menolak kemudhorotan serta menghilangkan kesulitan daripadanya.<sup>10</sup>

## H. Metode Penelitian

### 1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini termasuk kedalam kategori penelitian hukum normatif (*legal research*) yang mana penelitian ini difokuskan untuk mengkaji kaidah-kaidah atau norma-norma yang ada dalam hukum positif yang berlaku dan yang berhubungan dengan substansi dalam penelitian ini.<sup>11</sup> Masalah yang dibahas dalam hal penelitian ini adalah mengenai studi kasus yang mengacu kepada Peraturan Daerah No 27 Tahun 2013. Alasan menggunakan penelitian hukum normatif (*legal research*) karena dalam penelitian ini peneliti tidak membutuhkan data-data empiris sebagai pelengkap terhadap penelitian yang sedang dilakukan. Melainkan hanya menelaah bahan-bahan hukum sebagai bahan penelitian hukum normatif.

### 2. Pendekatan Penelitian

Suatu penelitian normatif bisa menggunakan pendekatan Perundang-undangan (*statute approach*), karena yang diteliti dalam hal ini adalah berbagai aturan hukum

---

<sup>10</sup> Ahmad Djazuli, *Ilmu fiqh: Penggalan Perkembangan dan Penerapan Hukum Islam*, Op. Cit, hal. 123-125.

<sup>11</sup> Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayumedia, 2007) h. 295.

yang menjadi fokus sekaligus tema sentral suatu penelitian.<sup>12</sup> Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013 Tentang Penentuan Tarif Angkutan Umum Perdesaan di Wilayah Kabupaten Malang. Perundang-undangan adalah peraturan tertulis yang dibentuk oleh lembaga Negara atau pejabat yang berwenang dan mengikat secara umum. Jika demikian, pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi.<sup>13</sup>

Selanjutnya peneliti menggunakan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang dilakukan manakala peneliti tidak beranjak dari aturan hukum yang ada.<sup>14</sup> Selain pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual, peneliti dalam hal ini juga menggunakan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan kasus digunakan dalam penelitian ini untuk menelaah terhadap kasus-kasus yang berkaitan dengan isu yang dihadapi yang telah menjadi peraturan hukum tetap yang tercantum dalam Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013. Pada skripsi ini dilakukan analisis kasus penentuan tarif liar yang mengacu pada peraturan pemerintah berdasarkan hukum yang memikat.

---

<sup>12</sup> Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, h. 302.

<sup>13</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*. (Jakarta: Kencana, 2007), h. 96.

<sup>14</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*. Cet.ke-7, (Jakarta: Kencana, 2007), h. 177.

### 3. Bahan Hukum

Jenis-jenis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum skunder serta bahan hukum tersier. Jenis-jenis bahan hukum tersebut ialah:

#### a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer adalah bahan hukum mengikat, seperti norma, perundang-undangan, catatan-catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim.<sup>15</sup> Peraturan perundang-undangan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Perdesaan Dengan menggunakan mobil Penumpang Umum di Wilayah Kabupaten Malang dan konsep Masalah Mursalah.

#### b. Bahan Hukum Skunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti buku-buku hukum termasuk skripsi, tesis dan disertasi hukum, serta jurnal-jurnal hukum termasuk yang *online*.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, h. 181.

<sup>16</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, h. 196.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yakni bahan hukum yang berfungsi dalam memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus besar bahasa Indonesia, kamus hukum, ensiklopedia, dan lain-lain<sup>17</sup>

4. Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Metode pengumpulan bahan hukum primer dalam penelitian normative antara lain dengan melakukan penentuan bahan hukum, inventarisasi bahan hukum yang relevan, dan pengkajian bahan hukum.<sup>18</sup> Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah hasil dari proses metode dokumentasi beberapa buku, tulisan, makalah, artikel, majalah, jurnal, koran atau karya para pakar yang relevan dengan tema kajian.<sup>19</sup> Di antaranya dokumen yang penulis gunakan adalah Peraturan Daerah No. 27 tahun 2013 tentang Penetapan Tarif Angkutan Perdesaan dengan menggunakan mobil penumpang umum di wilayah Kabupaten Malang.

Bahan hukum sekunder diperoleh melalui buku-buku, dokumen, laporan-laporan hasil penelitian, makalah-makalah, jurnal-jurnal ilmiah dan artikel-artikel yang berkaitan dengan penelitian ini. Bahan hukum tersier diperoleh dengan mengutip langsung dari kamus glosarium dan doktrin-doktrin yang berkaitan langsung dengan masalah yang dapat diangkat penulis.

---

<sup>17</sup> Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, h. 296.

<sup>18</sup> Tim Fakultas Syariah, *Pedoman Panduan Karya Ilmiah*, (Malang: UIN Malang, 2012), h. 22.

<sup>19</sup> Saifullah, *Metode Penelitian Normatif. (Handout, Fakultas Syariah UIN Malang, 2014)*, t.h

Bahan-bahan hukum tersebut dikumpulkan dengan cara menginventaris semua bahan-bahan hukum yang berkaitan dengan hukum transportasi yang mengatur tentang pemberlakuan tarif angkutan umum perdesaan

## 5. Metode Pengolahan Bahan Hukum

Untuk mengelola keseluruhan bahan hukum yang diperoleh, maka perlu adanya prosedur pengelolaan dan analisis bahan hukum yang sesuai dengan pendekatan yang digunakan. Sesuai dengan metode yang digunakan dalam penelitian ini, maka tehnik analisis data yang digunakan peneliti adalah analisis deskriptif kualitatif atau analisis isi (*content analysis*). yaitu menggambarkan secara jelas, luas dan mendalam secara sistematis dari seluruh obyek tentang realitas yang terdapat dalam masalah tersebut.<sup>20</sup> Adapun proses analisis bahan hukum yang peneliti gunakan dalam penelitian ini dengan melakukan pengolahan bahan hukum sebagai berikut:

### a. *Editing*,

Proses *editing* yaitu melalui pemeriksaan kembali bahan-bahan hukum yang diperoleh terutama mengenai kelengkapannya, kejelasan makna, kesesuaian, serta relevansinya dengan kelompok yang lain.<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> Comy R. Setiawan, *Metode Penelitian Kualitatif – Jenis, Karakter, dan Keunggulannya* (Jakarta: Grasindo, 2010), h. 9.

<sup>21</sup> Saifullah, *Metode Penelitian Normatif. (Handout, Fakultas Syariah UIN Malang, 2014)*, t.h

b. *Coding*,

Proses *coding* yakni memberikan catatan atau tanda pada setiap jenis sumber bahan hukum (perundang-undangan, literatur, atau dokumen) pemegang hak cipta (nama penulis, tahun terbit) dan urutan rumusan masalah.

c. *Reconstructing*,

Rekontruksi bahan (*reconstructing*) yakni dengan menyusun ulang bahan hukum, dimana peneliti akan mengerucutkan persoalan diatas dengan menguraikan bahan hukum dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif sehingga memudahkan pembaca untuk memahami dan menginterpretasi.

d. *Systematizing*

Langkah terakhir pengolahan bahan hukum dalam penelitian ini yakni mensistematiskan bahan hukum (*systematizing*) yaitu menempatkan bahan hukum berurutan menurut kerangka sistematika pembahasan berdasarkan urutan rumusan masalah.<sup>22</sup>

---

<sup>22</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004), h. 126.

## I. Penelitian Terdahulu

Pada bagian ini diuraikan tentang penelitian atau karya ilmiah yang berhubungan dengan penelitian, untuk menghindari plagiasi. Disamping itu, menambah referensi bagi peneliti sebab semua konstruksi yang berhubungan dengan penelitian telah tersedia. Berikut ini adalah karya ilmiah yang berkaitan dengan penelitian, antara lain:

Pertama, penelitian yang berjudul “Analisa Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, ATP Dan WTP”. Oleh Sekar Arum dan Samin, Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Malang, Jurusan Sipil Fakultas Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Malang. Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah: Penentuan besaran tarif angkutan membutuhkan penanganan dan kebijakan yang arif, Data didapat dengan penyebaran kuisioner kepada pengguna angkutan bus PO. NUANSA INDAH dan juga wawancara dengan pengelola bus PO. NUANSA INDAH kemudian data di analisis, hasil data analisis untuk memenuhi besarnya biaya operasional kendaraan (BOK) yang dikeluarkan oleh operator PO. NUANSA INDAH dan mengetahui daya beli penumpang dari kemampuan (*ability*) dan kemauan (*willingness*) untuk membayar tarif bus kota. Hasil analisis dan menunjukkan tarif berdasarkan BOK Rp. 14.140,4, berdasarkan *Ability To Pay* (ATP) pada hari kerja sebesar Rp. 22.500 untuk kategori umum dan Rp. 12.500 untuk kategori pelajar pada hari libur sebesar Rp. 22.500 untuk kategori umum dan Rp.

12.500 untuk kategori pelajar. Besarnya nilai Willingness To Pay (WTP) pada hari kerja sebesar Rp. 22.291,9 untuk kategori umum dan Rp 22.656,25 untuk kategori pelajar hari libur sebesar Rp.23.100,172 untuk kategori umum dan Rp. 19.192,30 untuk kategori pelajar.

Kedua , penelitian yang berjudul “Kajian Penentuan Tarif Angkutan Kota Di Kota Malang (Studi Kasus Angkutan Kota Trayek AG Dan TST)” oleh Marga Rista, Agung Wijaya, Mufidz Akbar Rizqian, Harnen Sulistio, dan Achmad Wicaksono, Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang, Fakultas Teknik Universitas Brawijaya, Jurusan Teknik Sipil. Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah: Kenaikan harga bahan bakar minyak mempengaruhi kenaikan tarif angkutan kota yang berlaku di Kota Malang. Perlu dilakukan kajian mengenai kesesuaian kenaikan tarif yang berlaku dengan kebutuhan sopir, pemilik kendaraan dan kemampuan penumpang angkutan Kota Malang. Metode penelitian yang digunakan adalah dengan survei statis dan dinamis, analisis biaya operasional kendaraan sopir dan pemilik kendaraan juga kemampuan (ATP) dan kemauan (WTP) penumpang angkutan Kota Malang Trayek AG dan TST. Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah penumpang yang dapat ditampung dalam satu hari. Teknik *sampling* menggunakan rumus metode *random sampling*. Jumlah sampel untuk penumpang trayek AG dan TST masing – masing berjumlah 100 orang. Jumlah armada angkutan yang diteliti sebesar 10% dari jumlah armada yang beroperasi yaitu diambil 30 armada pada

trayek AG dan 12 armada pada trayek TST. Hasil penelitian menunjukkan biaya operasional kendaraan (BOK) harian dari sopir angkutan kota trayek AG sebesar Rp. 225.580 per hari dan untuk trayek TST yaitu sebesar Rp.230.483,33per hari. Dengan tarif yang berlaku sebesar Rp. 4000, pendapatan sopir untuk trayek AG sebesar Rp.2.016.6560 per bulan untuk trayek TST sebesar Rp. 2.035.911 per bulan. Sedangkan pemilik kendaraan mendapatkan penghasilan sebesar Rp 158.703 per bulan untuk trayek AG dan sebesar Rp.541.133,417 per bulan untuk trayek TST. Besar tarif angkutan kota berdasarkan grafik hubungan kemampuan (ATP) dan kemauan (WTP) penumpang angkutan kota adalah sebesar Rp.3.400 untuk trayek AG dan Rp. 3.200 untuk trayek TST. Dengan tarif baru tersebut sopir angkutan kota trayek AG mendapatkan penghasilan Rp. 1.340.379,26 per bulan dan Rp. 637.311,69 untuk trayek TST. Pendapatan sopir dengan tarif berlaku sebesar Rp. 4.000 berada diatas nilai upah minimum regional kota malang, yang berada pada besaran Rp. 1.882.250, sehingga masih relevan untuk diberlakukan. Sedangkan tarif dari grafik ATP dan WTP tidak bisa diberlakukan karena pendapatan sopir setiap bulannya berada dibawah nilai upah minimum regional Kota Malang.

Ketiga, Penelitian yang dilakukan oleh Rahayuningsih dengan judul Analisis Penentuan Tarif standar Angkutan Kota di Kabupaten Banyuwangi bahwa: Tarif adalah biaya yang dibayarkan oleh pengguna jasa angkutan persatuan berat atau penumpaan per kilometer, penetapan tarif dimaksudkan untuk mendorong terciptanya

penggunaan sarana dan prasarana angkutan secara optimum yang dengan mempertimbangkan trayek yang bersangkutan, guna untuk melindungi konsumen pemerintah daerah harus menetapkan tarif yang sesuai sedangkan kebijaksanaan dalam menentukan tariff angkutan didasarkan pada biaya operasi, nilai jasa angkutan dan volume angkutan. Penelitian ini bertujuan: 1) untuk mengevaluasi besar tarif yang sebenarnya diterpkan untuk angkutan kota di wilayah perkotaan Kabupaten Banyuwangi bersarkan analisa biaya operasional kendaraan; 2) untuk mengevaluasi penaruh peningkatan biaya bensin/premium dan diperluas terhadap besarnya tarif. Angkutan kota yang yang diteliti adalah angkutan kota Kabupaten Banyuwangi selama 6 (enam) bulan berturut-turut mulai Bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2006. Untuk menganalisis data dalam penelitian ini menghitung biaya operasional kendaraan, menentukan jumlah penumpang kendaraan per hari dan menentukan besarnya tariff. Hasil penelitian ini ternyata masih memberikan keuntungan yang layak dan wajar bagi pemilik mobil penumpang umum di Kabupaten Banyuwangi.

Hasil penelitian dan pembahasan menunjukkan bahwa kurangnya kesadaran penyedia jasa dimana disini angkutan umum dalam memperhatikan tingkat keselamatan dan kenyamanan penumpang sebagai pengguna jasa dan juga dari segi penumpang sendiri kurang mengerti bahwa hak-hak mereka untuk mendapatkan kenyamanan dan keselamatan dalam memakai jasa angkutan umum terabaikan.

No .	Nama/Perguruan Tinggi/Tahun	Judul	Persamaan	Perbedaan
1.	Sekar Arum dan Samin, Mahasiswa Universitas Muhammadiyah Malang, Jurusan Sipil Fakultas Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Malang.	<b>Analisa Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, ATP Dan WTP</b>	Penelitian tentang Penentuan Tarif Angkutan Umum	Penentuan besaran tarif angkutan membutuhkan penanganan dan kebijakan yang arif, Data didapat dengan penyebaran kuisioner kepada pengguna angkutan bus PO. NUANSA INDAH dan juga wawancara dengan pengelola bus PO. NUANSA INDAH kemudian data di analisis, hasil data analisis untuk

				memenuhi besarnya biaya oprasional kendaraan (BOK) yang di keluarkan oleh oprator PO.NUANSA INDAH dan mengetahui daya beli penumpang dari kemampuan ( <i>ability</i> ) dan kemauan ( <i>willingness</i> ) untuk membayar tarif bus kota.
--	--	--	--	---

2.	<p>Marga Rista, Agung Wijaya, Mufidz Akbar Rizqian, Harnen Sulistio, dan Achmad Wicaksono, Mahasiswa Universitas Brawijaya Malang, Fakultas Teknik Universitas Brawijaya, Jurusan Teknik Sipil.</p>	<p><b>Kajian Penentuan Tarif Angkutan Kota Di Kota Malang (Studi Kasus Angkutan Kota Trayek AG Dan TST)</b></p>	<p>Penentuan tarif angkutan umum Mikrolet</p>	<p>Kenaikan harga bahan bakar minyak mempengaruhi kenaikan tarif angkutan kota yang berlaku di Kota Malang. Perlu dilakukan kajian mengenai kesesuaian kenaikan tarif yang berlaku dengan kebutuhan sopir, pemilik kendaraan dan kemampuan</p>
----	---	---	---	--

				<p>penumpang angkutan Kota Malang.</p> <p>Metode penelitian yang digunakan adalah dengan survei statis dan dinamis, analisis biaya operasional kendaraan sopir dan pemilik kendaraan juga kemampuan (ATP) dan kemauan (WTP) penumpang</p>
--	--	--	--	---

				<p>angkutan Kota Malang Trayek AG dan TST. Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah penumpang yang dapat ditampung dalam satu hari. Teknik <i>sampling</i> menggunakan rumus metode <i>random sampling</i>. Jumlah sampel untuk penumpang trayek AG dan</p>
--	--	--	--	--

				TST masing – masing berjumlah 100 orang.
3.	Rahayuningsih/ Universitas Tujuh Belas Agustus Banyuwangi	<b>Penentuan Tarif standar Angkutan Kota di Kabupaten Banyuwangi</b>	Penelitian tentang Penentuan Tarif Angkutan Umum Kabupaten	Dalam penelitian ini peneliti meneliti tentang penentuan tarif angkutan umum di wilayah kota dan menganalisis data dalam penelitian ini menghitung biaya

				operasional kendaraan, menentukan jumlah penumpang kendaraan per hari dan menentukan besarnya tarif
--	--	--	--	---

**J. Sistematika Pembahasan**

Untuk memudahkan pembahasan dalam penelitian ini, maka dibutuhkan sistematika penulisan, yang akan dipaparkan dalam empat bab sebagai berikut:

Bab *Pertama*, yakni bagian pendahuluan yang membahas latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian. Adapun latar belakang penelitian yaitu menggambarkan permasalahan yang akan diteliti, serta memberikan landasan berpikir akan pentingnya penelitian ini. Kemudian rumusan masalah merupakan serangkaian permasalahan yang akan diteliti. Tujuan penelitian serta manfaat penelitian dapat memberikan kontribusi bagi ilmu pengetahuan bagi masyarakat pada umumnya maupun bagi peneliti khususnya. Metode penelitian dalam proposal ini mencakup jenis penelitian, pendekatan penelitian, sumber hukum,

metode pengumpulan bahan hukum dan metode analisis bahan hukum. Definisi konseptual akan menjelaskan variable-variabel judul yang masih terdengar asing dan belum banyak dipahami oleh orang banyak. Dan beberapa penelitian terdahulu dipaparkan dalam penelitian ini sekaligus sebagai perbandingan dengan penelitian yang sedang peneliti lakukan.

Bab *Kedua*, yakni tinjauan pustaka yang membahas dan menjelaskan terkait dengan angkutan umum, jenis angkutan umum, system penerapan tarif dari segi pengertian hingga isi kandungan yang terdapat didalam PERDA Kabupaten Malang. Serta menjelaskan tentang Masalah Mursalah yang kesemuanya disarikan dari beberapa literatur, jurnal penelitian dan skripsi.

Bab *Ketiga*, merupakan paparan hasil penelitian dan pembahasan tentang tinjauan Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013 tentang penetapan tarif angkutan perdesaan dengan menggunakan mobil penumpang umum di wilayah Kabupaten Malang dan bagaimana cara untuk menyelesaikan pelanggaran mengenai penentuan tarif ditinjau dari Masalah Mursalah.

Bab Keempat, setelah melakukan paparan hasil penelitian dan pembahasan, langkah terakhir adalah menarik kesimpulan dari paparan hasil penelitian dan pembahasan sehingga dapat memberikan penjelasan secara singkat serta pemahaman yang tepat mengenai penetapan tarif angkutan perdesaan dengan menggunakan mobil penumpang umum di wilayah Kabupaten Malang dan bagaimana cara untuk

menyelesaikan pelanggaran mengenai penentuan tarif ditinjau dari Masalah Mursalah. Disamping itu, dalam bab ini juga terdapat saran-saran dari peneliti terhadap hasil penelitian ini, serta saran agar dapat memberikan kontribusi keilmuan serta terbukanya wawasan ilmu baru dengan adanya penelitian ini.





## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Angkutan Umum**

##### **1. Pengertian Angkutan Umum**

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan diangkut oleh orang. Dan menurut Undang-undanga Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1 ayat 1 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan bahwa

perpindahan orang atau barang dari satu tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.<sup>23</sup>Di dalam perangkutan terdapat 5 (Lima) unsur pokok yaitu:

- a. Manusia yang membutuhkan perangkutan,
- b. Barang yang dibutuhkan,
- c. Kendaraan sebagai alat angkut,
- d. Jalan sebagai prasarana angkutan, dan
- e. Organisasi sebagai pengelola angkutan.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.<sup>24</sup> Pemerintah dalam kaitan ini perlu ikut campur tangan dengan tujuan antara lain:

- a. Menjamin sistem operasi yang aman bagi kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan umum, petugas pengelola angkutan dan pengusaha jasa angkutan,
- b. Mengarahkan agar lingkungan tidak terlalu terganggu oleh kegiatan angkutan,

---

<sup>23</sup> Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1 ayat 1 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>24</sup>Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

- c. Menciptakan persaingan yang sehat,
- d. Membantu perkembangan dan pembangunan nasional maupun daerah dengan meningkatkan pelayanan jasa angkutan,
- e. Menjamin pemerataan jasa angkutan sehingga tidak ada pihak yang dirugikan, dan Mengendalikan operasi pelayanan jasa angkutan.

## **2. Jenis Angkutan Umum**

Berdasarkan Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

- a. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
- b. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah pedesaan.
- c. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
- d. Angkutan lalu lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.<sup>25</sup>

## **3. Angkutan Perdesaan**

Angkutan perdesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari terminal dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain yang membedakan angkutan perdesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat,

---

<sup>25</sup> Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan. Angkutan Perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (KM 35 Tahun 2003). Sistranas No. KM 49 (2005) menyebutkan bahwa angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan mempergunakan angkutan umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.<sup>26</sup>

Berdasarkan KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, pelayanan angkutan perdesaan diselenggarakan dengan ciri- ciri sebagai berikut:

- a. Mempunyai jadwal tetap dan atau tidak terjadwal.
- b. Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi.
- c. Pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama.
- d. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang kurangnya terminal tipe C.
- e. Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

---

<sup>26</sup> Keputusan Menteri No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum,

Kelengkapan kendaraan yang digunakan untuk angkutan perdesaan:

- a. Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, belakang kendaraan dan papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan dibagian depan dan belakang kendaraan.
- b. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan Angkutan Perdesaan.
- c. Jati diri pengemudi ditempatkan pada *dashboard*.
- d. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
- e. Daftar tarif yang berlaku.

#### **4. Pelayanan Trayek Angkutan Umum**

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus diperhatikan faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan adalah sebagai berikut<sup>27</sup>:

---

<sup>27</sup> Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum.

a. Pola pergerakan penumpang angkutan umum.

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

b. Kepadatan penduduk.

Salah satu faktor yang menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

c. Daerah pelayanan.

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

d. Karakteristik jaringan.

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

## 5. Tarif Angkutan umum

Tarif angkutan umum adalah tarif yang dikenakan pada angkutan umum. Besarnya tarif ditentukan oleh beberapa aspek, antara lain: kepentingan konsumen pengguna, produsen atau operator pengguna jasa dan kemampuan/ kepentingan pemerintah. Tingkat tarif angkutan dipengaruhi juga oleh perubahan biaya operasi alat angkutan yang ditetapkan berdasarkan biaya operasi satu unit (*unit cost*) dari jasa angkutan tersebut. Pengusaha angkutan selalu menginginkan agar jasa tarif ditetapkan tinggi, sedangkan konsumen menginginkan tarif yang rendah. Tarif dikatakan wajar selama masih berada dalam jangkauan daya beli pemakai jasa angkutan serta dapat menjamin penerimaan yang layak bagi pengusaha angkutan.<sup>28</sup> Adapun jenis tarif yang berlaku dapat dikelompokkan sebagai berikut:

### a. Tarif menurut trayek

Tarif menurut trayek angkutan berdasarkan atas pemanfaatan operasional dari moda transportasi yang dioperasikan dengan perhitungan jarak yang dijalani oleh moda transportasi.

---

<sup>28</sup> Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* (Bandung: Penerbit ITB, 2002), h.72.

b. Tarif lokal

Tarif lokal adalah tarif yang berlaku dalam satu daerah tertentu.

c. Tarif defensial

Tarif defensial adalah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tinggi tarif menurut jarak, berat muatan, kecepatan atau sifat khusus dari muatan yang diangkut.

d. Tarif peti kemas (*container*)

Tarif peti kemas adalah tarif yang diberlakukan untuk membawa kotak/*box* di atas truk berdasarkan ukuran kotak yang diangkut dari asal pengiriman ke tempat tujuan barang.

**6. Sistem Penerapan Tarif**

Sistem penerapan tarif adalah cara pengenaan tarif pada penumpang. Cara yang dipakai akan memegang peranan penting dalam pengolahan angkutan umum agar nilai tarif yang sudah ditetapkan dapat memberikan keadilan bagi semua pengguna dan dapat menggerakkan lalu lintas dengan lancar. Secara umum, menjelaskan tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur dan dihitung menurut kemampuan angkutan. Tarif operasional ialah tarif angkutan dimana terdapat perbedaan tarif menurut jarak kecepatan, atau sifat khusus dari muatan yang diangkut, sedangkan dalam melakukan penetapan besar nilai tarif didasari oleh dua nilai pokok yaitu:

- a. Biaya penyedia angkutan umum,
- b. Keuntungan atau laba yang diinginkan.

Secara umum sistem penerapan tarif digolongkan menjadi:

- a. Sistem *flat* atau rata, yaitu sistem yang menetapkan tarif untuk penumpang seluruh penumpang dan semua jarak.<sup>29</sup>
- b. Sistem *mileage basis* atau berdasarkan jarak, yaitu sistem menetapkan tarif yang berbeda-beda untuk masing-masing penumpang sesuai dengan jauhnya jarak perjalanan.
- c. Sistem *group rates*, merupakan gabungan dari *flat* dan *mileage basis*, yaitu sistem tarif angkutan yang berdasarkan pada asal dan tujuan penumpang.
- d. Sistem *tapering rates* yaitu sistem dengan *mileage basis* atau berdasarkan jarak tetapi penambahan tarif tidak proporsional dengan perubahan jarak. Semakin jauh jarak perjalanan, maka penambahan tarif akan kecil. Sistem ini sangat tepat digunakan untuk perjalanan jarak jauh dengan banyak transit dengan kata lain diberikan harga khusus untuk perjalanan langsung dan menerus.
- e. Sistem tarif berdasarkan status penumpang dalam hal ini tarif dibedakan sesuai dengan status penumpang, sehingga ada kelompok penumpang dengan

---

<sup>29</sup> Dudi Budiman, "Penentuan Struktur", h. 153.

tariff berbeda. Pembagian kelompok ini dapat berdasarkan usia, status dan lain-lain, misalnya pelajar dan non pelajar.

- f. Sistem pembedaan tarif sesuai dengan waktu, yaitu pembedaan berdasarkan jumlah penumpang pada waktu bersangkutan. Keberhasilan pembedaan tariff sistem ini sangat bergantung dari elastisitas perjalanan yaitu perubahan jumlah penumpang jika ada perubahan tarif atau ada perubahan biaya total. Elastisitas dan keberhasilan penetapan tarif dengan pembedaan ini sangat ditentukan oleh jumlah penumpang dan harga tiket awal.

## **B. Definisi Masalah Mursalah**

### **1. Pengertian**

Maslahah Mursalah (kesejahteraan umum) yakni yang dimutlakan masalah bersifat umum menurut istilah Ulama' Ushul yaitu, maslaha dimana syari' tidak mensyari'atkan hukum untuk mewujudkan masalah itu, juga tidak terdapat dalil yang menunjukkan atas pengakuannya atau pembatalanya. Masalahah itu disebut mutlak, karena tidak dibatasi dengan dalil pengakuan atau dalil pembatalan. Penjelasan definisi ini, yaitu bahwa pembentukan hukum itu tidak dimaksudkan, kecuali merealisasikan kemaslahatan ummat manusia. Artinya mendatangkan keuntungan bagi mereka dan menolak madharat serta menghilangkan kesulitan daripadanya. Dan bawasanya kemaslahatan ummat manusia itu tidak terungkap bagian-bagiannya, tidak terhingga pula individu-individunya. Masalahah itu jadi baru menurut perkembangan

lingkungan. Sedangkan pembentukan hukum itu, terkadang mendatangkan keuntungan pada suatu zaman dan mendatangkan madharat pada zaman yang lain. Pada suatu zaman, hukum itu terkadang mendatangkan keuntungan bagi suatu lingkungan dan bisa mendatangkan madharat bagi lingkungan yang lain.<sup>30</sup>

## **2. Dalil-dalil Ulama yang Menjadikan Hujjah Maslahah Mursalah**

Jumhur Ulama ummat Islam berpendapat, bahwa Maslahah Mursalah itu adalah hujjah syari'at yang dijadikan dasar pembentukan hukum dan bawasanya kejadian yang tidak ada hukumnya dalam nash dan Ijma' atau Qiyas atau Ihtisn itu disyariatkan padanya hukum yang dikehendaki oleh masalah umum, dan tidaklah berhenti pembentukan hukum atas dasar masalah ini karena adanya sanksi syari' yang mengakuinya.

Dalil mereka mengenai hal ini ada dua hal:

Pertama, yaitu bahwa masalah ummat manusia itu selalu baru dan tidak ada habisnya. Maka seandainya tidak disyari'atkan hukum mengenai kemaslahatan manusia yang baru dan mengenai sesuatu yang dikehendaki oleh perkembangan mereka, serta pembentukan hukum itu hanya berkisar atas masalah yang diakui oleh syari' saja, maka berarti telah ditinggalkan beberapa kemaslahatan ummat manusia pada berbagai zaman dan tempat. Dan pembentukan hukum itu tidak memperhatikan roda perkembangan ummat manusia dan kemaslahatannya. Hal ini tidak sesuai,

---

<sup>30</sup> Ahmad Djazuli, *Ilmu fiqh: Penggalan Perkembangan dan Penerapan Hukum Islam, Op. Cit*, hal. 123-125

karena dalam pembentukan hukum tidak termasuk merealisasikan kemakmuran umat manusia.

Kedua, bahwasanya orang yang meneliti pembentukan hukum para sahabat, tabi'in dan para mujtahid, maka jadi jelas, bahwa mereka telah menyuarikan beberapa hukum untuk merealisasikan masalah secara umum, bukan karena adanya saksi yang mengakuinya. Maka: Abu Bakar telah menghimpun beberapa lembaran yang cerai berai, yang telah ditulis di dalamnya al-Qur'an dan memerangi para penghalang zakat. Kemudian mengangkat Umar Bin Khattab sebagai gantinya. Umar melaksanakan jatuh talak tiga kali dengan kalimat satu, dia juga menghalangi bagian zakat orang-orang yang dijinakan hatinya, juga menetapkan hasil pajak, pembukuan administrasi pengadaan penjara-penjara, dan memberhentikan pelaksanaan pidana pencurian di tahun kelaparan. Dan Usman menyatukan umat Islam atas satu mushaf, dan disebarluaskannya mushaf itu serta dibakar mushaf lainnya, dan juga menetapkan sebagai ahli waris seorang istri yang dijatuhi talak karena menghindari dan pembagian waris kepadanya. Ali pun membakar para penghianat dari kalangan Syi'ah Rafidhah. Ulama' Hanafiyah melarang multi yang senda-gurau menjadi mufti, dokter yang bodoh yang menjadi dokter, dan orang kaya yang failed mengurus harta benda. Malikiyah membolehkan menahan orang yang dituduh salah dan *mena'zirnya* (menghukumnya dengan hukuman pengajaran) untuk memperoleh pengakuannya. Ulama' Syafi'iyah mengharuskan qishos sekelompok manusia ketika membunuh

seseorang. Masalah-masalah yang menjadi tujuan dalam mensyari'atkan hukum inilah yang disebut masalah mursalah. Para Ulama' mensyari'atkan hukum atas dasar masalah itu, karena itu adalah masalah, dan karena tidak ada dalil syari' yang membatalkannya. Tetapi dalam pembentukan hukum itu mereka tidak hanya memandang masalah sampai terdapat syara' yang mengakuinya, karena itu berkata Imam al-Gazhali: "Bahwasanya sahabat melakukan beberapa hal karena tinjauan masalah secara umum, bukan karena adanya sanksi yang mengakuinya."<sup>31</sup>

### 3. Macam-Macam Masalah

Kekuatan *masalah* dapat dilihat dari segi tujuan *syara'*, yang berkaitan secara langsung atau tidak langsung dengan lima prinsip pokok bagi kehidupan manusia, yang terdiri dari agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta benda.

Ulama ushul fiqh dalam hal ini membagi *masalah* atas beberapa segi, diantaranya:

- a. Dari segi kualitas atau kepentingan kemaslahatan ada tiga macam, yaitu:
  - a) *Maslahah al-Dharuriyyah*, kemaslahatan yang berhubungan dengan kebutuhan pokok umat manusia di dunia dan akhirat, yaitu memelihara agama, jiwa, akal keturunan dan harta. Kelima kemaslahatan ini disebut *al-Mashalih al-Khamsah*. *Mashlahah* ini merupakan yang paling esensial bagi kehidupan manusia, sehingga melenyapkan atau merusak satu dari lima pokok tersebut

---

<sup>31</sup> Ahmad Djazuli, *Ilmu fiqh: Penggalan Perkembangan dan Penerapan Hukum Islam, Op. Cit*, hal. 125-126.

adalah buruk dan meninggalkan serta menjauhi larangan-Nya adalah baik atau *masalahah* dalam tingkat *dhariri*.

b) *Maslahah al-Hajiyah* adalah kemaslahatan yang dibutuhkan untuk menyempurnakan atau mengoptimalkan kemaslahatan pokok (*al-Mashalih al-Khamsah*), yaitu berupa keinginan untuk mempertahankan dan memelihara kebutuhan mendasar manusia (*al-Mashalih al-Khamsah*). *Maslahah* ini merupakan kebutuhan materil atau pokok (primer) kehidupan manusia dan apabila *Maslahah* ini dihilangkan akan dapat menimbulkan kesulitan bagi kehidupan manusia, namun tidak sampai menimbulkan kepunahan kehidupan manusia.

c) *Maslahah al-Tahsiniyyah* kemaslahatan yang sifatnya komplementer (pelengkap), sehingga tidak sampai pada tingkat yang *dhariri* dan *hajiyah*, melainkan berupa keleluasaan dan kepatuhan yang dapat melengkapi kemaslahatan sebelumnya (*Maslahah al-Hajiyah*). Jika *Maslahah* ini tidak terpenuhi, maka kehidupan manusia menjadi kurang indah dan nikmat dirasakan namun tidak dapat menimbulkan kemudharatan.

b. Dari segi keberadaan *Maslahah* ada tiga macam<sup>32</sup>, yaitu:

1. *Maslahah al-Mu'tabarah*, yaitu *masalahah* yang diperhitungkan oleh syari'.  
Maksudnya, ada petunjuk dari syari', baik secara langsung maupun tidak langsung yang memberikan petunjuk pada adanya *masalahah* yang menjadi

---

<sup>32</sup> Amir Syaifuddin, 351-354.

alasan dalam menetapkan hukum. Dari langsung tidak langsungnya penunjuk (dalil) terhadap masalah tersebut, masalah terbagi dua:

- 1) *Munasib mu'atsir*, yaitu ada petunjuk langsung dari pembuat ukum (syar'i) yang memerhatikan *masalah* tersebut, artinya ada petunjuk *syara'* dalam bentuk *nash* atau *ijma'* yang menetapkan bahwa *masalah* itu dijadikan alasan dalam menetapkan hukum. Contoh: tidak baiknya mendekati perempuan yang sedang haid dengan alasan haid adalah penyakit, hal ini disebut *masalah* karena menjauhkan diri dari kerusakan atau penyakit dikaitkan dengan larangan mendekati perempuan, yang disebut *munasib*, dengan penegasan dalam surat al-Baqarah ayat 222.
  - 2) *Munasib mulaim*, yaitu tidak ada petunjuk langsung dari *syara'* baik dalam bentuk *nash* atau *ijma'* tentang perhatian *syara'* terhadap *masalah* tersebut, namun secara tidak langsung ada contoh: berlanjutnya perwalian ayah terhadap anak gadisnya dengan alasan anaknya belum dewasa, "belum dewasa" ini menjadi alasan bagi hukum yang sejenis, yaitu perwalian dalam harta milik anak kecil.'
2. *Maslahah al-Mulghah*, atau *masalah* yang ditolak, yaitu *masalah* yang dianggap baik oleh akal, tetapi tidak diperhatikan oleh *syara'* dan ada petunjuk *syara'* yang menolaknya. Hal ini berarti akal menganggapnya baik dan telah sejalan menolaknya. Hal ini berarti akal menganggapnya baik dan telah sejalan

dengan tujuan *syara'*, namun ternyata *syara'* menetapkan hukum berbeda dengan apa yang dituntut oleh *masalahah*. Umpamanya seorang raja atau orang kaya yang melanggar hukum contohnya menggauli istrinya di siang hari pada bulan Ramadhan, menurut hukum *syar'i* sanksinya adalah puasa dua bulan berturut-turut, tetapi ia menetapkan hukum bahwa harus memerdekakan hamba sahaya, hal ini dianggap baikoleh akal tetapi tidak demikian menurut *syar'i*.

3. *Maslahah al-Mursalah*, atau yang juga bisa disebut istilah yaitu apa yang dipandang baik oleh akal, sejalan dengan tujuan *syara'* dalam menetapkan hukum, namun tidak ada petunjuk yang memperhitungkannya dan tidak ada pula petunjuk *syara'* yang menolaknya, jumbuh ulama sepakat untuk menggunakan *masalahah mu'tabarah*, sebagaimana juga mereka menolak *masalahah mulghah*. Menggunakan metode *masalahah mursalah* dalam berijtihad ini menjadi perbincangan yang berkepanjangan di kalangan ulama.

#### Syarat-syarat *Mashlahah* Yang Dapat Digunakan Sebagai Hajjah<sup>33</sup>

Ukuran yang lebih konkret mengenai *masalahah*, dijelaskan oleh Imam Al-Ghazali dalam *al-Mustashfa*<sup>34</sup>, serta Abdul Wahab Khalaf.<sup>35</sup> serta Abdul Wahab Khalaf.<sup>36</sup> Diantara persyaratan kemaslahatan tersebut adalah:

---

<sup>33</sup> Ahmad Djazuli, *Kaidah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah yang Praktis*, (Cet. III; Jakarta: Kencana,), 29.

<sup>34</sup> Al-Ghazali, *Al-Mustashfa min Iim al-Ushul*, (Mesir;t.pn,tt.), 2.

<sup>35</sup> Abu Zahrah, *al-Alaqah al-Daullyah fil al-Islam, terj: Mahmud Nur*, (Cet, 1; Jakarta: Bulan Bintang, 1973)

- a) Kemaslahatan itu harus sesuai dengan *Maqashid al-syari'ah*, semangat ajaran, dalil-dalil *kulli* dan *qathi'* baik *wurud* maupun dalalahnya.
- b) Kemaslahatan itu harus meyakinkan, artinya kemaslahatan itu berdasarkan penelitian yang cermat dan akurat sehingga tidak meragukan bahwa itu bisa mendatangkan manfaat dan menghindari *mudharat*.
- c) Kemaslahatan itu membawa kemudahan dan bukan mendatangkan kesulitan di luar batas, dalam arti kemaslahatan itu bisa dilaksanakan.
- d) Kemaslahatan itu memberi manfaat kepada sebagian besar masyarakat bukan kepada sebagian kecil masyarakat.

Berbicara tentang kemaslahatan, ada tiga macam ke maslahatan:

1. Kemaslahatan yang ditegaskan oleh Al-Qur'an atau Al-Sunnah. Kemaslahatan semacam ini diakui oleh para ulama. Contohnya seperti hifdzu nafsi, hifdzu mal, dan lain sebagainya.
2. Kemaslahatan yang bertentangan dengan nash syara yang qath'i. Jumhur ulama menolak kemaslahatan semacam ini kecuali Najmuddin Athufi dari Mazhab Maliki. Adapun dalam hal kemaslahatan yang bertentangan dengan nash yang dhani, maka terdapat perbedaan pendapat di kalangan para ulama.
3. Kemaslahatan yang tidak dinyatakan oleh syara', tapi juga tidak ada dalil yang menolaknya. Inilah yang dimaksud dengan al-mursalah. Bentuk ketiga

---

<sup>36</sup> Abd, Wahab al-Khalaf, *Mashadir al-Tasyri' fi ma la Nashsha fih*, (Cet. III; Kuwait: Dar al-Qalam, 1392 H/1972 M)

ini pun tidak disepakati oleh para ulama. Para ulama yang menolak penggunaan istihsan juga menolak penggunaan masalah mursalah ini.

Memang menggunakan al-mashlahah al-mursalah tanpa persyaratan-persyaratan tertentu sangat besar kemungkinan jatuh kepada keinginan hawa nafsu belaka. Oleh karena itu diperlukan persyaratan-persyaratan penggunaan maslahat agar tetap ada dalam nilai-nilai Syari'ah.

Para ulama' dahulu seperti al-Syathibi telah memberikan persyaratan penggunaan al-mursalah. Persyaratan-persyaratan tersebut kemudian dipertegas oleh ulama yang datang kemudian. Abd al-Wahab Khallaf<sup>37</sup> dan Abu Zahrah<sup>38</sup> memberikan pula persyaratan-persyaratan penggunaan al-marslahah al-mursalah. Apabila digabung persyaratan al-mashlahah al-mursalah dari kedua guru besar ini, maka bisa kita simpulkan sebagai berikut:

1. Al-mashlahah al-Mursalah tidak boleh bertentangan dengan Maqashid al-Syari'ah, dalil-dalil kulli, semangat ajaran Islam dan dalil-dalil juz'I yang *qath'I wurudl* dan dalalah-nya.

---

<sup>37</sup> Abdul Wahab Khalaf, dalam buku, Prof. H. A. Djazuli , *Ilmu fiqh: Penggalan Perkembangan dan Penerapan Hukum Islam, Op. Cit*, hal. 86-87.

<sup>38</sup> Abu Zahra, dalam buku, Prof. H. A. Djazuli , *Ilmu fiqh: Penggalan Perkembangan dan Penerapan Hukum Islam, Dr,Op. Cit*, hal. 280.

2. Kemaslahatan tersebut harus meyakinkan dalam arti harus ada pembahasan dan penelitian yang rasional serta mendalam sehingga kita yakin bahwa hal tersebut memberikan manfaat atau menolak kemadaratan.
3. Kemaslahatan tersebut bersifat umum.
4. Pelaksanaanya tidak menimbulkan kesulitan yang tidak wajar.

Banyak sekali contoh-contoh penggunaan al-marshlahah al-mursalah terutama dalam melayani dan mengurus masyarakat, seperti peraturan lalu lintas, adanya lembaga-lembaga peradilan, adanya surat nikah, dan lain sebagainya.





UNIVERSITAS ISLAM NEGERI  
MAULANA MALIK IBRAHIM

### **BAB III**

#### **PEMBAHASAN DAN ANALISIS**

##### **A. Pemberlakuan Tarif Angkutan Umum Pedesaan Di Tinjau dari Peraturan Daerah Nomor 27 Tahun 2013**

Peraturan Daerah Kabupaten Malang No. 27 Tahun 2013 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Umum Pedesaan dengan menggunakan mobil penumpang umum di wilayah Kabupaten Malang mendefinisikan bahwa dalam rangka menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan angkutan umum pedesaan dengan menggunakan mobil penumpang umum, maka perlu menetapkan tarif angkutan

umum perdesaan dengan menggunakan mobil penumpang di wilayah Kabupaten Malang dengan peraturan yang sudah ditetapkan.

Tarif angkutan umum adalah tarif yang dikenakan pada angkutan umum. Besarnya tarif ditentukan oleh beberapa aspek, antara lain: kepentingan konsumen selaku pengguna, produsen selaku operator pengguna jasa, kemampuan dan kepentingan pemerintah. Sistem penerapan tarif adalah cara pengenaan tarif pada penumpang. Cara yang dipakai akan memegang peranan penting dalam pengolahan angkutan umum agar nilai tarif yang sudah ditetapkan dapat memberikan keadilan bagi semua pengguna dan dapat menggerakkan lalu lintas dengan lancar. Secara umum, menjelaskan tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur dan dihitung menurut kemampuan angkutan.

Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan mengenai tarif dan angkutan umum. Mengenai penjelasan angkutan umum tertera dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa angkutan umum adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Angkutan merupakan sarana umum yang sering di pakai masyarakat guna menunjang kegiatan sehari-hari, baik dalam berdagang dan juga berangkat sekolah.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> UU No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, h. 2.

Berdasarkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 42 yang berbunyi Struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum ditetapkan oleh pemerintah.<sup>40</sup> Pemerintah harus memperhatikan kebutuhan penyedia dan pengguna jasa angkutan umum dalam menentukan besar tarif. Angkutan umum merupakan sarana angkutan untuk masyarakat kecil dan menengah supaya dapat melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsinya dalam masyarakat. Pengguna angkutan umum ini bervariasi, mulai dari buruh, ibu rumah tangga, mahasiswa, pelajar, dan lain-lain.

Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013 Kabupaten Malang yaitu peraturan Bupati tentang penetapan tarif angkutan perdesaan dengan menggunakan mobil penumpang umum di wilayah Kabupaten Malang Pasal 1 bahwa dengan peraturan Bupati ini menetapkan tarif angkutan umum perdesaan dengan menggunakan mobil penumpang umum di wilayah Kabupaten Malang sesuai dengan besarnya tarif angkutan yang sudah ditetapkan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari peraturan Bupati ini.<sup>41</sup>

Pengelola angkutan atau operator diwajibkan untuk tetap mengangkut anak sekolah atau pelajar dengan tarif maksimal 50% (lima puluh persen) dari tarif yang ditetapkan.

---

<sup>40</sup> UU No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, h. 5.

<sup>41</sup> PERDA No 27 Tahun 2013 tentang, *Penetapan Tarif Angkutan Perdesaan Dengan Menggunakan Mobil Penumpang Umum*, h. 3.

Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013 Kabupaten Malang dirasa sangat penting untuk penetapan tarif angkutan umum perdesaan Kabupaten Malang karena berguna untuk menstabiliskan tarif ongkos angkutan umum dan penetapan tersebut dirasa sudah sesuai dengan standar pelayanan minimal karena penetapan tersebut sudah diukur dilihat dari kemampuan ekonomi masyarakat. Besarnya tarif angkutan yang dimaksud sudah termasuk premi asuransi jasa raharja.

Keberadaan kegiatan pengangkutan tidak dapat dipisahkan dari kegiatan atau aktivitas kehidupan manusia sehari-hari. Pengangkutan menurut H.M.N Purwosutjipto, tentang pengangkutan adalah orang yang mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan orang dari satu tempat ke tempat dengan selamat. Dengan bagaimana yang dimaksud oleh peraturan pemerintah dalam menyelenggarakan pengangkutan barang dan orang dari satu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat.<sup>42</sup>

Masalah yang terjadi diantara pelaku dan konsumen yang sering muncul di masyarakat menuntut agar pemerintah untuk memberikan informasi mengenai hak-hak konsumen sebagai pihak yang dirugikan agar tujuan untuk meningkatkan kesadaran, pemahaman, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri, serta mengangkat harkat dan martabat konsumen dalam menuntut hak-haknya sebagai konsumen dan menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya

---

<sup>42</sup> Siti Utari. 1994. *Pengangkutan laut*. Jakarta. Balai Pustaka.h. 6.

melindungi konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha.

Pelaku usaha angkutan umum juga perlu menjaga etika dalam melakukan usaha pengangkutan agar penumpang merasa aman dan nyaman dalam memakai jasa angkutan umum. Kewajiban dari pihak pengangkut adalah menjaga keselamatan dan kepuasan penumpang serta barang yang diangkutnya. Dengan demikian maka sejak pengangkut menguasai penumpang dan barang angkutan maka saat itulah pihak pengangkut mulai bertanggung jawab sesuai yang tercantum dalam Pasal 1235 Kitab Undang Undang Hukum Perdata.

Perjanjian pengangkutan juga perlu mendapatkan pengaturan yang memadai dalam Undang-Undang Hukum Perikatan. Sebagaimana diketahui dalam B.W. kita tidak dapat terdapat pengaturannya tentang perjanjian ini yang dapat dianggap sebagai peraturan induknya. Mengenai perjanjian pengangkutan baik dalam bagian-bagian ke-2 dan ke-3 Titel V buku I maupun di dalam titel V, VA dan VB buku II Kitab Undang-Undang Hukum Dagang tersebut tidak dijumpai definisi atau pengertian mengenai perjanjian pengangkutan pada umumnya.<sup>43</sup>

Menurut sistem hukum yang ada di Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, cukup dengan lisan, asalkan ada persesuaian kehendak (*konsensus*). Pengertian tersebut dapat diartikan bahwa untuk

---

<sup>43</sup> Siti Utari. 1994. *Pengangkutan laut*. Jakarta. Balai Pustaka.h. 7.

adanya suatu perjanjian pengangkutan cukup dengan adanya kesepakatan (*konsensus*) diantara para pihak. Dalam praktek sehari-hari, pengangkutan darat terdapat dokumen yang disebut dengan surat mantan seperti yang dimaksud dalam Pasal 90 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.<sup>44</sup>

Perjanjian yang dibuat secara tertulis biasanya pembatasan dituliskan secara tegas dalam syarat-syarat atau klausula perjanjian. Tetapi apabila perjanjian itu dibuat secara tidak tertulis maka kebiasaan yang berintikan keadilan memegang peranan penting, disamping ketentuan Undang-Undang dan bagaimanapun pihak-pihak dalam perjanjian dilarang menghapus sama sekali tanggung jawab. Sesuai tercantum dalam Pasal 470 ayat 1 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, untuk pengangkut.<sup>45</sup>

Berbicara mengenai tarif, memang harus diakui bahwa tarif yang sudah ada saat ini memang tidak layak lagi. Tetapi di sisi lain, dalam kondisi ekonomi sekarang ini kemampuan membayar (*ability to pay*) masyarakat merosot tajam seiring dengan naiknya berbagai komponen biaya hidup. Bagi buah simalakama, bila tarif masih tetap seperti sekarang ini, maka tidak mungkin jumlah kendaraan angkutan umum yang beroperasi akan berkurang jumlahnya.

Dalam penentuan tarif angkutan umum yang sekarang dilakukan ditemukan beberapa perbedaan pendapat, di mana masyarakat pengguna umumnya berpendapat bahwa tarif yang berlaku sekarang lebih banyak memihak pada operator/ pengusaha

---

<sup>44</sup> UU Hukum Dagang tentang, *perjanjian pengangkutan*, h. 4.

<sup>45</sup> UU Hukum Dagang tentang, *perjanjian pengangkutan*, h. 7.

angkutan tanpa melihat pada daya beli masyarakat pengguna. Di lain pihak, dengan adanya krisis ekonomi mengakibatkan kenaikan harga-harga di berbagai sektor. Hal ini dialami pula oleh sektor transportasi yang dalam hal ini sektor angkutan umum, yakni kenaikan harga suku cadang yang sangat tinggi, kenaikan harga bahan bakar serta barang-barang pendukung operasi kendaraan lainnya, sehingga dapat menaikkan biaya operasi kendaraan. Kenaikan harga suku cadang berbanding lurus dengan kenaikan rupiah terhadap kurs dollar, karena sebagian besar suku cadang berasal dari luar negeri (impor).

Dalam penentuan tarif angkutan umum dapat berupa tarif seragam atau tarif berdasarkan jarak. Dalam menetapkan tarif harus melibatkan tiga pihak, yaitu :

1. Penyedia jasa transportasi (*operator*), menjadikan tarif sebagai harga dari jasa yang diberikan,
2. Pengguna jasa angkutan (*user*), menjadikan tarif sebagai biaya yang harus dikeluarkan setiap kali menggunakan angkutan umum,
3. Pemerintah (*regulator*) sebagai pihak yang menentukan tarif resmi, besarnya tarif.
4. Berpengaruh terhadap besarnya pendapatan pada sektor transportasi.

Dalam menyelenggarakan transportasi jalan dengan angkutan umum penumpang di wilayahnya, tertuang dalam pasal 2 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, yakni:

*“Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan mewujudkan lalu-lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat “.*<sup>46</sup>

Jadi analisis dari Fenomena yang terjadi sekarang ini para pelaku usaha angkutan umum masih banyak yang tidak menghiraukan keselamatan dan kenyamanan para penumpangnya. Hanya memikirkan bagaimana cara mendapat keuntungan yang lebih saja dengan cara mengangkut penumpang yang begitu melebihi kapasitas dan menentukan tarif liar yang dijadikan alat untuk memanfaatkan perolehan yang besar tanpa memikirkan persaan, kenyamanan dan keselamatan penumpang.

Kenyataannya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdapat pada Pasal 3 yang menyebutkan bahwa keselamatan, keamanan dan ketertiban merupakan tujuan utama tetapi berbanding kebalik bahkan Undang-Undang No . 22 Tahun 2009 ini seakan dihiraukan dan tidak terpakai karena masih terlalu banyak hak-hak untuk penumpang yang di langgar dan belum terpenuhi.<sup>47</sup> Pelayanan trayek angkutan umum seharusnya memperhatikan faktor-faktor yang digunakan yaitu seperti pola pergerakan penumpang angkutan umum agar tercipta pergerakan yang efisien. Dalam penetapan tarif untuk ongkos pembayaran

---

<sup>46</sup> UU No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, h. 8.

<sup>47</sup> UU No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, h. 8.

angkutan umum harus juga mengikuti daerah pelayanan angkutan umum agar menjangkau semua wilayah wilayah potensial pelayanan yang baik dan taat peraturan hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas umum.

Penumpang merupakan pengguna jasa angkutan umum yang harus di perhatikan keselamatan dan kenyamanannya dalam menggunakan angkutan umum karena penumpang merupakan aset bagi angkutan umum mendapatkan penghasilan karena dengan terjaganya keselamatan dan kenyamanan yang di berikan oleh pemberi jasa atau angkutan umum maka akan banyak juga yang akan memakai jasa angkutan umum tersebut.

Angkutan umum masih banyak kekurangan dalam melayani penumpang baik dari segi keamanan, kelayakan angkutan umum dan juga keselamatan penumpang itu sendiri. Hal demikian sangat diacuhkan oleh para pelaku usaha angkutan umum yang lebih mementingkan kepentingan pribadinya sendiri sehingga banyak sekali kepentingan-kepentingan penumpang yang terabaikan padahal disini penumpang harus diperhatikan segala hak-haknya sebagai pemakai jasa bukan harus diabaikan hak-hak dari pada penumpang itu sendiri sehingga penumpang tidak merasa dirugikan selama memakai jasa angkutan umum karena mereka merasa hak-haknya sebagai pemakai jasa sudah terpenuhi. Akhirnya hanya keterpaksaan dari penumpang

yang muncul karena lemahnya pengetahuan para penumpang tentang peraturan mengenai penentuan tarif dan pelayanan minimal angkutan umum.

Kerugian yang dialami penumpang dengan ulah pelaku usaha angkutan umum seperti halnya yang sering mengangkut penumpang melebihi kapasitas kendaraan, hal seperti ini sangat disayangkan oleh banyak pengguna jasa angkutan umum karena hak-hak penumpang angkutan umum kurang terpenuhi. Hal-hal lain yang merugikan penumpang angkutan umum seperti kenyamanan yang kurang, tingkat keselamatan yang rendah juga kenyamanan dalam menaiki angkutan umum itu sendiri, dan kerugian finansial materil bagi penumpang angkutan umum.

Undang Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 tahun 1999 pada Pasal 4 menegaskan bahwa konsumen mempunyai kewajiban untuk mendapatkan kenyamanan dalam menggunakan jasa atau barang yang dikonsumsi<sup>48</sup> yang kemudian di kuatkan dalam Undang Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomer 22 Tahun 2009 pada Pasal 3 Tentang Tujuan pengangkutan.<sup>49</sup>

Hasil penelitian yang dilakukan oleh peneliti tetang pemberlakuan tarif liar yang dilakukan oleh pelaku angkutan umum terhadap penumpang adalah:

---

<sup>48</sup> UU Perlindungan Konsumen tentang, *Hak dan Kewajiban*, h. 4.

<sup>49</sup> UU No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, h. 7

- a. Tidak bisa mengendarai kendaraan pribadi dimana para angkutan umum ini masih banyak yang tidak bisa menggunakan kendaraan pribadi sendiri terutama ibu-ibu yang sudah agak tua.
- b. Faktor kebutuhan dimana kebutuhan akan angkutan umum untuk melakukan aktifitas sehari-hari membuat para penumpang tetap menggunakan jasa angkutan umum.
- c. Dikejar waktu dimana para penumpang yang dikejar waktu membuat mereka kurang memperdulikan tentang harga tarif.
- d. Tidak adanya alat angkut lain dimana tidak mempunyai alat angkut lain seperti kendaraan pribadi bagi yang tidak mampu membeli kendaraan pribadi ditambah barang bawaan yang banyak. Seperti barang dagangan dan alat alat pekerjaan lain.

Sistem penetapan tarif yaitu cara pengenaan tarif pada penumpang dan para supir angkutan umum kebanyakan dalam menetapkan tarif angkutan mengikuti sistem penetapan tarif *mileage basis* dimana sistem menetapkan tarif yang berbeda beda untuk masing-masing penumpang sesuai dengan jauhnya jarak perjalanan tidak mengikuti ketentuan pemerintah dengan menggunakan metode tarif operasional kemudian para operator juga menggunakan sistem tarif berdasarkan status penumpang,<sup>50</sup> dalam hal ini tarif dibedakan sesuai dengan status penumpang sehingga ada kelompok penumpang dengan tarif berbeda semisal contoh para pelajar. Dengan

---

<sup>50</sup> Dudi Budiman, Penentuan Struktur, h. 153.

kejadian seperti ini sangat bertentangan dengan apa yang sudah ditentukan dalam PERDA dalam penetapan bahwa baik itu masyarakat umum maupun pelajar di peraturan yang sudah ditetapkan disama ratakan. Kemudian para supir tidak sadar akan hal yang mereka lakukan, mereka hanya berpikir penumpang hanya terima saja dengan kondisi yang dialami. Angkutan umum yang penuh seperti itu karena disini supir angkutan umum hanya memikirkan kebutuhan mereka guna mendapatkan hasil yang banyak tanpa memikirkan hak-hak dari penumpang itu sendiri dan membuat pelanggaran yang melanggar hukum seperti yang sudah dijelaskan diatas yaitu penentuan tarif liar. Jadi harusnya penumpang juga harus meminta hak mereka sebagai pengguna jasa angkutan umum agar hak-hak mereka terpenuhi dan tidak mengalami kerugian dan dibodohi oleh ulah para supir angkutan umum yang tidak bertanggung jawab atas nasib penumpang mereka.

Undang- Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 3 tegas tujuan untuk terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar.<sup>51</sup> Jika melihat isi Pasal tersebut bisa dikatakan bahwa para supir angkutan umum telah melanggar apa yang dijadikan tujuan dari pengangkutan itu sendiri dengan tidak mengindahkan keselamatan dan kenyamanan para penumpang angkutan umum. Perjanjian pengangkutan secara umum dilakukan dengan lisan seperti halnya dalam menentukan biaya yang akan di tanggung penumpang jika

---

<sup>51</sup> UU No. 22 Tahun 2009 tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, h. 7.

menggunakan jasa angkutan umum akan tetapi semua itu belum ada kejelasan hak dari penumpang itu sendiri sebagai pemakai jasa dari angkutan umum bahkan yang di kedepankan hanya kewajiban penumpang yang mana sebagai hak dari pengangkut itu sendiri.

Kesesuaian antara kehendak dan pernyataan merupakan dasar dari terbentuknya kesepakatan meskipun terdapat kesesuaian antara kehendak dan pernyataan, suatu tindakan hukum masih dapat dibatalkan karena hal ini terjadi apabila terdapat cacat kehendak. Cacat kehendak terjadi apabila seseorang telah melakukan suatu perbuatan hukum, padahal kehendak tersebut terbentuk secara tidak sempurna. Terdapat beberapa kehendak yang terbentuk secara tidak sempurna tersebut yang dapat terjadi karena:

a. *Mistake* (kesalahan)

Dua pihak yang mengadakan kontrak dengan fakta yang ternyata salah maka pihak tadi dapat membatalkan kontrak setelah mengetahui fakta yang sebenarnya.

b. *Duress* (paksaan)

Salah satu pihak lain menyetujui kontrak dengan ancaman penjara, jiwa atau badan. Ancaman ini dapat saja dilakukan terhadap dirinya, keluarganya dan ancamannya tidak bersifat fisik.

c. *Undue influence* ( penyalahgunaan keadaan )

Penyalahgunaan terjadi apabila seseorang tergerak karena keadaan khusus untuk melakukan suatu perbuatan hukum dan pihak lawan menyalahgunakan hal tersebut.<sup>52</sup>

Penyalahgunaan kehendak disini ada dua macam yaitu penyalahgunaan keunggulan ekonomi dan juga penyalahgunaan kejiwaan. Penyalahgunaan ekonomi sendiri terletak pada ketidakseimbangan kekuatan dalam melakukan tawar menawar atau perundingan antara pihak ekonomi kuat terhadap ekonomi lemah sedangkan penyalahgunaan kejiwaan ketidakmampuan pihak yang dirugikan untuk melakukan perbuatan hukum yang sama sekali tidak dikehendaknya.<sup>53</sup>

Hubungan supir angkutan umum dan penumpang merupakan contoh penyalahgunaan kehendak secara kejiwaan yang dimana penumpang merupakan pihak yang dirugikan karena melakukan perbuatan hukum yang sama sekali tidak dikehendaknya.

Perjanjian sepihak dan perjanjian timbal balik dikenal sebagai pembeda atau pembagian perjanjian disamping yang lainnya karena menimbulkan hak dan kewajiban para pihak maka perjanjian pengangkutan disebut perjanjian timbal balik, yaitu konsumen mendapat hak layanan pengangkutan dengan kewajiban membayar

---

<sup>52</sup> Drs. H.A. Abbas Salim, SE. M.A. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.h. 27-28.

<sup>53</sup> Drs. H.A. Abbas Salim, SE. M.A. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.h.28.

biaya pengangkutan, penyelenggara angkutan, memperoleh hak menerima pembayaran jasa pengangkutan dengan kewajiban menyelenggarakan pelayanan angkutan.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata Pasal 1338 ayat (1) menyebutkan semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya, sehingga dengan asas itu hukum perjanjian menganut sistem terbuka, yang memberi kesempatan bagi semua pihak untuk membuat suatu perjanjian, ketentuan di atas memberikan jaminan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang mengadakan perjanjian.

Kitab Undang Undang Hukum Perdata telah memberikan suatu asas keadilan, yaitu asas pelaksanaan perjanjian secara itikad baik jaminan keadilan itu juga dipedomani pada Pasal 1337 Kitab Undang Undang Hukum Perdata bahwa suatu perjanjian akan dapat dibatalkan jika bertentangan dengan Undang Undang Kesusilaan yang baik dan atau ketertiban umum.

Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan. Selain itu Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan penumpang.

Penumpang angkutan umum agar lebih selektif dalam menggunakan jasa angkutan umum karena penumpang harus memilih angkutan umum yang benar-benar memikirkan hak-hak dari pada para penumpang angkutan umum itu sendiri agar mengurangi resiko kerugian yang di dapat dari penumpang angkutan umum dalam menggunakan jasa angkutan umum. Agar lebih baik lagi mengenai penetapan tarif liar yang dilakukan oleh pihak angkutan bagi penumpang harus menyiapkan uang ongkos tarif yang sesuai dengan harga (pas) dan pihak angkutan harus ada daftar harga sesuai trayek yang dicantumkan di kaca pintu mobil angkutan umum.

Melihat yang ada dalam pemberlakuan tarif angkutan umum dengan supir angkutan umum perdesaan tidak pernah mengembalikan uang kembalian kalau uang kembalianya hanya Rp. 2.000 dari penumpang, disamping itu supir sering semena-mena dalam menerapkan tarif angkutan yaitu jika dilihat dari segi sistem jarak, semakin jarak jauh malah semakin bertambah ongkos tarif yang untuk dibayarkan hal ini semakin membuat penumpang kesal. Padahal dalam Undang-undang telah menjelaskan bahwa tarif angkutan jarak sampai trayek yang dituju sesuai besar yang sudah ditetapkan masing-masing. Sehingga hal ini merugikan bagi penumpang yang menggunakan jasa angkutan.

## **B. Pemberlakuan Tarif Angkutan Umum Perdesaan Dalam Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013 Ditinjau Dari Segi Masalah Mursalah**

Seperti yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya bahwasanya pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Malang yang tercantum didalam PERDA No 27 Tahun 2013 tentang penentuan tarif angkutan umum perdesaan tidak dapat berjalan dengan semestinya, hal ini dikarenakan adanya beberapa penyebab tertentu yang menyebabkan adanya penyimpangan-penyimpangan dalam mematuhi peraturan tersebut. Dalam penyimpangan tersebut adanya penyebab yang menjadi salah satu penyebab terjadinya pelanggaran mengenai penentuan tarif liar salah satunya yaitu karena para pihak operator cenderung tidak setuju apabila menggunakan metode yang ditetapkan pemerintah melalui ketentuan PERDA tersebut, cenderung para operator angkutan umum mikrolet menggunakan metode melihat jarak *sistem mileage basis dan sistem tapering rates*. Sehingga apa yang dilakukan para supir membuat pendapatan melampaui yang ditetapkan pemerintah dan pendapatan yang dihasilkan oleh supir angkutan tidak minim lagi meskipun penumpang yang semakin berkurang (sepi).

Melihat dari permasalahan yang dialami baik itu supir angkutan dan penumpang yang merasa dirugikan ini bukan hanya satu orang saja atau satu pihak saja tetapi sudah menjadi permasalahan umum karena menyangkut hidup orang banyak atau dalam agama Islam disebut dengan masalah mursalah (kemaslahatan

yang tidak disyari'atkan oleh syari'i dalam wujud hukum, dalam rangka mencari kemudharatan). Karena kemaslahatan ini semata-mata untuk mencari kemaslahatan manusia, tidak boleh yang merasa dirugikan oleh yang lainnya yang dimaksudkan dalam rangka mencari yang menguntungkan dan menghindari kemudharatan karena masalah itu berkembang sesuai dengan perkembangan lingkungan.

Adapun masalah itu disebut sebagai masalah mursalah harus memenuhi beberapa syarat-syarat berikut ini:

1. Harus benar-benar merupakan mashlahah, atau hukum mashlahah yang bersifat fikiran. Maksudnya ialah agar bisa di wujudkan pembentukan hukum suatu masalah atau peristiwa yang melahirkan kemaslahatan dan menolak kemudharatan.
2. Berupa mashlahah umum, bukan mashlahah yang bersifat perorangan. Yang dimaksud dengan ini, yaitu agar dapat direalisasikan bahwa dalam pembentukan hukum suatu kejadian dapat mendatangkan keuntungan kepada kebanyakan umat manusia, atau dapat menolak mudharat dari mereka, dan bukan mendatangkan keuntungan kepada seseorang atau beberapa orang saja diantara mereka. kalau begitu, maka tidak dapat disyariatkan sebuah hukum, karena ia hanya dapat merealisasikan mashlahah secara khusus kepada amir atau kepada kalangan elit saja, tanpa memperhatikan mayoritas umat dan

kemashlahatannya. Jadi mashlahah harus menguntungkan (manfaat) bagi mayoritas umat manusia.<sup>54</sup>

3. Pembentukan hukum dengan mengambil kemaslahatan ini tidak berlawanan dengan tata hukum atau dasar ketetapan nash dan ijma'.<sup>55</sup>

Dilihat dari permasalahan diatas, jelas sekali permasalahan ini tidak bersifat pribadi tetapi sudah menyangkut hidup orang banyak atau untuk kemaslahatan umum karena menyangkut kebutuhan hidup sehari-hari, maka dalam Islam tindakan supir angkutan yang masih tetap melakukan penentuan tarif liar yang terjadi dalam angkutan umum perdesaan tidak dapat disalahkan begitu saja, karena tidak adanya dalil-dalil yang melarang ataupun yang membenarkan tindakan mereka, kesalahan yang dialami supir angkutan bersifat umum karena terdesak dengan ekonomi. Dalam macam macam masalah terdapat kekuatan masalah yang dilihat dari segi tujuan syara' yang berkaitan dengan lima prinsip pokok kehidupan yaitu agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta benda kemudian jika dilihat dari segi kualitas kemaslahatan adanya *mashlahah al Dharuryyah* dimana kemaslahatan berhubungan dengan kebutuhan pkk umat manusia didunia dan akherat, yaitu memelihara agama, jiwa, akal, keturunan dan harta. Kelima kemaslahatan ini disebut *al-Mashalih al-Khamsah*.

---

<sup>54</sup> Abdul Wahhab Khallaf, *Kaidah-Kaidah Hukum Islam*, h. 127.

<sup>55</sup> Miftahul Arifin, Faisah Hag, *Ushul Fiqh*, h. 145.

*Mashlahah* ini merupakan yang paling esensial bagi kehidupan manusia, sehingga melenyapkan atau merusak satu dari lima pokok tersebut adalah buruk dan meninggalkan serta menjauhi larangan-Nya adalah baik atau *maslahah* dalam tingkat *dhariri* jadi apa yang dilakukan para operator selaku supir angkutan umum mikrolet tidaklah salah jika mengacu kepada konsep *maslahah* dari segi kualitas kepentingan kemaslahatan. Jika supir angkutan tidak menetapkan tarif liar dan mengangkut penumpang melebihi kapasitas maksimal maka banyak yang merasa dirugikan disamping supir angkutan juga pemilik angkutan yang juga harus mengeluarkan biaya untuk BBM dan biaya perawatan mobil angkutan. Sebagaimana dalam firman Allah SWT,

يَتَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُم بَيْنَكُم بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً  
عَنْ تَرَاضٍ مِّنكُمْ ۚ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ﴿١٦﴾

Artinya : “Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang Berlaku

dengan suka sama-suka di antara kamu. dan janganlah kamu membunuh dirimu.<sup>56</sup> Sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu.

Kemudian didukung dengan As-sunnah yaitu:

قال عمر بن الله عبد أن عن رسول الله صلى الله عليه وسلم أعطوا لأجير أجره يجف عرقه

Artinya; "Diriwayatkan dari Umar ra, bahwasannya Nabi Muhammad saw bersabda, "berikanlah upah pekerja sebelum kering keringatnya."<sup>57</sup>

Untuk itulah sehingga permasalahan tentang tarif angkutan ini tidak menyimpang dari syari'at Islam, tetapi hukumnya di kembalikan hanya untuk mencari keuntungan bersama (kemaslahatan umat) dan menghindari kemudharatan yang terjadi. Tetapi peraturan tetaplah peraturan yang memang harus dilaksanakan dan dipatuhi oleh warganya karena bersifat peraturan itu sendiri mengikat dan memaksa. Apalagi pemerintah dalam menentukan tarif angkutan telah mengadakan survei dilapangan tentang harga suku cadang, biaya perawatan untuk angkutan umum, kenaikan harga BBM dan pendapatan para pengguna jasa angkutan,

---

<sup>56</sup> Larangan membunuh diri sendiri mencakup juga larangan membunuh orang lain, sebab membunuh orang lain berarti membunuh diri sendiri, karena umat merupakan suatu kesatuan.

<sup>57</sup> Hafiz Abi 'Abdullah Muhamad Bin Yazid Al-Qazwayhi, Sunan Ibnu Majah, Juz II, h. 20.

disamping itu pemerintah telah mengadakan kesepakatan bersama-sama dengan pihak yang terkait yaitu ketua ORGANDA (perwakilan dari supir angkutan) tentang penyesuaian tarif angkutan umum sehubungan dengan prosedur tentang penentuan tarif tersebut. Hal ini sesuai dengan konsep *Munasib mu'atsir*, yaitu ada petunjuk langsung dari pembuat ukum (syar'i) yang memerhatikan *masalah* tersebut, artinya ada petunjuk *syara'* dalam bentuk *nash* atau *ijma'* yang menetapkan bahwa *masalah* itu dijadikan alasan dalam menetapkan hukum. Dimana apabila para supir angkutan angkutan umum tidak menentukan tarif liar adanya kerusakan dalam mempertahankan hidup untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Dalam menentukan tarif angkutan umum pemerintah telah sesuai dengan rukun rukun yang terdapat dalam hukum Islam semisal *Ijarah* yaitu suatu akad untuk mengambil manfaat dengan jalan pergantian.<sup>58</sup>

Adanya hubungan timbal balik dimana para pengguna jasa menyewa jasa seseorang kemudian sebagai gantinya pengguna jasa memberikan upah atau ongkos. Masalah ongkos ini sudah ditentukan oleh pemerintah sesuai dengan Peraturan Daerah No. 27 Tahun 2013 mengenai penentuan tarif angkutan umum menggunakan penumpang yang kemudian didukung dengan Undang-Undang No 14 tahun 1992

---

<sup>58</sup> Sayyid Sabiq, *fiqih Sunnah*, h. 15.

tentang lalu lintas dan jalan raya yang terdapat pada pasal 42 bahwasanya “struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum, ditetapkan oleh pemerintah.”<sup>59</sup>

Adapun aplikasinya yaitu upah atau tarif angkutan haruslah dengan rupiah, mata uang yang resmi berlaku di Indonesia dalam melakukan transaksi yang nilai dan wujudnya telah di ketahui dengan jelas, yaitu yang terantum dalam Peraturan Daerah.

Kemudian adanya kesepakatan bersama antara pemerintah, operator selaku supir angkutan dan konsumen tentang besaran tarif angkutan umum di wilayah Kabupaten Malang telah diresmikan sebagai Peraturan Daerah No 27 Tahun 2013 tentang penentuan tarif angkutan umum dengan menggunakan mobil penumpang.

Jadi dari analisis masalah di atas dapat ditarik kesimpulan bahwasanya pelaksanaan Peraturan Daerah Kabupaten Malang No. 27 Tahun 2013 tentang Penentuan Tarif Angkutan Umum Perdesaan dalam pemberlakuannya tidak dilakukan dengan benar dan tidak dapat berjalan dengan semestinya apa yang dilakukan oleh pihak operator, karena adanya pihak-pihak yang merasa dirugikan dan adanya unsur keterpaksaan dan merasa dirugikan. Disamping itu jika penentuan tarif liar ini tetap dilakukan terus-menerus oleh pihak operator maka akan tetap menimbulkan kemudharatan kepada orang banyak yang dirugikan karena dalam masalah itu tidak memiliki kepastian hukum tapi harus mementingkan satu sama lain. Padahal pemerintah dalam menentukan peraturan daerah tentang tarif angkutan

---

<sup>59</sup> *Undang-undang Tentang Transportasi*, hlm 147.

umum telah sesuai dengan hukum islam dan konsep masalah mursalah menjadi penunjang terbentuknya peraturan daerah tersebut walau tidak mempunyai kepastian hukum. Maka konsumen juga harus dilindungi jika pelanggaran ini terus terjadi karena posisi pemilik angkutan lebih kuat dari konsumen.

Dalam Al-qur'an telah di jelaskan bahwa disamping kita patuh kepada Allah dan Rasulnya kita juga harus mematuhi *Ulil Amri* (pemerintah) setempatnya hal ini sesuai dengan Firman Allah dalam Al-qur'an

يَأَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُوْلِي الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِن تَنَزَعْتُمْ فِي شَيْءٍ فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِن كُنتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ الْآخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

*Artinya: Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (Nya), dan ulil amri di antara kamu. kemudian jika kamu berlainan Pendapat tentang sesuatu, Maka kembalikanlah ia kepada Allah (Al Quran) dan Rasul (sunnahnya), jika kamu benar-benar beriman kepada Allah dan hari kemudian. yang demikian itu lebih utama (bagimu) dan lebih baik akibatnya.*

Para ulama' dahulu seperti al-Syathibi telah memberikan persyaratan penggunaan al-mursalah. Persyaratan-persyaratan tersebut kemudian dipertegas oleh

ulama yang datang kemudian. Abd al-Wahab Khallaf<sup>60</sup> dan Abu Zahrah<sup>61</sup> memberikan pula persyaratan-persyaratan penggunaan al-marshlahah al-mursalah. Apabila digabung persyaratan al-mashlahah al-mursalah dari kedua guru besar ini, maka bisa kita simpulkan sebagai berikut:

5. Al-mashlahah al-Mursalah tidak boleh bertentangan dengan Maqashid al-Syari'ah, dalil-dalil kulli, semangat ajaran Islam dan dalil-dalil juz'I yang *qath'I wurudl* dan dalalah-nya.
6. Kemaslahatan tersebut harus meyakinkan dalam arti harus ada pembahasan dan penelitian yang rasional serta mendalam sehingga kita yakin bahwa hal tersebut memberikan manfaat atau menolak kemadaratan.
7. Kemaslahatan tersebut bersifat umum.
8. Pelaksanaanya tidak menimbulkan kesulitan yang tidak wajar.

Banyak sekali contoh-contoh penggunaan al-marshlahah al-mursalah terutama dalam melayani dan mengurus masyarakat, seperti peraturan lalu lintas, adanya lembaga-lembaga peradilan, adanya surat nikah, dan lain sebagainya.

Jika melihat tentang kemaslahatan bersama apa yang dilakukan operator melanggar ketentuan ini sudah bersifat umum dan ini sesuai dengan pendapat Para

---

<sup>60</sup> Abdul Wahab Khalaf, dalam buku, Prof. H. A. Djazuli , *Ilmu fiqh: Penggalan Perkembangan dan Penerapan Hukum Islam, Op. Cit*, hal. 86-87.

<sup>61</sup> Abu Zahra, dalam buku, Prof. H. A. Djazuli , *Ilmu fiqh: Penggalan Perkembangan dan Penerapan Hukum Islam, Dr,Op. Cit*, hal. 280.

ulama' dahulu seperti al-Syathibi dari pendapatnya yang ada dalam butir ke tiga bahwa kemaslahatan harus bersifat umum. Namun demikian hukum yang telah ditetapkan dalam permasalahan tarif angkutan ini tidak menyimpang dalam syari'at Islam, karena menyangkut adanya kemaslahatan bersama atau kemaslahatan umat yang menghendaki adanya kemaslahatan bersama dan menghindari kemudharatan yang akan terjadi. Meskipun begitu kesalahan yang diperbuat oleh supir hanyalah tidak taat kepada Peraturan Daerah Kabupaten Malang No. 27 Tahun 2013 tentang Penentuan Tarif Angkutan Umum Perdesaan disebabkan karena alasan-alasan bebarapa hal yang telah disebutkan diatas sehingga menyebabkan terjadinya pelanggaran.



## **BAB IV**

### **PENUTUP**

Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan adapun simpulan dan saran-saran yang diharapkan dapat memberikan masukan yang berguna bagi para penumpang angkutan umum dan untuk para supir angkutan umum agar lebih memperhatikan hak-hak para penumpang sehingga kedepannya dapat digunakan sebagai pertimbangan para penumpang angkutan umum untuk tetap setia memakai jasa angkutan umum sebagai sarana dan prasarana dalam melakukan aktivitasnya.

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Beragam faktor yang menyebabkan pelaku usaha angkutan umum yaitu supir angkutan menentukan tarif liar yang tidak sesuai dengan ketentuan peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah melalui Peraturan Daerah Kabupaten Malang No. 27 Tahun 2013 banyak penumpang yang dirugikan seperti halnya kerugian materil dan non-materil dalam menggunakan jasa angkutan umum.
2. Pelanggaran terhadap hak penumpang angkutan umum yang dilakukan oleh penyedia jasa angkutan umum jika ditinjau dari konsep Masalah Mursalah tidak

disalahkan maupun dibenarkan karena melihat dari segi kemaslahatan bersama dan sebab musabab melakukan pelanggaran terhadap penentuan tarif liar tersebut.

## **B. Saran**

Adapun saran-saran yang diberikan sebagai berikut :

1. Pelaku usaha angkutan umum perlu menjaga kualitas kendaraan seperti melakukan servis rutin agar sewaktu mengangkut penumpang, kendaraan tidak mengalami kerusakan dan mematuhi ketentuan pemerintah yang sudah disahkan sehingga penumpang merasa nyaman dalam memakai jasa angkutan.
2. Semoga pelaku usaha menyadari atas pelanggaran yang dilakukanya dan lebih mematuhi ketentuan-ketentuan dari pemerintah agar tidak ada yang merasa dirugikan satu sama lain, dan sebaiknya para pemakai jasa mengetahui harga tiap trayek sebelum menggunakan jasa angkutan umum tersebut.

## DAFTAR TABEL

Tabel

1. Tabel 1 perbedaan dan persamaan penelitian terdahulu.....22



## DAFTAR LAMPIRAN

1. LAMPIRAN PERATURAN DAERAH NO 27 TAHUN 2013 TENTANG  
PENENTUAN TARIF ANGKUTAN UMUM PERDESAAN  
MENGUNAKAN MOBIL PENUMPANG



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku Literatur

- Abdul Khalaf. 1996. Alih Bahasa Oleh Helmi (*ilmu Ushul Fiqh*), cet. I, Bandung: Gema Risalah Press.
- Abdul Manan. 2007. *Reformasi Hukum Islam di Indonesia*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Achmad Ichsan, SH. 1981. *Hukum Dagang*. Jakarta. Pradnya Paramita.
- Amir Syaifudin, *Ushul Fiqh jilid 2*. Jakarta: Kencana, 2008.
- Dr. Abdul Halim Barkatullah, S.Ag., S.H., M.Hum. 2010. *Hak-hak Konsumen*. Bandung. Nusa Media.
- Drs. H.A. Abbas Salim, SE. M.A. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta. PT Raja Grafindo Persada.
- Departemen Agama. 2007. *Al-Qur'an dan Terjemahan dengan Transliterasi Arab Latin* Bandung: CV Gema Risalah Press Bandung.
- Departemen Agama Republik Indonesia. 2004. *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, Bandung: Syamil Cipta Media.
- Fidel Miro. SE. MStr. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta. Airlangga.
- Lubis, M. Solly. 1994. *Filsafat Ilmu Dan penelitian*, Bandung: Mandar Maju.
- Marzuki, Peter M. 2005. *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media.
- Muhammad Abdulkadir. 1998. *Hukum Pengangkutan Niaga* Bandung: Citra Aditya Bakti.

Poerwadarminta, W.J.S. 1976. Kamus Umum Bahasa Indonesia, Jakarta, Tim Penyusun. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*.

Jimly Asshiddiqie, Ali Safa'at. 2006. *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*. Sekjen dan Kepaniteraan MK RI. Jakarta.

W. J. S. Poerwadarminta. 1976. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, Departemen P dan K, PN Balai Pustaka, Jakarta.

Wahbah al-Zuhaili. 1986. *Ushul al-Fiqh al-Islami*, Beirut: Dar al-Fikr.

Suwardjoko Warpani. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan* Bandung: Penerbit ITB.

Siti Utari. 1994. *Pengangkutan laut*. Jakarta. Balai Pustaka.

Saifullah. *Metode Penelitian Hukum Normatif*. Malang: Fakultas Syariah, 2014.

Syariah, Tim Fakultas. *Pedoman Panduan Karya Ilmiah*. Malang: UIN Malang Press, 2012.

H. M. N. Purwosutjipto. 1981. *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia 3, Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta.

#### Perundang undangan

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

4. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum.
5. Kitab Undang Undang Hukum Perdata.
6. Kitab Undang Undang Hukum Dagang.
7. Undang-Undang Transportasi

#### **SKRIPSI**

Natalya Inca, *Pemenuhan Standart Pelayanan Minimum Bagi Penumpang Bus Restu Patas Jurusan Malang Surabaya Tinjauan Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dan Maqhasid Al-Syari'ah, Skripsi, Malang: UIN Maliki Malang, 2015.*



## **BUPATI MALANG**

### **PERATURAN BUPATI MALANG NOMOR 27 TAHUN 2013 TENTANG**

### **PENETAPAN TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DENGAN MENGGUNAKAN MOBIL PENUMPANG UMUM DI WILAYAH KABUPATEN MALANG**

**BUPATI MALANG,**

**Menimbang** : bahwa sehubungan dengan kenaikan harga Bahan Bakar Minyak dan dalam rangka menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan angkutan perdesaan dengan menggunakan mobil penumpang umum, maka perlu menetapkan Tarif Angkutan Perdesaan dengan Menggunakan Mobil Penumpang Umum di Wilayah Kabupaten Malang dengan Peraturan Bupati;

**Mengingat** :

1. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4437), sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5052);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3527);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Propinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4737);

5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 89 Tahun 2002 tentang Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum antar Kota Kelas Ekonomi, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 52 Tahun 2006 tentang Perubahan atas Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 89 Tahun 2002 tentang Mekanisme Penetapan Tarif dan Formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum antar Kota Kelas Ekonomi;
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
7. Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral Nomor 18 Tahun 2013 tentang Harga Jual Eceran Jenis Bahan Bakar Minyak Tertentu;
8. Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 14 Tahun 2003 tentang Angkutan Jalan dan Pengujian Kendaraan Bermotor (Lembaran Daerah Kabupaten Malang Tahun 2003 Nomor 8/C);
9. Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 10 Tahun 2007 tentang Kewenangan Pemerintahan Kabupaten Malang Dalam Urusan Pemerintahan Wajib dan Pilihan (Lembaran Daerah Kabupaten Malang Tahun 2007 Nomor 2/E);
10. Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 1 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah (Lembaran Daerah Kabupaten Malang Tahun 2008 Nomor 1/D), sebagaimana telah diubah beberapa kali, terakhir dengan Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 9 Tahun 2013 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Daerah Kabupaten Malang Nomor 1 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah (Lembaran Daerah Kabupaten Malang Tahun 2013 Nomor 1/C);
11. Peraturan Bupati Malang Nomor 9 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Berita Daerah Kabupaten Malang Tahun 2008 Nomor 7/D);

**MEMUTUSKAN:**

Menetapkan : **PERATURAN BUPATI TENTANG PENETAPAN TARIF ANGKUTAN PERDESAAN DENGAN MENGGUNAKAN MOBIL PENUMPANG UMUM DI WILAYAH KABUPATEN MALANG.**

**Pasal 1**

- (1) Dengan Peraturan Bupati ini menetapkan Tarif Angkutan Perdesaan dengan Menggunakan Mobil Penumpang Umum di Wilayah Kabupaten Malang.
- (2) Besarnya Tarif Angkutan Perdesaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Bupati ini.
- (3) Pengelola Angkutan/Operator diwajibkan untuk tetap mengangkut anak sekolah/pelajar dengan tarif maksimal 50 % (lima puluh persen) dari tarif yang ditetapkan.

**Pasal 2**

Besarnya Tarif Angkutan Perdesaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 ayat (2) sudah termasuk premi Asuransi Jasa Raharja.

**Pasal 3**

Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang bertanggung jawab secara administratif maupun teknis atas penetapan Peraturan Bupati ini.

**Pasal 4**

Dengan berlakunya Peraturan Bupati ini, maka Peraturan Bupati Malang Nomor 33 Tahun 2009 tentang Penetapan Tarif Angkutan Perdesaan dengan Menggunakan Mobil Penumpang Umum di Wilayah Kabupaten Malang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

**Pasal 5**

Peraturan Bupati ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Bupati ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kabupaten Malang.

Ditetapkan di Malang  
pada tanggal 29 AGUSTUS 2013

**BUPATI MALANG,**

**H. RENDRA KRESNA**

Diundangkan di Malang  
pada tanggal 30 AGUSTUS 2013

**SEKRETARIS DAERAH**

**ABDUL MALIK**  
**NIP. 19570830 198209 1 001**

Berita Daerah Kabupaten Malang  
Tahun 2013 Nomor 7 Seri D

LAMPIRAN  
 PERATURAN BUPATI MALANG  
 NOMOR 27 TAHUN 2013  
 TENTANG  
 PENETAPAN TARIF ANGKUTAN  
 PERDESAAN DENGAN MENGGUNAKAN  
 MOBIL PENUMPANG UMUM DI WILAYAH  
 KABUPATEN MALANG

**TARIF ANGKUTAN PERDESAAN  
 DENGAN MENGGUNAKAN MOBIL PENUMPANG UMUM  
 DI WILAYAH KABUPATEN MALANG**

NO.	JALUR ANGKUTAN	TARIF (Rp.)
1	2	3
1.	Talangagung - Ngajum - Gunung Kawi	8.500,-
2.	Kepanjen - Gondanglegi - Turen	8.000,-
3.	Kepanjen - Slorok - Gunung Kawi	8.000,-
4.	Talangagung - Slorok - Kromengan	6.000,-
5.	Singosari - Karangploso	3.000,-
6.	Singosari - Jabung - Blandit	7.000,-
7.	Singosari - Sekarpuro	5.500,-
8.	Singosari - Klampok - Sumbul - Purwoasri	4.000,-
9.	Singosari - Toyomarto	3.000,-
10.	Singosari - Langlang - Glugur	3.500,-
11.	Singosari - Gunungrejo	3.000,-
12.	Singosari - Sumberawan	3.000,-
13.	Singosari - Lowokjati	3.000,-
14.	Sumberejo - Tegalweru - Landungsari	5.000,-
15.	Tumpang - Poncokusumo	5.000,-
16.	Karangploso - Landungsari	2.500,-
17.	Gondanglegi - Gedangan - Sumbermanjing Wetan	7.000,-
18.	Dampit - Pujiharjo	12.000,-
19.	Dampit - Lebakharjo	13.000,-
20.	Dampit - Jagalan	7.000,-
21.	Dampit - Wonokoyo - Sanggrahan	6.000,-
22.	Duwet - Pucangsongo - Tumpang	4.500,-
23.	Sidoluhur - Patal - Lawang	4.500,-

1	2	3
24.	Jabung - Sukopuro - Tumpang	4.500,-
25.	Kemiri - Jabung - Pakis - Sekarpuro	6.500,-
26.	Wajak - Turen - Gondanglegi (Lewat Pal)	7.500,-
27.	Tumpang - Wajak	5.500,-
28.	Kepanjen - Maduarjo	8.000,-
29.	Kepanjen - Slorok - Jambuwer	7.000,-
30.	Turen - Druju - Wonokerto	4.500,-
31.	Singosari - Klampok - Purwoasri	3.000,-
32.	Sumberporong - Ketindan - Wonosari	6.000,-
33.	Singosari - Ketangi - Landungsari	5.500,-

**BUPATI MALANG,**

**H. RENDRA KRESNA**