

**IMPLEMENTASI PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN
ANGKUTAN UMUM MODA BUS SEDANG DI KABUPATEN MALANG
TERKAIT KEPENTINGAN SOPIR DAN PENUMPANG**

**(Tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali)**

SKRIPSI

oleh:

MUHAMMAD ZULFIQOR AMANZHA

12220027



JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

TAHUN 2016

**IMPLEMENTASI PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN
ANGKUTAN UMUM MODA BUS SEDANG DI KABUPATEN MALANG
TERKAIT KEPENTINGAN SOPIR DAN PENUMPANG**

**(Tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali)**

SKRIPSI

oleh:

MUHAMMAD ZULFIQOR AMANZHA

12220027



JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

TAHUN 2016

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

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

IMPLEMENTASI PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN ANGKUTAN UMUM MODA BUS SEDANG DI KABUPATEN MALANG TERKAIT KEPENTINGAN SOPIR DAN PENUMPANG

**(Tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali)**

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, 12 Agustus 2016

Penulis,



Muhammad Zulfiqor Amanzha

NIM 12220027

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengeroksi skripsi saudara Muhammad Zulfikar Amanzha NIM 12220027 Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul :

**IMPLEMENTASI PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN
ANGKUTAN UMUM MODA BUS SEDANG DI KABUPATEN MALANG
TERKAIT KEPENTINGAN SOPIR DAN PENUMPANG**

(Tinjauan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali)

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

Malang, 12 Agustus 2016

Mengetahui,
Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah

Dosen Pembimbing,



Dr. H. Mohamad Nur Yasin, S.H., M.Ag
NIP. 19691024 1999503 1 003

Dr. H. Nasrulloh, Lc., M.Th.I
NIP. 19811223 201101 1 002

HALAMAN PENGESAHAN SKRIPSI

Dewan Penguji Skripsi Muhammad Zulfiqor Amanzha, NIM 12220027,
Mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam

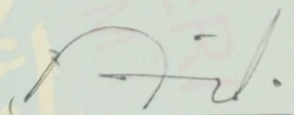
IMPLEMENTASI PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN ANGKUTAN UMUM MODA BUS SEDANG DI KABUPATEN MALANG TERKAIT KEPENTINGAN SOPIR DAN PENUMPANG

(Tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan
Angkutan Jalan dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali)

Telah menyatakan lulus dengan Nilai B+

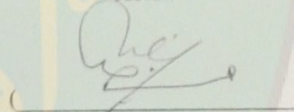
Dengan Penguji;

1. Dr. H. Noer Yasin, M. HI.
NIP 19611118 200003 1 001



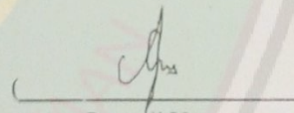
Ketua

2. Dr. H. Nasrulloh, Lc., M.Th.I
NIP 198111223 201101 1 002



Sekretaris

3. Dr. H. Abbas Arfan, Lc., M.H.
NIP 19721212 200604 1 004



Penguji Utama

Malang 13 September 2016

Dekan



Dr. H. Roibin, M.HI

NIP 19681218 199903 1 002

HALAMAN MOTTO

المصلحة العامة مُقَدَّمةٌ عَلَى المصلحةِ الخاصَّةِ

“Kemaslahatan publik didahulukan dari pada kemaslahatan individu”



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:¹

A. Konsonan

No	Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
1	ا	Tidak dilambangkan	ض	Dl
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

¹ Tim Penyusun. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, (Malang : Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim, 2013), h.73-76.

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’ nisbat 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.



PRAKATA

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Rasa syukur penulis ucapkan ke hadirat Allah SWT, 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 bagi umat Islam. Berkat keridhoan Allah SWT, penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “ **Implementasi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Angkutan Umum Moda Bus Sedang di Kabupaten Malang terkait Kepentingan Sopir dan Penumpang (Tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali)**” 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. Untuk itu perkenankan penulis menghaturkan rasa terima kasih kepada:

1. Prof. Dr. H. Mudji Rahrdjo selaku Rektor Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang
2. Dr. H. Roibin, M.HI selaku Dekan Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang

3. Dr. H. Mohammad Nur Yasin, M.Ag selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang. Dan juga selaku dosen penasehat akademik penulis yang telah memberi motivasi dan saran selama menempuh perkuliahan dari semester 1 sampai semester 8 di Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Dr. H. Nasrulloh, Lc., M. Th.I. selaku dosen pembimbing skripsi yang telah meluangkan waktunya dan fikirannya dalam membimbing penyelesaian skripsi ini.
5. Segenap Dosen Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang yang tidak dapat disebutkan satu persatu, yang telah menyampaikan pengajaran, mendidik, membimbing, serta mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah SWT membalas atas jasa-jasa yang telah diamalkan.
6. Kepala Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kabupaten Malang, yang telah memberi ijin kepada penulis untuk melakukan penelitian ini di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang.
7. Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang yang telah bersedia menjadikan kantornya sebagai tempat penelitian penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
8. Kedua orang tua tercinta, bapak Ainun Na'im dan ibu Siti Romlah yang dengan ikhlas dan tanpa letih selalu memperjuangkan pendidikan penulis dengan

harapan penulis memperoleh kehidupan yang lebih baik nantinya, serta senantiasa mendo'akan dan memberikan nasehat dan motivasi kepada penulis.

9. Kepada adik penulis yang tersayang M. Nizar Zulmi dan Nafila Tandhon yang selalu menjadi penyemangat penulis dalam menempuh pendidikan, dan menjadi pendorong bagi penulis untuk menjadi contoh yang baik bagi mereka.
10. Nindia Rizki Ismawan dan Najib Badril Khair sebagai sahabat penulis yang telah membantu penulis dalam mengerjakan skripsi penulis, serta teman-teman Last12 yang selalu menemani penulis dan memberikan motivasi kepada penulis dan tak lupa juga untuk segenap teman-teman Hukum Bisnis Syariah angkatan 2012 yang berama-bersama berjuang dengan penulis untuk meraih gelar Strata 1.
11. Dan semua pihak yang mendukung menyelesaikan penulisan skripsi ini, yang tidak bisa disebutkan satu persatu oleh penulis.

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 Rabbal alâmin*

Malang, 12 Agustus 2016

Penulis,

Muhammad Zulfiqor Amanzha

NIM 12220027



ABSTRAK

Muhammad Zulfiqor Amanzha, 12220027, **Implementasi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Angkutan Umum Moda Bus Sedang di Kabupaten Malang terkait Kepentingan Sopir dan Penumpang (Tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali)**. Skripsi, Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang,

Dosen Pembimbing: Dr. H. Nasrulloh, Lc., M.Th.I.

Kata Kunci : Implementasi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan, Angkutan Umum Moda Bus sedang, Kepentingan Sopir dan Penumpang.

Persyaratan teknis dan laik jalan sejatinya adalah persyaratan yang mutlak harus dipenuhi oleh kendaraan bermotor, terutama angkutan umum, sebelum diizinkan beroperasi di jalan. Hal tersebut guna mewujudkan sistem transportasi yang aman dan ramah lingkungan. Namun belakangan, persyaratan tersebut sering diabaikan oleh petugas maupun pemilik jasa angkutan, yang berakibat dapat membahayakan masyarakat luas, terutama sopir dan penumpang.

Mengacu pada latar belakang permasalahan, terdapat dua rumusan masalah yaitu; 1) Bagaimana implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang terkait kepentingan sopir dan penumpang ditinjau dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan? 2) Bagaimanakah konsep *maqashid syariah* Imam Al-Ghazali memandang praktik implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang?

Untuk menjawab rumusan masalah tersebut, maka metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian empiris dengan pendekatan yuridis sosiologis. Yuridis digunakan untuk menganalisis berbagai peraturan perundang-undangan, sedangkan pendekatan sosiologis digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang berpola dalam kehidupan masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan. dan sumber data didapat dari hasil wawancara dan observasi di lapangan.

Hasil dari penelitian ini yaitu, implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang berjalan kurang maksimal sebagaimana yang telah ditetapkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan berbagai penyebab seperti kurang lengkapnya alat uji, dan kurang pedulian pihak pemilik jasa angkutan dalam perawatan angkutannya. Sedangkan menurut konsep *maqashid syariah* Imam Al-Ghazali kenyataan di lapangan melanggar hirarki *maqashid syariah* imam al-ghazali, dan tidak sesuai dengan kaidah fikih kemaslahatan umum harus lebih diutamakan dari pada kemaslahatan individu.

ABSTRACT

Muhammad Zulfiqor Amanzha, 1220027, **Implementation Technical Requirements and Roadworthy Public Transport Mode Medium Bus in Malang Regency Related Interests of Driver and Passenger (Review The Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transport and The Concept Sharia Maqashid of Imam Al-Ghazali)**. Thesis, Department of Syariah Business Law, Faculty of Sharia, State Islamic University (UIN) Maulana Malik Ibrahim, Malang.

Supervisor: Dr. H. Nasrulloh, Lc., M. Th. I.

Keywords: Implementation Technical Requirements and Roadworthy, Public Transport Mode Medium Bus, Related Interests of Driver and Passenger.

Technical requirements and road worthy in fact is the requirement that absolutely must be met by motor vehicle, especially public transport, before being allowed to operate in the road. This is in order to realize the transportation system safe and environmentally friendly. But lately, the requirement is often ignored by the clerk and the owner of transport services, which can result in harm to the wider community, especially the driver and passenger.

Referring to the background, there are two formulation of the problem, namely; 1) How the implementation technical requirements and roadworthy of public transport mode medium bus related interests of driver and passenger review the Law No. 22 of 2009 on Traffic and Road Transport? 2) How the concept *sharia maqashid* of Imam Al-Ghazali look at the implementation practices of technical requirements and roadworthy public transport mode medium bus in Malang Regency?

To answer the problem formulation, the method used in this study is an empirical research with sociological juridical approach. Juridical used to analyze the various legislations, whereas sociological approach was used to analyze the law is seen as society's behavior patterned in public life always interact and engage in the community aspects, and sources of data obtained from interviews and observations in the field.

The results of this analysis, that implementation technical requirements and roadworthy of public transport mode medium bus in Malang Regency not running optimally as established by Law No. 22 of 2009 Traffic and Road Transport for various reasons such as incomplete test equipment, less understand clerk about the technical requirements and road worthy, even the owner of the ignorant lack of transportation services in the care of his vehicle. According to the concept of *sharia maqashid* Imam Al-Ghazali reality on the ground in violation of sharia maqashid hierarchy Imam Al-Ghazali, and not in accordance with the rules of jurisprudence common good must take precedence over the welfare of individual.

ملخص البحث

محمد ذو الفقار أمانزا، ١٢٢٠٠٢٧، التطبيق شروط التقنية وتجدير الطريق في النقل العام وسائط الحافلات المتوسطة في منطقة مالانج المتعلقة بمصالح السائق والركاب (دراسة القانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠٠٩ بشأن المرور والنقل البري ومفاهيم مقاصد الشريعة لإمام الغزالي)، بحث جامعي، قسم قانون التجاري الإسلامي، كلية الشريعة، جامعة مولانا مالك إبراهيم الإسلامية الحكومية مالانج، المشرف: الدكتور الحاج نصر الله، الماجستير.

كلمات الأساسية: التطبيق شروط التقنية وتجدير الطريق، النقل العام وسائط الحافلات المتوسطة، مصالح السائق والركاب.

شروط التقنية وتجدير الطريق هو شرط مطلق الذي وجب أن توافره في السيارات، خاصة في النقل العام، قبل أن يسمح له بالعمل في الطريق. هذا هو من أجل تحقيق نظام النقل الأمن وودي البيئة. لكن الآن، تجاهل ضابط أو صاحب وسائل النقل هذه الشروط غالباً، والذي يمكن أن يؤدي إلى ضرر على المجتمع الأوسع، وخاصة للسائق والركاب.

بالنظر إلى خلفية البحث السابق، هناك نوعان أسئلة البحث، وهي: (١) كيف تطبيق شروط التقنية وتجدير الطريق في النقل العام وسائط الحافلات المتوسطة في منطقة مالانج الذي يتعلق بمصالح السائق والركاب دراسة من حيث القانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠٠٩ بشأن المرور والنقل العام؟ (٢) كيف تطبيق شروط التقنية وتجدير الطريق في النقل العام وسائط الحافلات المتوسطة في منطقة مالانج بالنظر إلى مفاهيم مقاصد الشريعة لإمام الغزالي؟

ليجيب هذه الأسئلة، والطريقة المستخدمة في هذا البحث استخدم الباحث المنهج التحريبي بالمنهج القانوني التحريبي. استخدم القانون ليحل كل التشريعات القانونية، بل استخدم المنهج التحريبي ليحل القانون بالنظر إلى عملية المجتمع في حياة المكافأة المجتمع. ومصادر البيانات هي من المقابلات والملاحظات الميدانية.

نتائج هذا البحث هي لم تناسب تطبيق شروط التقنية وتحديد الطريق في النقل العام وسائط الحافلات المتوسطة في منطقة مالانج كما حددها القانون رقم ٢٢ لسنة ٢٠٠٩ بشأن المرور والنقل البري بكثير من الأسباب المختلفة، مثل معدات الإختبار غير مكتملة، وأقل مفاهيم ضابط عن شروط التقنية وتحديد الطريق، حتى عدم صاحب خدمات النقل في رعاية السيارات. وبالنظر إلى مفاهيم مقاصد الشريعة لإمام الغزالي الواقع على الأرض في انتهاك مقاصد للشريعة إمام التسلسل الهرمي الغزالي ، وليس وفقا للقواعد الفقهية الصالح العام يجب أن تأخذ الأولوية على رفاهية الفرد.



DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	i
HALAMAN JUDUL.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iv
HALAMAN PENGESAHAN.....	v
HALAMAN MOTTO	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI	vii
PRAKATA.....	x
ABSTRAK.....	xiii
DAFTAR ISI.....	xvi
DAFTAR TABEL	xxi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Batasan Masalah.....	7
D. Tujuan Masalah.....	8

E. Manfaat Penelitian	8
F. Definisi Operasional.....	9
G. Sistematika Pembahasan	10
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	12
A. Penelitian Terdahulu	12
B. Kerangka Teori.....	18
1. Konsep Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	18
a. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	18
b. Asas-asas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	19
c. Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor	20
d. Standart Pelayanan Minimal Angkutan Umum	23
e. Tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	24
f. Hak dan Kewajiban Perusahaan Angkutan Umum.....	24
2. Konsep Maqashid Syariah	25
a. Definisi Maqashid Syariah.....	25
b. Konsep Perlindungan dalam Hukum Islam	26
c. Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali	30

d. Kehujjahan Maqashid Syariah	33
e. Kaidah Fikih yang Asasi (<i>Al-Qawa'id Al-Asasiyah</i>)	34
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	38
A. Jenis Penelitian.....	39
B. Pendekatan Penelitian	40
C. Lokasi Penelitian.....	41
D. Sumber Data.....	42
E. Metode Pengumpulan Data	43
F. Metode Pengolahan Data	45
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	47
A. Profil Lokasi Penelitian.....	47
1. Sejarah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang	47
2. Visi dan Misi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang.....	49
3. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang	51

4. Kelembagaan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang.....	52
5. Struktur dan Besaran Retribusi	54
6. Persyaratan Permohonan Pengujian Kendaraan Bermotor	55
7. Ambang Batas Laik Jalan.....	56
8. Alur Pengujian/ Mekanisme.....	57
B. Analisis Praktek Implementasi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Angkutan Umum Moda Bus Sedang di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang Tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.....	58
C. Analisis Praktek Implementasi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Angkutan Umum Moda Bus Sedang di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang Tinjauan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali	75
BAB V PENUTUP.....	83
A. Kesimpulan	83

B. Saran.....	85
DAFTAR PUSTAKA	87
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Lalu lintas dan angkutan jalan tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat, dan oleh sebab itu lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran yang sangat sentral bagi kehidupan masyarakat dewasa ini. Seiring berkembangnya zaman taraf kehidupan masyarakat mengalami peningkatan dan sudah seharusnya diimbangi dengan penyediaan sarana dan pra sarana lalu lintas dan angkutan jalan yang memadai guna memenuhi kebutuhan masyarakat tersebut.

Pengertian transportasi atau pengangkutan sendiri adalah kegiatan memindahkan barang dan atau orang dari satu tempat ketempat lain. Karena kegiatan pengangkutan adalah memindahkan barang dan atau orang, maka pengangkutan menghasilkan jasa-jasa angkutan sebagai produksinya.² . Di dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa transportasi atau pengangkutan adalah bagian dari hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh Soegijatna Tjakranegara bahwa transportasi atau pengangkutan adalah merupakan bagian dari hukum lalu lintas dan angkutan jalan juga pelayanan jasa ekonomi yang tentunya sesuai dengan sifat usaha memindahkan barang dari tempat asal ketempat tujuan.³

² Sutiono Utsman Aji, dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia* (Jakarta: Rineka Cipta, 1990) h. 120.

³ Soegijatna Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang* (Jakarta: Rineka Cipta, 1995) h.1.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah, baik itu daerah pedesaan maupun daerah perkotaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di suatu daerah, selain itu transportasi juga untuk membuka peluang kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan antar wilayah sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah. Dengan adanya transportasi harapannya dapat menghilangkan kesenjangan dan memberikan rangsangan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya yang merata disemua daerah.

Sebagaimana yang disebutkan dalam pasal 7, ayat 3 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa yang termasuk dari salah satu jenis alat transportasi adalah angkutan umum. Dewasa ini, tidak dapat diingkari bahwa angkutan umum memiliki peranan penting dalam pembangunan perekonomian masyarakat. Dalam rangka menuju keberlanjutan, angkutan umum memerlukan penanganan serius. Angkutan merupakan elemen penting dalam perekonomian karena berkaitan dengan distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja, serta merupakan inti dari pergerakan ekonomi disuatu daerah, berbagai bentuk moda angkutan umum dengan karakteristik dan tingkat pelayanan yang diberikan mewarnai perkembangan sistem angkutan umum yang sudah seharusnya berorientasi kepada kenyamanan dan keamanan sehingga dapat bersaing dengan angkutan pribadi.

Angkutan umum pada dasarnya adalah tulang punggung ekonomi suatu daerah dimana daerah yang baik dan sehat dapat ditandai dengan melihat kondisi sistem angkutan umumnya. Hal ini disebabkan karena, transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Sektor transportasi harus mampu memberikan kemudahan bagi seluruh masyarakat dalam segala kegiatan di semua lokasi. Dengan adanya angkutan umum yang aman, cepat dan murah, selain mencerminkan keteraturan daerah, juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian daerah.

Kabupaten Malang sebagai salah satu kabupaten terluas di Provinsi Jawa Timur memiliki banyak potensi perekonomian yang dapat dimanfaatkan menjadi sumber penghasilan masyarakatnya seperti pertanian, perkebunan dan pariwisata. Di sisi lain letak Kota Malang yg merupakan salah satu kota pendidikan di Provinsi Jawa Timur berada dalam Kabupaten Malang, yang secara otomatis kemudian menjadikan Kabupaten Malang mempunyai arus lalu lintas dan mobilitas masyarakat yang tinggi. Berdasarkan tingginya arus lalu lintas dan mobilitas masyarakat tersebut kemudian menimbulkan beberapa masalah dalam bidang lalu lintas dan ekonomi yang kemudian memerlukan penanganan yang baik dari pemerintah.

Bidang pengangkutan misalnya, dalam hal ini adalah mengenai angkutan umum di Kabupaten Malang. Permasalahan-permasalahan seperti kurang baiknya kualitas pelayanan, termasuk keamanan, kenyamanan, kelaikan, kemudahan akses transportasi. Hal ini dapat diketahui dari praktik operasional angkutan umum yang beroperasi di wilayah Kabupaten Malang. khususnya angkutan umum moda bus sedang, tidak jarang ditemui bahwa angkutan umum tersebut dalam kondisi yang

tidak baik atau bisa dikatakan kurang layak, mengeluarkan emisi gas dan kebisingan yang sangat tidak ramah lingkungan, macet ketika beroperasi bahkan mengalami kecelakaan, yang disadari maupun tidak disadari permasalahan-permasalahan tersebut dapat menimbulkan kerugian terhadap sopir dan penumpang.

Di dalam Hukum Islam sesungguhnya Allah swt menurunkan *syariat* adalah dalam rangka mewujudkan kemaslahatan dan menghilangkan kesempitan bagi manusia. Allah SWT berfirman:

وَجَاهِدُوا فِي اللَّهِ حَقَّ جِهَادِهِ هُوَ اجْتَبَاكُمْ وَمَا جَعَلَ عَلَيْكُمْ فِي الدِّينِ مِنْ حَرَجٍ
مِّلَّةَ أَبِيكُمْ إِبْرَاهِيمَ هُوَ سَمَّاكُمُ الْمُسْلِمِينَ مِنْ قَبْلُ وَفِي هَذَا لِيَكُونَ الرَّسُولُ شَهِيدًا
عَلَيْكُمْ وَتَكُونُوا شُهَدَاءَ عَلَى النَّاسِ فَأَقِيمُوا الصَّلَاةَ وَآتُوا الزَّكَاةَ وَاعْتَصِمُوا
بِاللَّهِ هُوَ مَوْلَاكُمْ فَنِعْمَ الْمَوْلَى وَنِعْمَ النَّصِيرُ ٧٨

Artinya: “Dan berjihadlah kamu pada jalan Allah dengan jihad yang sebenar-benarnya. Dia telah memilih kamu dan Dia sekali-kali tidak menjadikan untuk kamu dalam agama suatu kesempitan. (Ikutilah) agama orang tuamu Ibrahim. Dia (Allah) telah menamai kamu sekalian orang-orang muslim dari dahulu, dan (begitu pula) dalam (Al Quran) ini, supaya Rasul itu menjadi saksi atas dirimu dan supaya kamu semua menjadi saksi atas segenap manusia, maka dirikanlah sembahyang, tunaikanlah zakat dan berpeganglah kamu pada tali Allah. Dia adalah Pelindungmu, maka Dialah sebaik-baik Pelindung dan sebaik-baik Penolong” (Q.S. Al-Hajj: 78)⁴

Dalam permasalahan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang, Hukum Islam dapat menyikapinya dengan konsep *maqashid syariah*. *Maqashid syariah* sendiri adalah tujuan diturunkan *syariat*, dalam arti kemaslahatan terdapat dalam aspek-aspek hukum secara keseluruhan. Artinya, apabila terdapat

⁴ QS. Al-Hajj (22): 78.

permasalahan-permasalahan dalam suatu hal, dapat dianalisa melalui *maqashid syariah* yang dilihat dari ruh *syariat* dan tujuan umum dari agama Islam.⁵

Melihat praktik transportasi angkutan umum moda bus sedang khususnya di Kabupaten Malang, sesungguhnya banyak terkandung kemaslahatan dan mungkin juga terdapat kemudharatan. Untuk menganalisis antara kemaslahatan dan kemudharatan tersebut perlu kemudian dengan memahami maksud-maksud diturunkannya syariah, yang di dalam Hukum Islam disebut dengan *maqashidus syariah*. Hujjatul Islam Abu Hamid Al-Ghazali, di dalam karyanya “*Al-Mustafa*” beliau menjelaskan tentang maslahat sebagai asal yang tidak jelas (*ashl mauhum*). Karena beliau menyimpang dari penelitian-penelitian asli tentang maksud syariat untuk kemudian sampai pada pembentukan teori maksud syariat yang digunakan oleh akal Islam dan membaginya kedalam tiga tingakat; *adh dharuriyyat*, *al-hajiyyat*, dan *at-tahsiniyyat*.⁶

Berdasarkan pemaparan di atas, untuk itu peneliti ingin mengetahui bagaimana sesungguhnya implementasi mengenai persyaratan teknis dan layak jalan pada operasional angkutan umum bus sedang di wilayah Kabupaten Malang, dan meninjaunya dengan konsep *maqashidus syariah* Imam Al-Ghazali, untuk mengetahui kemaslahatan mana yang kemudian lebih didahulukan diantara kemaslahatan-kemaslahatan yang ada pada praktik operasional tersebut, dengan

⁵ Zuhri Fah Nurdin, *Ushul Fiqh 1* (Jakarta: Pustaka Setia, 2012), h. 56.

⁶ Yusuf Al-Qardawi, *Fiqh Maqashis Syariah* (Jakarta: Pustaka Al-Kautsar, 2006), h. 22.

penelitian yang berjudul “IMPLEMENTASI PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN ANGKUTAN UMUM MODA BUS SEDANG DI KABUPATEN MALANG TERKAIT KEPENTINGAN SOPIR DAN PENUMPANG (Tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali).

B. Rumusan Masalah

Adapun untuk mempermudah pemahaman serta terhindar dari salah pengertian terhadap istilah dalam penelitian ini, maka perlu dijelaskan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang terkait kepentingan sopir dan penumpang di Kabupaten Malang ditinjau dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan?
2. Bagaimanakah konsep *maqashid syariah* Imam Al-Ghazali memandang praktek implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang?

C. Batasan Masalah

1. Batasan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka Peneliti akan membatasi penelitian ini hanya pada ruang lingkup implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di kabupaten Malang ditinjau dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan konsep *maqashid syariah* Imam Al-Ghazali.

2. Batasan Waktu

Demi memperjelas kapan penelitian ini dilakukan, maka perlu diberikan batasan waktu penelitian ini dilakukan. Bahwa penelitian ini dilakukan pada bulan Mei sampai Juni tahun 2016.

D. Tujuan Masalah

1. Untuk mengetahui implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang terkait kepentingan sopir dan penumpang di Kabupaten Malang ditinjau dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.
2. Untuk mengetahui bagaimanakah konsep *maqashid syariah* Imam Al-Ghazali memandang praktik implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini melalui dua pandangan diantaranya sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan keilmuan bagi mahasiswa hukum bisnis syariah khususnya, dan bagi perkembangan pengetahuan dan keilmuan dalam bidang hukum. Khususnya di bidang implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum baik secara teori dan praktik.

2. Manfaat Praktis

Secara praktis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat pengetahuan kepada para pembaca pada umumnya. Dan juga memberikan wawasan bagi pemerintah atau masyarakat yang terlibat dalam praktik operasional lalu lintas angkutan umum.

F. Definisi Operasional

Adapun untuk mempermudah pemahaman serta terhindar dari salah pengertian terhadap istilah dalam penelitian ini, maka perlu dijelaskan sebagai berikut:

1. Persyaratan Teknis : Persyaratan yang terdiri atas susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya,

pemuatan, penggunaan, penggandengan kendaraan bermotor dan/atau penempelan kendaraan bermotor.⁷

2. Persyaratan Laik Jalan : Persyaratan yang ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor, yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas emisii gas buang, kebisingan suara, efisiensi rem utama, efisiensi rem parker, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.⁸
3. Angkutan Umum : Angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan kata dari kendaraan pribadi.⁹
4. Bus Sedang : Setiap kendaraan umum yang dilengkapi sekurang-kurangnya 20 s/d 30 tempat duduk dan tersedia ruang untuk penumpang berdiri sekurang-kurangnya 25% dari kapasitas tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi. (Pedoman Penyusunan Jaringan Trayek).¹⁰

⁷ Pasal 48 ayat 2, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁸ Pasal 48 ayat 3, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁹ https://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_umum

¹⁰ <http://www.kamusbesar.com/64258/bus-sedang>

5. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009: Adalah Undang-Undang Republik Indonesia yang mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, juga sebagai peraturan-peraturan serupa yang ada dibawahnya.
6. Maqashid Syariah : Sejumlah makna atau sasaran yang hendak dicapai oleh *syara'* dalam semua atau sebagian besar kasus hukumnya. Atau ia adalah tujuan dari syari'at, atau rahasia di balik pencanangan tiap-tiap hukum oleh *Syar'i* (pemegang otoritas *syari'at*, Allah dan Rasul-Nya)¹¹

G. Sistematika Pembahasan

Dalam penulisan penelitian ini peneliti membagi menjadi lima bab yang terbagi menjadi beberapa sub-sub bab, agar pembahasan dalam proposal penelitian ini dapat tersusun dengan baik dan sistematis yang uraiannya sebagai berikut:

Bab I merupakan pendahuluan. Bab ini terdiri dari elemen dasar penelitian, antarlain, latar belakang masalah yang memberikan landasan berfikir pentingnya penelitian dan ulasan mengenai judul yang dipilih dalam penelitian, selanjutnya mengulas tentang rumusan masalah mengenai fokus penelitian yang dilakukan, tujuan penelitian, mengenai tujuan yang akan dicapai dalam penelitian yang dirangkaikan dengan manfaat penelitian, dan sistematika pembahasan.

Bab II bagian awal dalam bab ini adalah kajian terhadap penelitian terdahulu untuk mengetahui kelemahan dari penelitian yang telah dilakukan terdahulu dan perbedaan dengan penelitian yang akan dilakukan. Bahasan berikutnya tentang kajian

¹¹ Wahbah al-Zuhaylî, *Ushûl al-Fiqh al-Islâmî* (Damaskus: Dâr al-Fikr, 1998), juz II h. 1045.

teori yang disesuaikan dengan permasalahan yang sedang diteliti agar nantinya bisa digunakan sebagai bahan analisis untuk menjelaskan data yang diperoleh.

Bab III adalah bagian yang menjelaskan tentang metode penelitian. Dalam bab ini akan dibahas tentang metode penelitian yang digunakan dalam penelitian yang terdiri dari jenis penelitian yuridis empiris, pendekatan penelitian yang disesuaikan dengan judul yang dipilih, sumber data yang disesuaikan dengan jenis penelitian, teknik pengumpulan data mengenai cara dalam memperoleh data dalam penelitian, dan teknik analisis data untuk menemukan jawaban dalam penelitian yang dilakukan.

Bab IV pada bab ini akan disajikan data-data yang telah diperoleh dari sumber data, yang berfungsi untuk menjawab masalah-masalah yang telah dirumuskan pada bab I. kemudian dilanjutkan dengan proses analisis data melalui proses editing, klasifikasi, verifikasi, analisis, dan kesimpulan yang akan dilanjutkan pada bab selanjutnya.

Bab V adalah penutup. Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran-saran. Kesimpulan menguraikan secara singkat mengenai jawaban dari permasalahan yang disajikan dalam bentuk poin-poin sesuai dalam rumusan masalah. Pada bagian suara, memuat beberapa anjuran akademik baik bagi lembaga terkait maupun untuk selanjutnya untuk perbaikan di masa yang akan datang.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Pada bagian ini akan diuraikan tentang penelitian atau karya ilmiah yang terdahulu, yang berhubungan dengan penelitian penulis untuk menghindari plagiasi. Penelitian terdahulu juga berfungsi sebagai tambahan referensi bagi penulis, sebab semua konstruksi yang berhubungan dengan penelitian telah tersedia dalam penelitian terdahulu. Berikut ini adalah karya ilmiah yang berkaitan dengan penelitian, antara lain:

1. Muhammad Khisbul Muzaqqi. 11220001, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus yang Tidak Laik Jalan Ditinjau UU No. 22 Tahun 2009 dan Hukum Islam (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Sidoarjo) Skripsi, Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi penumpang bus tidak laik jalan yang terjadi di wilayah Dinas Perhubungan Kota Sidoarjo. Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris, dengan pendekatan yuridis sosiologis yaitu mengidentifikasi hukum sebagai instansi sosial yang riil dalam sistem

kehidupan yang nyata dan pengolahan datanya menggunakan data primer sesuai dengan keadaan di lapangan.¹²

2. Rosi Damayanti E. 0008429, 2008, Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Terkait dengan Keselamatan Penumpang (Studi di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Karanganyar) Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ketentuan peraturan perundang-undangan dan aturan pelaksana yang mengatur tentang uji kelayakan kendaraan bermotor oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Karanganyar serta untuk mengetahui pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Karanganyar dalam memberikan perlindungan terhadap keselamatan penumpang. Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif bersifat preskriptif untuk mengetahui pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Karanganyar dalam memberikan perlindungan terhadap keselamatan penumpang¹³
3. Ginanjar Hutomo Bangun 2012. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (studi pada angkutan umum jurusan jatingaleh-unnes). Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Negeri Semarang. Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah: (1) faktor-faktor apa

¹² Syariah.uin-malang.ac.id/index.php/component/banners/click/11

¹³ <https://digilib.uns.ac.id/...=/Pelaksanaan-Pengujian-Kendaraan-Bermotor>

yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas maksimum kendaraan? (2) mengapa penumpang angkutan umum tetap naik walaupun kondisi penuh? Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pendekatan yuridis sosiologis karena menekankan pada kualitas dan kevalidan data yang diperoleh untuk merumuskan atau menyelesaikan masalah. Penulisan hukum ini menggunakan bahan hukum primer dan sekunder. Metode yang dipakai dalam pengumpulan bahan hukum adalah studi kepustakaan dan wawancara. Bahan hukum yang telah terkumpul kemudian dianalisis menggunakan penalaran deduktif.¹⁴

Tabel 2.1: Perbedaan dan Persamaan Penelitian Terdahulu

Peneliti/ Tahun	Judul Penelitian	Metode Penelitian	Fokus penelitian
Muhammad Khisbul Muzaqqi/ 11220001/ Fakultas Syariah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang/ 2015	Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus yang Tidak Laik Jalan Ditinjau UU No. 22 Tahun	- Jenis Penelitian Yuridis Empiris - Pendekatan Penelitian Yuridis	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana bentuk perlindungan hukum bagi

¹⁴ <http://lib.unnes.ac.id/18377/1/8150408104.pdf>

	2009 dan Hukum Islam (Studi di Kantor Dinas Perhubungan Sidoarjo)	Sosiologis, Pendekatan Konsep (<i>Conceptual Approach</i>) • Lokasi Penelitian Dishub Kota Sidoarjo	penumpang bus tidak laik jalan yang terjadi diwilayah Dinas Perhubungan Kota Sidoarjo Menurut ketentuan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Hukum Islam
Rosi Damayanti E/ 0008429/ Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta/ 2008	Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Terkait dengan Keselamatan Penumpang (Studi di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika	• Jenis Penelitian Yuridis Normatif • Pendekatan Penelitian Pendekatan Perundang-undangan (<i>Statue approach</i>) • Lokasi	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui ketentuan peraturan perundang-undangan dan aturan pelaksana yang mengatur tentang uji

	Kabupaten Karanganyar)	Penelitian Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika kabupaten Karang anyar	kelayakan kendaraan bermotor oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Karanganyar serta untuk mengetahui pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Karanganyar dalam memberikan perlindungan terhadap keselamatan
--	---------------------------	--	--

			penumpang
Ginanjari Hutomo Bangun/ Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang/ 2012	Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Angkutan Umum (studi pada angkutan umum jurusan jatingaleh- unnes)	- Jenis Penelitian Yuridis Empiris - Pendekatan Penelitian Yuridis Sosiologis, Pendekatan Konsep (<i>Conceptual Approach</i>) - Lokasi Penelitian pada angkutan umum jurusan jatingaleh-unnes	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor apa yang melatarbelakangi angkutan umum mengangkut penumpang melebihi batas kapasitas maksimum kendaraan serta mengapa penumpang angkutan umum tetap naik walaupun kondisi penuh

B. Kerangka Konsep

1. Konsep Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

a. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran setrategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Serta lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Di dalam ketentuan umum pasal 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri dari atas lalu lintas, angkutan jalan, kendaraan, pengemudi pengguna jalan, serta pengelolaannya. Serta lalu lintas adalah gerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.¹⁵

b. Asas-Asas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam pasal 2 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dimuat asas-asas dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:

¹⁵ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

1. Asas transparan; yaitu keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Asas akuntabel; yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggung jawabkan.
3. Asas berkelanjutan; yaitu penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
4. Asas partisipatif; yaitu pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.
5. Asas bermanfaat; yaitu semua kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.
6. Asas efisien dan efektif; yaitu pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembina pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
7. Asas seimbang; yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.
8. Asas terpadu; yaitu penyelenggaraan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan saling bergantung kewenangan dan tanggung jawab antara instansi pembina.¹⁶

c. Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor

¹⁶ Pasal 2 dan Penjelasannya, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Agar memenuhi syarat teknis dan laik jalan, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib diuji. Pengujian tersebut meliputi uji tipe dan uji berkala. Uji tipe adalah pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan bermotor untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum kendaraan bermotor tersebut disetujui diimpor atau diproduksi dan/atau dirakit secara masal. Uji tipe dilakukan secara sampling terhadap satu dari seri produksi kendaraan bermotor yang tipenya telah disahkan dan disetujui. Sedangkan uji berkala adalah pengujian untuk menjamin agar kendaraan bermotor selalu dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dalam satu periode tertentu, kendaraan yang dinyatakan lulus uji diberi tanda bukti.

Pengujian kendaraan bermotor dilakukan oleh instansi yang ditunjuk oleh gubernur. Instansi ditunjuk itu adalah Dinas Perhubungan, tujuan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala adalah untuk menjaga agar kendaraan bermotor selalu memenuhi syarat teknis, tidak membahayakan, dan tetap dalam keadaan laik jalan, termasuk persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan yang juga harus dipenuhi.¹⁷

¹⁷ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008), h. 112.

Di dalam pasal 48 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat aturan tentang persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

1. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
2. Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. Susunan
 - b. Perlengkapan
 - c. Ukuran
 - d. Karoseri
 - e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya
 - f. Pemuatan
 - g. Penggunaan
 - h. Penggandengan kendaraan bermotor
 - i. Penempelan kendaraan bermotor
3. Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. Emisi gas buang
 - b. Kebisingan suara
 - c. Efisiensi sistem rem utama
 - d. Efisiensi sistem rem paker
 - e. Kincup roda depan
 - f. Suara klakson
 - g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama
 - h. Radius putar
 - i. Akuransi alat petunjuk kecepatan
 - j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban
 - k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.¹⁸

¹⁸ Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib didaftarkan, kewajiban pendaftaran kendaraan bermotor adalah untuk:

- a. Mengumpulkan data yang dapat digunakan untuk tertib administrasi, pengendalian kendaraan bermotor yang dioperasikan di Indonesia.
- b. Mempermudah penyidikan pelanggaran atau kejahatan yang menyangkut kendaraan yang bersangkutan serta dalam rangka perencanaan, perekayasa, dan manajemen lalu lintas dan angkutan jalan.
- c. Memenuhi kebutuhan data lainnya dalam rangka perencanaan pembangunan nasional.

Sebagai tanda bukti pendaftaran diberikan bukti pendaftaran kendaraan bermotor (BPKB). Bukti pendaftaran kendaraan bermotor diberikan kepada pemilik yang namanya tertera di dalamnya dan merupakan tanda bukti yang bersangkutan bahwa kendaraan telah didaftarkan dan berfungsi sebagai bukti pemilikan kendaraan bermotor. Selain diberikan BPKB, diberikan surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) dan tanda nomor kendaraan bermotor bagi kendaraan bermotor sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹⁹

¹⁹ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008), h. 113.

d. Standart Pelayanan Minimal Angkutan Umum

Sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 141 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa setiap perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standart pelayanan minimal yang meliputi:

- a. Keamanan;
- b. Keselamatan;
- c. Kenyamanan;
- d. Keterjangkauan;
- e. Kesenjajaran; dan
- f. Keteraturan;²⁰

e. Tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, diatur mengenai tujuan dari lalu lintas dan angkutan jalan yaitu:

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

Penyelenggaraan angkutan penumpang, bus wajib mematuhi dan melaksanakan berbagai persyaratan dan ketentuan yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

²⁰ Pasal 141 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Jalan. Secara keseluruhan bersumber pada asas dan tujuan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana telah disebutkan di atas. Hal tersebut merupakan suatu bentuk atau wujud upaya memberikan perlindungan bagi penumpang, agar terjamin kenyamanan, keamanan dan keselamatannya.²¹

f. Hak dan Kewajiban Perusahaan Angkutan Umum

Dalam pasal 214 dan pasal 215 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dijelaskan tentang hak dan kewajiban perusahaan angkutan umum. Di dalam pasal 214 dijelaskan tentang:

1. Perusahaan angkutan umum berhak memperoleh kemudahan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan.
2. Perusahaan angkutan umum berhak memperoleh informasi mengenai kelestarian lingkungan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Sedangkan pasal 215 perusahaan angkutan umum wajib;

1. Melaksanakan program pembangunan lalu lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan yang telah ditetapkan oleh pemerintah.
2. Menyediakan sarana lalu lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan.
3. Memberi informasi yang jelas, benar, dan jujur mengenai kondisi jasa angkutan umum.
4. Memberi penjelasan mengenai penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan sarana angkutan umum.

²¹ Sebian Utsman, *Dasar- Dasar Sosiologi Hukum; Makna Dialog antara Hukum dan Masyarakat* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009), h. 156.

5. Mematuhi baku mutu lingkungan hidup.²²

2. Konsep Maqashid Syariah

a. Konsep Perlindungan dalam Hukum Islam

Mempelajari perlindungan yang diberikan Islam kepada jiwa dan kehormatan mengharuskan kita mempelajari perlindungan Islam untuk harta dan keturunan. Mustahil bila manusia memiliki kehidupan manusiawi atau eksistensi kemanusiaan, kecuali dengan adanya perlindungan asas ini. Lalu perlindungan itu disebutnya sebagai *al-kulliyat al-khams* atau *dharurat al-khams* (lima hal inti), dan agama Islam menyeru untuk mengagungkan dan menjaganya, serta mengharamkan penganiayaan atasnya, dalam bentuk apapun.

Perlindungan yang diberikan agama Islam adalah perlindungan untuk sesuatu yang orang lain haram untuk mempermainkan atau menganiayaanya. Setelah menjelaskan kewajiban yang harus kita laksanakan, Allah menjelaskan hal-hal yang diharamkan agar kita menjauhinya. Penjelasan ini adalah karunia Allah, karena andai penjelasan mengenai hal-hal yang diharamkan tidak ada, pastilah segala sesuatu untuk menguatkan eksistensi sebuah masyarakat dan hubungan antaranggotanya akan bercampur aduk. Dan yang terjadi adalah sebaliknya, perkara haram akan dilakukan sehingga hal ini akan menimbulkan keguncangan dalam

²² Pasal 214 dan 215 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

eksistensi dan hubungan sebuah masyarakat. Hal-hal yang diharamkan Allah untuk manusia bukanlah tali atau pengikat bagi manusia, namun ia diharamkan agar manusia berjalan di atas rel yang benar dan tidak terjerumus ke dalam jalur berliku, atah salah jalan, Allah berfirman,

وَمَا لَكُمْ أَلَّا تَأْكُلُوا مِمَّا ذُكِرَ اسْمُ اللَّهِ عَلَيْهِ وَقَدْ فَصَّلَ لَكُمْ مَا حَرَّمَ عَلَيْكُمْ إِلَّا مَا اضْطُرَّرْتُمْ إِلَيْهِ وَإِنَّ كَثِيرًا لِّيُضِلُّونَ بِأَهْوَائِهِمْ بَغَيْرَ عِلْمٍ إِنَّ رَبَّكَ هُوَ أَعْلَمُ بِالْمُعْتَدِينَ ١١٩

Artinya: Mengapa kamu tidak mau memakan (binatang-binatang yang halal) yang disebut nama Allah ketika menyembelihnya, padahal sesungguhnya Allah telah menjelaskan kepada kamu apa yang diharamkan-Nya atasmu, kecuali apa yang terpaksa kamu memakannya. Dan sesungguhnya kebanyakan (dari manusia) benar benar hendak menyesatkan (orang lain) dengan hawa nafsu mereka tanpa pengetahuan. Sesungguhnya Tuhanmu, Dialah yang lebih mengetahui orang-orang yang melampaui batas (Al-An'am (6): 119)²³

Rincian perlindungan ini diterangkan dalam buku-buku fiqh, namun intinya ada lima, yaitu sebagai berikut:

- b. Perlindungan terhadap agama (*Hifdz Ad-Din*)
- c. Perlindungan terhadap jiwa (*Hifdz An-Nafs*)
- d. Perlindungan terhadap akal (*Hifdz Al-Aql*)
- e. Perlindungan terhadap kehormatan (*Hifdz Al-'Ardh*)
- f. Perlindungan terhadap harta benda (*Hifdz Al-Mal*).²⁴

b. Definisi Maqashid Syariah

²³ QS. Al-An'am (6): 119.

²⁴ Ahmad Al-Mursi Husain Jauhar, *Maqashid Syariah* (Jakarta: Amzah, 2009), mukadimah xiii

Secara *lughawi* (bahasa), *maqashid syariah* terdiri dari dua kata, yakni *maqashid* dan *syariah*. *Maqashid* adalah bentuk jama' dari *maqshud* yang berarti kesengajaan atau tujuan. Sedangkan *syariah* secara bahasa berarti jalan menuju sumber air. Jalan menuju sumber air ini dapat pula dikatakan sebagai jalan ke arah sumber pokok kehidupan.

Berdasarkan pengertian di atas, Al-Syatibi mengatakan bahwa *maqashid syariah* dalam arti kemaslahatan terdapat dalam aspek-aspek hukum secara keseluruhan. Artinya, apabila terdapat permasalahan-permasalahan, dapat dianalisa melalui *maqashid syariah* yang dilihat dari ruh syariat dan tujuan umum dari agama Islam.²⁵

c. Pembagian Maqashid Syariah

Kita tahu bahwa Allah tidaklah membuat perundang-undangan atau syariat dengan main-main atau senda gurau, tidak pula menciptakannya dengan sembarangan (sungguh Maha Suci Allah dari hal-hal seperti ini), namun Allah mensyariatkan perundang-undangan Islam untuk tujuan-tujuan besar dengan kemaslahatan dunia dan akhirat yang kembali kepada hamba, sehingga kesejahteraan akan merata, dan rasa aman sentosa akan mendominasi.

Kemaslahatan dunia dikategorikan menjadi dua, baik yang pencapaiannya dengan cara menarik kemanfaatan atau dengan cara menolak kemudharatan.

²⁵ Asfari Jaya Bakri, *Konsep Maqashid Syari'ah menurut Al-Syatibi*, h. 68.

1. Kemaslahatan *dlaruriyyah* (inti/pokok), kemaslahatan *maqashid syar'iyah* yang berada dalam urutan paling atas.
2. Kemaslahatan *ghairu dlaruriyyah* (buka kemaslahatan pokok), namun kemaslahatan ini tergolong penting dan tidak bisa dipisahkan.

Kemaslahatan inti/pokok yang disepakati dalam semua syariat tercakup dalam lima hal seperti yang dihitung dan disebut oleh para ulama dengan nama *al-kulliyat al-khams* (lima hal inti/pokok) yang mereka anggap sebagai dasar-dasar dan tujuan umum syariat yang harus dijaga, sebagaimana dikatakan Imam Al-Ghazali,²⁶ Yakni:

1. Menjaga Agama (*Hifdz Ad-Din*); *illat* (alasan) diwajibkannya berperang berperang dan berjihad, jika ditunjukkan untuk para musuh atau tujuan senada.
2. Menjaga jiwa (*Hifdz An-Nafs*); *illat* (alasan) diwajibkan hukum *qishash*, diantaranya dengan menjaga kemuliaan dan kebebasannya.
3. Menjaga akal (*Hifdz Al-'Aql*); *illat* (alasan) diharamkannya semua benda yang memabukkan atau narkoba dan sejenisnya.
4. Menjaga harta (*Hifdz Al-Mal*); *illat* (alasan) pemotongan tangan untuk para pencuri, *illat* diharamkannya riba dan suap-

²⁶ Ahmad Al-Mursi Husain Jauhar, *Maqashid Syariah* (Jakarta: Amzah, 2009), h. Mukadimah XV

menyuap, atau memakan harta orang lain dengan cara batil lainnya.

5. Menjaga keturunan (*Hifdz An-Nasl*); *illat* (alasan) diharamkannya *zina* dan *qadzaf* (menuduh orang lain berzina).

Perlindungan ini tidak akan dilakukan manusia kecuali dalam keadaan darurat, keadaan yang bisa menjaga kelanggengan jiwa manusia agar dapat terus hidup guna menolak kehancuran atau kematian. Perlindungan ini juga dilakukan seperti saat darurat harus memakan daging bangkai, atau karena hilangnya *udzur* yang memperbolehkan untuk melakukan hal tersebut. Adapun perantara atau berbagai sarana yang tidak sama dengan lima hal inti atau unsur-unsur ini dianggap sebagai pelengkap atau hal yang berbeda dengannya, sedang pelaksanaan atau menjauhinya adalah wajib.²⁷

Kategori kedua merupakan maslahat yang tidak inti, dan kemaslahatan ini dibagi lagi menjadi dua, yaitu sebagai berikut:

1. *Hajji* (bersifat kebutuhan), yakni kemaslahatan yang dibutuhkan manusia untuk bisa melakukan pekerjaan dan memperbaiki penghidupan mereka, seperti jual beli, sewa menyewa, transaksi bagi hasil, dan lain sebagainya. Di antara pelengkapannya adalah sarana yang bisa menyampaikan kepada

²⁷ Ahmad Al-Mursi Husain Jauhar, *Maqashid Syariah*, (Jakarta: Amzah, 2009), mukadimah xvi

tujuan ini, seperti ada tingkat *kufu* dan mahar *mitsli*. Semua kemaslahatan ini juga termasuk *maqashid syar'iyah*.

2. *Tahsini* (bersifat perbaikan), yakni kemaslahatan yang merujuk kepada moral dan etika, juga semua hal yang bisa menyampaikan seseorang menuju *muru'ah* dan berjaan di atas metode yang lebih utama dan jalan yang lebih baik.²⁸

d. Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali

Pengertian *maqashid syariah* menurut Imam Al-Ghazali yang mengatakan bahwa;

فرعاية المقاصد عبارة حاوية لبقاء ودفع القواطع والتحصيل على الله بتداء

“Penjagaan terhadap maksud dan tujuan syari'ah adalah upaya mendasar untuk bertahan hidup, menahan faktor-faktor kerusakan dan mendorong terjadinya kesejahteraan”.²⁹

Murid Al-Juwaini, Abu Hamid Al-Ghazali, mengembangkan teori gurunya lebih lanjut dalam bukunya, *al-mustafa* (sumber dimurnikan). ia memerintahkan 'kebutuhan' bahwa al-Juwaini telah menyarankan sebagai berikut; iman, jiwa, pikiran, keturunan, kekayaan. Al-Ghazali juga menciptakan istilah 'pelestarian' (*al-hifdz*) dari kebutuhan tersebut.

²⁸ Yusuf Al-Alim, *Al-Maqashid Al-'Ammah*, h. 80.

²⁹ Ika Yunia Fauzia dan Abdul Kadir Riyadi, *Prinsip Dasar Ekonomi Islam* (Jakarta: Pranada Media Grpuo, 2014), h. 41.

Di samping analisis detail yang dia tawarkan, Al-Ghazali amat terpengaruh oleh mazhab Syafi'i (yang menilai *qiyas* sebagai satu-satunya metode *ijtihad* yang sah), menolak memberikan hujah atau legitimasi independen bagi *maqashid* atau *masalih* apa pun yang dia tawarkan, bahkan dia menyebutnya sebagai kemaslahatan-kemaslahatan semu (*al-masalih al-mauhumah*). Sekalipun begitu, Al-Ghazali menyajikan beberapa *qiyas* menarik, dimana dia menggunakan *maqashid* sebagai sebab atau illat (*ratio legis*), walaupun para fakih syafi'i mengkritik *maqashid* itu karena tidak *mundabhit* (*ghair mundabitah*). Misalnya, Al-Ghazali menulis, seluruh benda memabukkan, baik cair maupun padat, adalah haram berdasarkan *qiyas* terhadap *khamar*, karena *khamar* itu diharamkan demi menjaga akal seseorang.

Al-Ghazali juga menyarankan aturan mendasar, berdasarkan urutan kebutuhan dia menyarankan, yang menyiratkan bahwa tingkat tinggi keharusan harus memiliki prioritas di atas kebutuhan yang tingkatnya lebih rendah, jika mereka menghasilkan implikasi yang berlawanan dalam kasus-kasus praktis. Dengan demikian, *ijtihad* al-Ghazali menyimpang dari Syafi'i ketaatan formalitas, dalam arti logis, dalam prosedur penalaran analogis, yang dia sendiri didukung dalam *al-Mustafa* dan buku lainnya pada teori hukum Islam.³⁰

³⁰ Jasser Auda, *Maqasid Al-Shari'ah As Philosophy Of Islamic Law* (Selangor: Vinlin Press Sdn. Bhd, 2010), h. 18.

e. Kehujjahan Maqashid Syariah

Sifat dasar dari *maqashid syariah* adalah pasti (*qath'i*). kepastian di sini merujuk pada otoritas *maqashid* itu sendiri. Apabila syariah memberikan panduan mengenai tata cara menjadi aktivitas ekonomi, dengan menegaskan bahwa mencari keuntungan melalui praktik riba tidak dibenarkan, pasti hal tersebut demi menjaga harta benda masyarakat, agar tidak terjadi kedzaliman sosio-ekonomi, terutama bagi pihak yang lemah yang selalu dirugikan. Dengan demikian, eksistensi *maqashid syariah* pada setiap ketentuan hukum syariat menjadi hal yang tidak dapat dibantahkan. Jika ia berupa wajib maka pasti ada manfaat yang terkandung di dalamnya. Sebaliknya, jika ia berupa perbuatan yang dilarang maka sudah pasti ada kemudharatan yang harus dihindari.

Konsep pemeliharaan tersebut dapat diimplementasikan dalam dua corak metode: pertama, metode konstruktif (bersifat membangun); dan kedua metode preventif (bersifat mencegah). Dalam metode konstruktif, kewajiban-kewajiban agama dan berbagai aktivitas *sunnah* yang baik dilakukan dapat dijadikan contoh bagi metode ini. Hukum wajib dan *sunnah* tentu dimaksud demi memelihara sekaligus mengukuhkan elemen *maqashid syariah* di atas.

Sedangkan berbagai larangan pada semua perbuatan yang diharamkan bisa menjadikan contoh metode preventif, yakni untuk mencegah berbagai anasir yang dapat mengancam bahkan mengeleminir

semua elemen maqashid syariah. Maka dari itu, maqashid syariah juga didukung dengan undang-undang pidana dengan berbagai sanksi yang tegas. Sebagai contoh, apabila elemen jiwa diganggu oleh pembunuhan atau penganiayaan, maka hal itu merupakan tindakan pidana yang harus dijatuhi hukuman. Demikian juga apabila kehormatan dinodai, misalnya berduaan di tempat sepi atau melakukan perzinahan, maka si pelaku kejahatan dapat dijatuhi hukuman. Kedua metode tersebut diuraikan Imam Al-Ghazali di dalam *al-Mustafa*.³¹

f. Kaidah Fikih yang Asasi (*Al-Qawa'id Al-Asasiyah*)

Meraih Kemaslahatan dan Menolak Kemafsadatan

جَلْبُ الْمَصَالِحِ وَ دَرْءُ الْمَفَاسِدِ

“Meraih kemaslahatan dan menolak kemafsadatan”³²

‘Izzuddin bin Abd al-Salam di dalam kitabnya *Qawa'id al-Ahkam fi Mushalih al-Anam* mengatakan bahwa seluruh syariah itu adalah *maslahah*, baik dengan cara menolak mafsadah atau dengan meraih maslahat. Kerja manusia itu ada yang membawa kepada *maslahah*, ada pula yang menyebabkan *mafsadah*. Baik maslahat maupun *mafsadah*, ada yang untuk kepentingan *duniawiyah* dan ada yang untuk kepentingan *ukhrawiyah*, dan ada juga yang untuk kepentingan *duniawiyah* sekaligus *ukhrawiyah*. Seluruh

³¹ Hasbi Umar, *Nalar Fiqh Kontemporer* (Jakarta: Persada Press, 2007), h. 130.

³² Prof. H. A. Djazuli, *Kaidah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah Praktis* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2006), h. 27.

yang maslahat diperintahkan oleh syariah dan seluruh yang mafsadah dilarang oleh syariah. Setiap kemaslahatan memiliki tingkat-tingkat tertentu tentang kebaikan dan manfaatnya serta pahalanya, dan setiap kemafsadatan juga memiliki tingkatan-tingkatannya dalam keburukan dan kemudaratannya.

Apabila di antara yang maslahat itu banyak dan harus dilakukan salah satunya pada waktu yang sama, maka lebih baik dipilih yang paling maslahat. Demikian pula sebaliknya apabila menghadapi *mafsadah* pada waktu yang sama, maka harus didahulukan *mafsadah* yang paling buruk akibatnya. Apabila berkumpul antara *maslahat* dan *mafsadah*, maka yang harus dipilih yang *maslahahnya* lebih banyak (lebih kuat), dan apabila sama banyaknya atau sama kuatnya maka menolak *mafsadah* lebih utama dari meraih *maslahah*, sebab menolak *mafsadah* itu sudah merupakan kemaslahatan.

Adapun sebagian kemaslahatan dunia dan kemafsadatan dunia dapat diketahui dengan akal sehat, dengan pengalaman dan kebiasaan-kebiasaan manusia. Sedangkan kemaslahatan dunia dan akhirat serta kemafsadatan dunia dan akhirat tidak bisa diketahui kecuali dengan syariah, yaitu melalui *syara'* baik Al-Qur'an, As-Sunnah, Ijma', Qiyas yang diakui (*mu'tabar*) dan Istislah yang sahih (akurat)

Tentang ukuran yang lebih konkret dari kemaslahatan ini, dijelaskan oleh Imam Al-Ghazali dalam *al-Mustshfa*, Imam al-Syatibi dalam *al-Muwafaqat* dan ulama yang sekarang seperti Abu Zahrah, dan Abdul Wahab Khalaf. Apabila disimpulkan, maka persyaratan kemaslahatan tersebut adalah:

1. Kemaslahatan itu harus sesuai dengan *maqashid al-syari'ah*, semangat ajaran, dalil-dalil *kulli* dan dalil *qoth'i* baik *wurud* maupun *dalalahnya*.
2. Kemaslahatan itu harus meyakinkan, artinya kemaslahatan itu berdasarkan penelitian yang cermat dan akurat sehingga tidak meragukan bahwa itu bisa mendatangkan manfaat dan menghindarkan *mudharat*.
3. Kemaslahatan itu membawa kemudahan dan bukan mendatangkan kesulitan yang diluar batas, dalam arti kemaslahatan itu bisa dilaksanakan.
4. Kemaslahatan itu memberi manfaat kepada sebagian besar masyarakat bukan kepada sebagian kecil masyarakat.³³

³³ Prof. H. A, Djazuli, *Kiadah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah Praktis* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2006), h. 29.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

Metode penelitian adalah cara melakukan sesuatu dengan menggunakan pikiran seksama untuk mencapai suatu tujuan dengan mencari, mencatat, merumuskan, dan menganalisis sampai menyusun laporan.³⁴ Istilah metodologi berasal dari kata metode berarti jalan, namun demikian menurut kebiasaan metode dirumuskan dengan kemungkinan-kemungkinan suatu tipe yang dipergunakan dalam penelitian dan penilaian.³⁵

Riset atau penelitian merupakan aktifitas ilmiah yang sistematis, berarah dan bertujuan. Maka, data atau informasi yang dikumpulkan dalam penelitian harus relevan dengan persoalan yang dihadapi. Artinya, data tersebut berkaitan, mengenai dan tepat.³⁶ Jadi penelitian itu adalah hal yang unik dan ilmiah yang dilakukan oleh peneliti di dalam melakukan penelitian.

Dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian empiris. Sebab judul yang diangkat mengacu kepada bagaimana implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang terkait kepentingan sopir dan penumpang yang ditinjau dari Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan konsep *maqashid syariah* Imam Al-Ghazali.

³⁴ Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian*, (Jakarta: PT. Bumi Askara, 2003), h. 1

³⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2012), h. 5

³⁶ Kartini Kartono dan Marzuki, *Metodologi Riset*, (Yogyakarta: UII Perss, 2009), h. 55

Metode penelitian merupakan suatu cara yang digunakan dalam mengumpulkan data penelitian dan membandingkan dengan standar ukuran yang telah ditentukan. Dalam hal ini peneliti menggunakan beberapa perangkat penelitian yang sesuai dalam metode penelitian ini guna memperoleh hasil yang maksimal, antara lain sebagai berikut:

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah yuridis empiris yang dengan kata lain adalah jenis penelitian hukum sosiologis dan dapat pula disebut dengan penelitian lapangan, yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataan di masyarakat.³⁷ Atau dengan kata lain yaitu suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.³⁸

B. Pendekatan Penelitian

Metode Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah Pendekatan Yuridis Empiris. Pendekatan Yuridis digunakan untuk menganalisis berbagai peraturan perundang-undangan. Sedangkan pendekatan empiris digunakan untuk menganalisis hukum yang dilihat sebagai perilaku masyarakat yang berpola dalam

³⁷ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum dalam Praktek* (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), h. 15.

³⁸ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum dalam Praktek* (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), h. 16.

kehidupan masyarakat yang selalu berinteraksi dan berhubungan dalam aspek kemasyarakatan.

Pendekatan Perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan menelaah semua legislasi dan regulasi peraturan perundang-undangan yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang akan diteliti, dalam metode pendekatan perundang-undangan peneliti perlu memahami hierarki, dan asas-asas dalam peraturan perundang-undangan.³⁹ Juga bias diartikan sebagai penelitian terhadap norma-norma yang terdapat di dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pendekatan konseptual (*conceptual approach*) dalam menggunakan pendekatan ini, peneliti perlu merujuk pada prinsip-prinsip hukum. Prinsip-prinsip ini dapat ditemukan dalam pandangan-pandangan sarjana dan doktrin-doktrin yang berkembang dalam ilmu hukum.⁴⁰

Dengan pendekatan diatas, maka peneliti akan menganalisis bagaimanakah implementasi persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor umum di kota Malang, sudahkah memenuhi persyaratan yang ditetapkan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan dan mencoba menyimpulkannya dengan konsep *maqashidus syariah* Imam Al-Ghazali.

C. Lokasi Penelitian

³⁹ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2014), h. 137.

⁴⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2014), h. 178.

Lokasi penelitian ini bertempat di kantor Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang yang beralamatkan di Jalan Raya Tulungagung No. 1 Kepanjen, Kabupaten Malang. Serta untuk menambah data lapangan dari penelitian ini, penulis melakukan observasi di daerah Terminal Landungsari Kota Malang, khususnya pada angkutan umum moda bus sedang. Alasan penulis memilih lokasi tersebut, karena pada lokasi-lokasi tersebut dimungkinkan terdapat informasi mengenai data-data yang dibutuhkan guna menyelesaikan penelitian ini.

D. Sumber Data

Data adalah atau keterangan atau bahan nyata yang dapat dijadikan dasar kajian.⁴¹ Jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.⁴²

a. Data Primer

Data Primer merupakan data dasar yang diperoleh langsung dari sumber pertama atau data yang diperoleh langsung dari sumbernya, diamati dan dicatat untuk pertama kalinya.⁴³ Data primer ini di dapat dari

⁴¹ Zainal Asikin Amirudin, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), h. 106.

⁴² Sugiyono, *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D* Cet. XIII (Jakarta: Alfabeta, 2011), 137.

⁴³ Joko Suryanto Marzuki, *Metodologi Riset* (Yogyakarta: PT. Prasetia Widya Pratama, 2000), h. 56.

data dan informasi dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang dan juga sopir dan penumpang angkutan umum moda bus sedang.

b. Data Skunder

Data skunder yaitu semua bahan yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer yang berasal dari beberapa buku, jurnal, website yang menjadi pendukung (data yang dikumpulkan, diolah, dan disajikan oleh pihak lain, yang biasanya dalam bentuk jurnal).⁴⁴ dan hasil-hasil penelitian ilmiah yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

Dalam penelitian ini penulis mendapatkan data sekunder berupa dokumen-dokumen dan literatur (kepuustakaan yang terkait dengan permasalahan yang akan diteliti. Data sekunder yang akan digunakan adalah literatur berupa buku-buku, jurnal, koran, majalah, serta literatur yang membahas mengenai tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

E. Metode Pengumpulan Data

Data dikumpulkan dari hasil wawancara dengan narasumber, observasi di lapangan secara langsung, serta dari dokumentasi-dokumentasi yang diambil di lapangan.

a. Wawancara atau Interview

⁴⁴ Zainuddin dan Muhammad Walid, *Pedoman Penulisan Skripsi* (Malang: Fakultas Tarbiyah UIN Malang, 2009), h. 43.

Wawancara merupakan suatu proses interaksi untuk mendapatkan Informasi secara langsung dari informan, metode ini digunakan untuk menilai keadaan seseorang dan merupakan tulang punggung suatu penelitian survei, karena tanpa wawancara maka akan kehilangan informasi yang valid dari orang yang menjadi sumber data utama dalam penelitian.⁴⁵

b. Telaah Pustaka

Telaah Pustaka di maksudkan sebagai bahan kajian yang berkaitan dengan penelitian ini seperti buku-buku fiqh *maqashid syariah*, internet, koran, majalah, serta dari para sarjana atau laporan hasil penelitian sepanjang semua bahan pustaka itu mempunyai relefansi masalah yang diteliti.

Teknik ini bisa juga disebut sebagai teknik dokumentasi, yaitu teknik pengumpulan data yang berwujud sumber data tertulis atau gambar. Sumber tertulis atau gambar berbentuk dokumen resmi, buku, majalah, arsip, dokumen pribadi, dan foto yang terkait dengan permasalahan penelitian.⁴⁶

c. Observasi

Yakni Pengamatan secara langsung terhadap peristiwa-peristiwa yang terjadi di lapangan. Dalam hal ini peneliti melakukan pengamatan

⁴⁵ Amiruddin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2006), h. 82.

⁴⁶ Sudarto, *Metode Penelitian Filsafat* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002), h. 71.

secara langsung pada praktek implementasi persyaratan teknis dan laik jalan yang terjadi di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang, praktek operasional yang terjadi di Terminal Landungsari, dan rute trayek angkutan umum moda bus sedang.

F. Metode Pengolahan Data

Pengolahan data biasanya dilakukan melalui tahap-tahap yaitu pemeriksaan data (*editing*), klasifikasi (*classifying*), verifikasi (*verifying*), analisis (*analysing*), dan pembuatan kesimpulan (*concluding*).⁴⁷

1. *Editing*, yaitu pemeriksaan kembali bahan hukum yang diperoleh dari kelengkapannya, kejelasan makna, kesesuaian, serta relevansinya dengan kelompok lainnya. Hal ini bertujuan untuk menjawab pertanyaan yang terkandung dalam fokus penelitian dan untuk memeriksa kesalahan jika terdapat ketidaksesuaian.⁴⁸
2. *Classifying*, yaitu mengklasifikasikan bahan hukum hasil kerja awal pada penelitian. Bahan hukum yang terkumpul diklasifikasikan berdasarkan fokus permasalahan yang diteliti, atau hasil wawancara diklasifikasikan berdasarkan kategori tertentu, yaitu berdasarkan pertanyaan dalam rumusan masalah, sehingga data yang diperoleh benar-benar memuat informasi yang dibutuhkan dalam penelitian.

⁴⁷Tim Penyusun. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah Fakultas Syariah*, h. 29.

⁴⁸Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian; Suatu Pendekatan Praktek* (Jakarta: Rieneka Cipta, 2002), h. 182.

3. *Verificasying*, yaitu mengecek kembali data-data yang sudah terkumpul untuk mengetahui keabsahan datanya apakah benar-benar sudah valid dan sesuai dengan yang dibutuhkan dalam penelitian dan harapan peneliti.⁴⁹
4. *Analysing*, yaitu suatu proses untuk mengatur aturan data, mengorganisasikan ke dalam suatu pola kategori dan suatu uraian dasar. Sugiyono berpendapat bahwa analisa data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi.⁵⁰
5. *Concluding*, yaitu merupakan hasil suatu proses penelitian. Setelah langkah-langkah di atas, maka langkah yang terakhir adalah menyimpulkan dari analisis data untuk menyempurnakan penelitian ini. Pada tahap ini peneliti membuat kesimpulan dari keseluruhan data-data yang telah diperoleh dari kegiatan penelitian yang sudah dianalisis kemudian dituliskan kesimpulannya

⁴⁹ Lexy J. Moloeng, *Metode Penelitian Kualitatif* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2002), h. 104.

⁵⁰ Fakultas Syari'ah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah* (Malang: UIN Press, 2012), h. 48.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Profil Lokasi Penelitian

1. Sejarah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang

Dalam rangka implementasi Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah serta untuk melaksanakan tugas dan kewenangan, maka Pemerintah Kabupaten Malang membentuk Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yaitu Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang yang telah ditetapkan melalui Peraturan Bupati Nomor 9 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang sesuai dengan Tugas Pokok dan Fungsinya mempunyai tanggung jawab di bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam mensukseskan penyelenggaraan pembangunan di Wilayah Kabupaten Malang.

Mengacu pada Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional yang mengatur tentang peranan dan tanggung jawab Kepala Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) untuk

menyiapkan Rencana Kerja Satuan Kerja Perangkat Daerah sehingga dengan dasar tersebut Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang menyiapkan Rencana Kerja Tahun 2016 yang diharapkan dapat memberikan arah yang jelas dalam melaksanakan tugas dengan memperhatikan keterkaitan visi dan misi Kepala Daerah dengan memenuhi prinsip teknokratis (strategis), demokratis dan partisipatif, politis, perencanaan bottom up dan perencanaan top down. Rencana Kerja ini diharapkan dapat digunakan secara efektif untuk mencapai tujuan yang ditetapkan dan selalu akan dievaluasi untuk penyempurnaannya.⁵¹

2. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang

Pemerintah Kabupaten Malang telah menetapkan visi, “Terwujudnya masyarakat kabupaten yang mandiri, agamis, demokratis, produktif, maju, aman, tertib dan berdaya saing (madep manteb)”. Dengan misi sebagai berikut:

- a. Mewujudkan pemahaman dan pengamalan nilai-nilai agama, adat istiadat dan budaya.

⁵¹<http://dishub.malangkab.go.id/konten-35.html> (Diakses pada tanggal 23 juni 2016 jam 21.00 WIB)

- b. Mewujudkan pemerintahan *Good Governance* (tata kelola pemerintah yang baik), *Clean Governance* (pemerintahan yang bersih) berkeadilan dan demokratis.
- c. Menegakkan supremasi hukum dan Hak Azasi Manusi (HAM).
- d. Mewujudkan lingkungan yang aman, tertib dan damai.
- e. Meningkatkan ketersediaan dan kualitas infrastruktur daerah.
- f. Mewujudkan sumber daya manusia yang produktif dan berdaya saing.
- g. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi daerah dengan berbasis sektor pertanian dan pemberdayaan masyarakat pedesaan.
- h. Meningkatkan kualitas dan fungsi lingkungan hidup serta pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan.

Dalam mendukung terwujudnya visi dan misi di atas khususnya pada misi meningkatkan ketersediaan dan kualitas infrastruktur daerah, maka misi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang adalah “Terwujudnya pelayanan transportasi, komunikasi, dan informatika yang aman, lancar, selamat, tertib, dan nyaman serta terjangkau guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat”. Dengan visi sebagai berikut:

- a. Menjalankan Administrasi Perkantoran secara profesional dalam mewujudkan pemerintahan *Good Governance*

(tata kelola pemerintahan yang baik), *Clean Governance* (pemerintahan yang bersih) berkeadilan dan demokratis.

- b. Mewujudkan sistem transportasi, komunikasi dan informatika dengan meningkatkan kualitas dan kuantitas sarana prasarana transportasi, komunikasi, informatika, pos dan telekomunikasi.
- c. Memberikan pelayanan publik, pembinaan, pengawasan dan penertiban di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
- d. Mewujudkan kapabilitas dan kualitas sumber daya manusia perhubungan, komunikasi, dan informatika.⁵²

3. Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang

Adapun tugas pokok Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang sebagai berikut:

- a. Melaksanakan urusan pemerintahan daerah bidang perhubungan, komunikasi dan informatika berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.
- b. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan bidang tugasnya.

⁵² <http://dishub.malangkab.go.id/konten-16.htm> (Diakses pada tanggal 23 juni 2016 jam 21.28 WIB)

Dalam menyelenggarakan tugas pokok tersebut, Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang mempunyai fungsi:

- a. Pengumpulan pengelolaan dan pengendalian data yang berbentuk data base serta analisis data untuk penyusunan program kegiatan.
- b. Perencanaan strategis pada Dinas perhubungan, komunikasi dan informatika.
- c. Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
- d. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
- e. Pembinaan dan pelaksanaan tugas bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
- f. Pelaksanaan, pengawasan, pengendalian serta evaluasi dan pelaporan penyelenggaraan bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
- g. Pelaksanaan standard pelayanan minimal yang wajib dilaksanakan pada bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.

- h. Penyelegaraan kesekretariatan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.
- i. Pembinaan UPTD.
- j. Pemberian perizinan dan pelaksanaan pelayanan bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
- k. Pengkoordinasian, integrasi dan sinkronisasi kegiatan di lingkungan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

4. Kelembagaan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang

Struktur organisasi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang sesuai dengan peraturan Bupati Malang Nomor 9 Tahun 2008 sebagai berikut:

Tabel 4.1: Struktur Organisasi Dishubkominfo Kabupaten Malang

No	Struktur Organisasi Dishubkominfo Kabupaten Malang	
1.	Kepala Dinas	
2.	Sekretariat	-Sub Bagian Umum dan Kepegawaian -Sub Bagian Keuangan -Sub Bagian Perencanaan, Evaluasi, dan Pelaporan
3.	Bidang-bidang	g. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan -Seksi lalu lintas -Seksi Angkutan -Seksi Pengendalian Operasi b. Bidang Teknik Keselamatan Transportasi

		-Seksi Teknik Keselamatan Sarana -Seksi Sertifikasi dan Audit Keselamatan -Seksi Bina Usaha Transportasi c. Bidang Pemadu Moda Transportasi -Seksi Komunikasi -Seksi Informatika -Seksi Pos
	UPT dan UPTD	a. UPT Pengujian Kendaraan Bermotor b. UPTD Singosari c. UPTD Kepanjen d. UPTD Pagak e. UPTD Gondangledi f. UPTD Turen g. UPTD Tumpang h. UPTD Pujon i. UPTD Dampit

5. Struktur dan Besaran Retribusi

Tabel 4.2: Biaya Retribusi

NO.	Biaya Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB)	Besar Biaya Sesuai JBB (Rp.)
1.	Biaya Retribusi Pelayanan Pengujian Kendaraan Bermotor : 1. Kendaraan JBB < 3.500 2. Kendaraan JBB > 3.500	50.000,- 60.000,-
2.	Sanksi Administrasi Kendaraan Bermotor yang masa retribusinya habis/ kadaluarsa a. Lebih 1 hari s/d 6 bulan = 1 kali biaya retribusi + bunga 2%	

	/bulan b. 6 bulan lebih 1 hari s/d 12 bulan = 2 kali biaya retribusi + bunga 2% /bulan c. 12 bulan lebih 1 hari s/d 18 bulan = 4 kali biaya retribusi + bunga 2% /bulan d. 18 bulan lebih 1 hari s/d 24 bulan = 5 kali biaya retribusi + bunga 2% /bulan e. 24 bulan lebih 1 hari s/d 30 bulan = 8 kali biaya retribusi + bunga 2% /bulan f. 30 bulan lebih 1 hari s/d 36 bulan lebih 9 kali biaya retribusi + bunga 2 % /bulan	
3.	a. Penggantian Buku Uji Hilang: Biaya sanksi administrasi sebesar 5 kali biaya retribusi b. Pengganti Buku Uji Rusak: Biaya sanksi administrasi sebesar 3 kali biaya retribusi	
4.	Penggantian Plat Uji Hilang/ Rusak: Biaya sanksi administrasi sebesar 1 kali biaya retribusi	

6. Persyaratan Permohonan Pengujian Kendaraan Bermotor

Adapun Persyaratan yang diperlukan guna melakukan permohonan pengujian kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

- a. Foto copy Identitas (Kartu Tanda Penduduk) + Asli.

- b. Foto copy Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) + Asli.
- c. Foto copy Buku Uji + Asli.
- d. Foto copy Surat Tanda Tera untuk mobil tangki.
- e. Untuk kendaraan yang mengalami rubah bentuk, modifikasi, rancang bangun, harus dilengkapi surat registrasi uji tipe dari Direktorat Jendral Perhubungan Darat/ Berita Acara Pemeriksaan Fisik Kendaraan dari Perhubungan Provinsi.
- f. Untuk kendaraan bermotor yang tidak lulus uji dilakukan pengujian dengan mengikuti tata cara pengujian kendaraan bermotor terhadap kekurangan teknis yang diperintahkan untuk diperbaiki dan bagi yang tidak lulus uji pada permohonan berikutnya diperlakukan sebagai pemohon baru.

7. Ambang Batas Laik Jalan

Adapun yang menjadi ambang batas laik jalan kendaraan bermotor umum di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang adalah sebagai berikut:

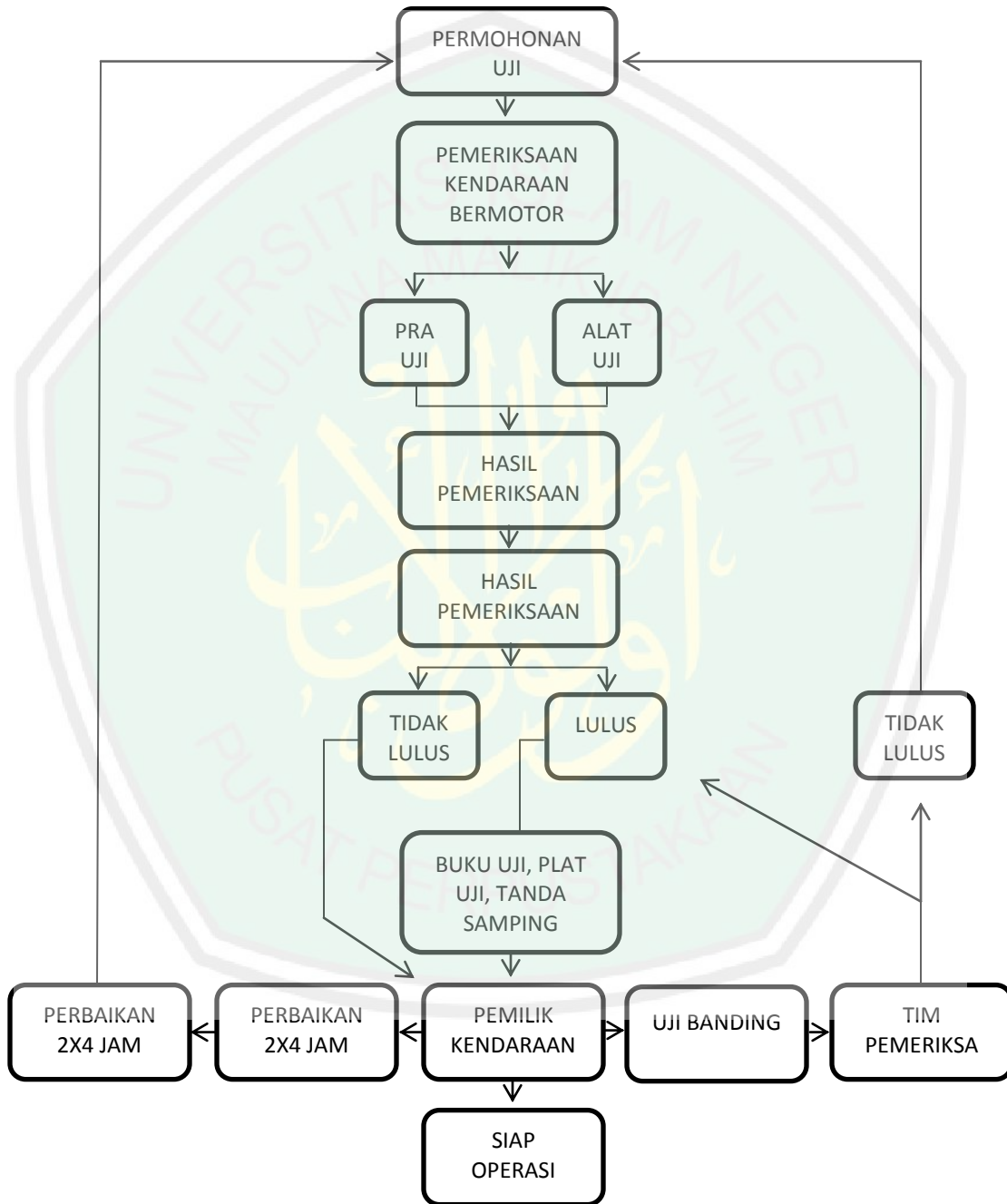
- a. Emisi gas buang kendaraan bermotor
- b. Efisiensi rem utama dan pener
- c. Kincup roda depan
- d. Tingkat suara klakson
- e. Kemampuan pancar dan arah sinar lampu
- f. Radius putar

- g. Alat petunjuk kecepatan
- h. Kedalaman alur ban
- i. Kaca film



8. Alur Pelayanan Pengujian/ Mekanisme

Tabel 4.3: Alur Pelayanan Pengujian/ Mekanisme



B. Analisis Praktek Implementasi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Angkutan Umum Moda Bus Sedang di kantor Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang Tinjauan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Mengingat pentingnya keberadaan sarana dan prasarana transportasi, maka kemudian harus ada peran serta pemerintah guna menjaga ketertiban dan kelayakan sarana dan prasaran dalam bidang transportasi. Hal ini diwujudkan dengan adanya Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah, lalu lintas dan angkutan jalan yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya secara maksimal.

Sebagaimana yang dijelaskan dalam pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan;

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat perstatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan;

3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.⁵³

Dewasa ini seiring perkembangan perekonomian, sosial dan budaya di masyarakat, nampaknya mulai terjadi pergeseran terhadap nilai-nilai, asas dan tujuan diselenggarakannya transportasi nasional yang terkandung dalam pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Masyarakat mulai kurang memperhatikan nilai-nilai yang terkandung dalam tujuan diselenggarakannya transportasi nasional. Dalam hal ini masyarakat mengalami perkembangan secara ekonomi, bahkan sosial dan budaya, maka taraf kehidupan masyarakatpun ikut meningkat. Peningkatan taraf hidup masyarakat tersebut tidak diimbangi dengan sumber daya manusia yang memadai, sehingga menimbulkan beberapa permasalahan sosial.

Bidang transportasi, khususnya pada transportasi angkutan umum moda bus, baik bus sedang ataupun bus besar, juga tidak terlepas dari beberapa permasalahan. Peningkatan taraf hidup, sumber daya manusia kurang memadai dan kondisi perekonomian yang masih belum stabil membuat semakin keruh permasalahan dalam bidang ini. Inilah yang kemudian menyebabkan terjadinya pergeseran pemahaman dan pelanggaran terhadap nilai-nilai tujuan diselenggarakannya transportasi nasional seperti yang dijelaskan dalam pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁵³ Pasal 3, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 48 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesungguhnya adalah salah satu norma yang sangat penting bagi keberlangsungan sistem transportasi nasional. Dalam pasal tersebut dapat kita fahami sesungguhnya betapa negara ingin melindungi masyarakatnya yang terlibat secara langsung dan tidak langsung dengan sistem transportasi nasional, karena dalam pasal tersebut memuat aturan tentang persyaratan teknis dan laik jalan bagi kendaraan bermotor umum, baik angkutan umum orang maupun barang yang hendak beroperasi. Ketentuan dalam pasal ini, sesungguhnya menyikapi nilai-nilai yang terkandung dalam pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Melihat praktik operasional angkutan umum di wilayah Kabupaten Malang, nampaknya masih perlu dipertanyakan kembali mengenai persyaratan teknis dan laik jalannya. Banyak sekali angkutan umum yang beroperasi di wilayah Kabupaten Malang yang masih jauh dari kata laik seperti angkutan bus khususbya bus sedang. Melihat semakin tinggi tingkat kehidupan masyarakat Kabupaten Malang maka secara otomatis semakin tinggi pula tingkat kebutuhan yang dialami oleh masyarakat Kabupaten Malang. Dalam hal ini tidak tertutup kemungkinan kebutuhan akan angkutan umum yang dapat menunjang perekonomian masyarakat.

Angkutan umum moda bus sedang yang menjadi jasa pengantar masyarakat harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana yang

telah ditetapkan oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi syarat utama bagi kendaraan bermotor yang dioperasikan agar masyarakat dapat merasakan kenyamanan, keamanan dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat yang menjadi penumpang angkutan umum.

Menurut bapak Adhika Rahmasyah, selaku staf bagian pengujian tentang gambaran umum pengujian kendaraan bermotor.

Pada hakikatnya dalam bidang transportasi, semua moda kendaraan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Hal ini untuk mewujudkan pertama keselamatan, keselamatan adalah memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan. Kedua melestarikan lingkungan, dalam persyaratan teknis dan laik jalan ada pengujian emisi gas buang, hal ini masuk dalam melestarikan lingkungan. Ketiga pelayanan umum, jadi pengujian kendaraan bermotor tersebut adalah guna pelayanan umum terhadap masyarakat.⁵⁴

Berdasarkan penyampaian di atas maka dapat diketahui bahwa sesungguhnya pengujian kendaraan bermotor semata-mata adalah guna mewujudkan keselamatan, pelestarian lingkungan dan pelayanan umum.

Menurut Bapak Tri Hermanto, selaku kepala UPT Pengujian kendaraan bermotor, tentang gambaran umum pengujian kendaraan dan ijin trayek.

Setiap kendaraan bermotor itu harus wajib uji, kewenangan pengujian itu, dengan otonomi daerah dilimpahkan ke kabupaten kota di tingkat II, untuk perijinan trayek, provinsi cukup melihat pada buku uji, sedangkan

⁵⁴ Adhika Rahmansyah, Wawancara (Kepanjen, 20 Juni 2016)

*buku uji tersebut diterbitkan oleh dishub daerah tingkat II dimana kendaraan tersebut dibeli atau berada.*⁵⁵

Berdasarkan penyampaian tersebut, bahwa setiap kendaraan bermotor harus melakukan uji kelaikan, dan uji kealihan dilakukan di daerah tingkat II dimana kendaraan bermotor tersebut diregristasi. Sedangkan mengenai ijin trayek, maka harus ke provinsi bagi angkutan kota dalam provinsi dan ke kabupaten atau kota bagi angkutan kota atau angkutan pedesaan.

Beberapa langkah-langkah pengujian yang dilakukan di UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang adalah sebagai berikut. Pertama dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor, pemeriksaan ini ada dua tahap, pertama adalah pra uji dan yang kedua adalah alat uji. Pada tahap pra uji, kendaraan diperiksa identitas kendaraan, bagian depan kendaraan, bagian samping kendaraan, bagian belakang kendaraan, bagian dalam rumah-rumah, dimensi, jenis kendaraan, peralatan dan perlengkapan. Pada tahap alat uji kendaraan diuji dengan menggunakan alat-alat uji seperti CO/HC Taster atau single taster, side slip taster, rote load meter, brake taster, speed taster, head leadt taster, play detector, pemeriksaan bagian pada kolong uji. Setelah itu dilihat hasil pemeriksaan dan ditentukan keputusan pengesahan, bagi kendaraan yang lulus maka akan mendapat buku uji, plat uji dan tanda samping sedangkan yang tidak lulus diberi kesempatan perbaikan 2x24 jam, jika tidak dapat memenuhi maka harus ujian ulang.

⁵⁵ Tri Hermanto, Wawancara (Kepanjen, 20 Juni 2016)

Berbicara mengenai standart operasional dalam melakukan pengujian kendaraan beromotor, Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang menetapkan beberapa standart operasional sebagai berikut:

Tabel 4.4: Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor Umum

NO	Uraian	Ambang
1.	Emisi Gas Buang Kendaraan bermotor	Kendaraan Diesel 70 % Bensin < 2007 Co 4,5 %, Hc 1200 PPM
2.	Efisiensi Rem Utama dan Parkir	- 50% G Axle - Penyimpangan Max 8 %
3.	Kincup Roda Depan	--5mm s/d + 5mm per menit dengan kecepatan max 5 km/jam
4.	Tingkat Suara Klakson	Klaskson 83 db – 118 db
5.	Kemampuan Pancar dan Arah Sinar Lampu Utama	- Kemampuan pancar min 12000 Cd - Penyimpangan ke kanan 0'34' ke kiri 1'09'
6.	Radius Putar	Max 12 m
7.	Alat Penunjuk Kecepatan	- 10% s/d + 15% pada kecepatan 40 km/jam
8.	Kedalaman Alur Ban	- Min 1,00 mm
9.	Kaca Film	- 70%

Adapun data kendaraan bermotor yang belum memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan pada bulan Maret sampai pertengahan juni 2016 adalah sebagai berikut:

1. Truck 101 Kendaraan;
2. Pickup 103 Kendaraan;
3. Mikrolet 8 Kendaraan;
4. Bus 17 Kendaraan.

Melihat pada penjabaran data dan hasil wawancara lapangan di atas mengenai standart operasional pengujian kendaraan bermotor yang menjadi pedoman di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang terdapat beberapa perbedaan dengan Ketentuan yang terdapat pada pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Persyaratan sebagaimana yang terdapat dalam brosur Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang yaitu:

1. Emisi gas buang
2. Efisiensi rem utama dan paker
3. Kincup roda depan
4. Tingkat suara klakson
5. Kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama
6. Raidus putar

7. Alat penunjuk kecepatan
8. Kedalaman alur ban
9. Kaca film

Di dalam pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, memuat ketentuan mengenai persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

1. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
2. Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. Susunan
 - b. Perlengkapan
 - c. Ukuran
 - d. Karoseri
 - e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya
 - f. Pemuatan
 - g. Penggunaan
 - h. Penggandengan kendaraan bermotor
 - i. Penempelan kendaraan bermotor
3. Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:
 - a. Emisi gas buang
 - b. Kebisingan suara
 - c. Efisiensi sistem rem utama
 - d. Efisiensi sistem rem parker
 - e. Kincup roda depan
 - f. Suara klakson
 - g. Daya pancar dan arah sinar lampu utama
 - h. Radius putar
 - i. Akurasi alat petunjuk kecepatan
 - j. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban

k. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan

Dari penjelasan pasal di atas dapat diketahui beberapa kekurangan yang belum ditetapkan pada proses pengujian kendaraan bermotor di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang, yaitu mengenai Kebisingan Suara dan Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

Meskipun demikian ketentuan ambang batas laik jalan yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang sebagaimana yang tercantum dalam brosur, berdasarkan hasil observasi penulis ternyata dalam praktiknya ada beberapa yang tidak maksimal dalam pengujiannya, misalnya mengenai radius putar, kedalaman alur ban dan kaca film. Radius putar kendaraan bermotor tidak terdapat alat ujinya, sedangkan kedalaman alur ban terdapat alat pengujinya namun sering terjadi pengabaian sedangkan kaca film hanya diuji secara manual, yaitu jika dianggap lulus maka akan diluluskan.

Tabel 4.5: Perbedaan Standart Operasional Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika Kabupaten Malang

No.	Standart Operasional dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009	Penggunaan Sebagai Standart Operasional Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika
-----	--	---

		Kabupaten Malang
1.	Susunan	Tidak digunakan
2.	Perlengkapan	Digunakan
3.	Ukuran	Tidak digunakan
4.	Karoseri	Tidak digunakan
5.	Rancangan teknis kendaraan sesuai peruntukan	Tidak digunakan
6.	Penggandengan kendaraan bermotor	Tidak digunakan
7.	Penggunaan	Tidak digunakan
8.	Penggandengan kendaraan bermotor	Tidak digunakan
9.	Penempelan kendaraan bermotor	Digunakan
10.	Emisi gas buang	Digunakan
11.	Kebisingan suara	Tidak digunakan
12.	Efisiensi sistem rem utama	Digunakan
13.	Efisiensi sistem rem parker	Digunakan
14.	Kincup roda depan	Digunakan

15.	Suara klakson	Digunakan
16.	Daya pancar dan arah sinar lampu utama	Digunakan
17.	Radius Putar	Tidak digunakan
18.	Akurasi alat petunjuk kecepatan	Digunakan
19.	Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban	Digunakan
20	Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan	Tidak digunakan

Kondisi praktik implementasi persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor ini diperparah dengan adanya kebiasaan curang yang dilakukan oleh pemohon pengujian. Menurut bapak Adhika Rahmansyah sebagai berikut

Terkadang sebelum melakukan pengujian, para pemilik kendaraan itu pinjam meminjam peralatan supaya lulus ketika dilakukan uji tekins dan laik jalan kendaraan bermotornya, seperti meminjam ban, kampas rem dan peralatan lainnya.⁵⁶

Kemudian juga kurang pedulian petugas yang terbatas oleh peraturan yang dapat penulis simpulkan dari percakapan wawancara dengan bapak Bambang Kartika selaku kepala bidang teknik keselamatan transportasi, ketika

⁵⁶ Adhika Rahmansyah, Wawancara (Kepanjen, 20 Juni 2016)

penulis mencoba bertanya bagaimana bentuk tanggung jawab dan pengawasan terhadap kendaraan pasca lulus uji berkala kendaraan bermotor adalah sebagai berikut

Ketika kendaraan keluar 100 meter dari lokasi pengujian, kemudian rem blong bukan menjadi tanggung jawab kami, jadi begitu masuk layak-layak lulus, kalau tidak layak kembali lagi diperbaiki. Kalau bentuk pengawasan kita tidak ada, ada turjawali tapi kewenangan dari polisi, kecuali kita mengadakan kerja sama dengan kepolisian baru kita bisa turut serta dalam pengawasan.⁵⁷

Selain kurang pedulian petugas terhadap implementasi persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, ternyata petugas juga kurang memahami sebenarnya apa yang dimaksud dengan persyaratan teknis dan laik jalan itu sendiri. Menurut pasal 48 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ayat 2 dan 3 bahwa persyaratan teknis adalah terdiri atas susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan sesuai dengan peruntukannya, pemuatan, penggunaan, penggandengan kendaraan bermotor, penempelan kendaraan bermotor. Sedangkan persyaratan laik jalan adalah kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parker, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi alat petunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dengan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

⁵⁷ Bambang Kartika, Wawancara (Kepanjen, 20 Juni 2016)

Berbeda dengan pernyataan hasil wawancara dengan bapak Tri Hermanto sebagai berikut

*Persyaratan teknis itu persyaratan yang diukur dengan menggunakan alat, sedangkan laik jalan ada dua, harus memenuhi persyaratan teknis dan harus memenuhi persyaratan administrasi misal kalau seandainya angkutan penumpang maka harus ada ijin trayek, ijin usaha, harus ada STNK.*⁵⁸

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat disimpulkan terjadi kesalahan pemahaman petugas terhadap pengertian persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor. Terlihat jelas bahwa menurut petugas yang dikaksud persyaratan teknis adalah persyaratan yang diukur dengan alat sedangkan menurut Pasal 48 ayat 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 bahwa persyaratan mengenai kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur dengan alat adalah persyaratan laik jalan. Sedangkan persyaratan laik jalan menurut petugas ada dua yakni persyaratan teknis dan persyaratan administrasi, persyaratan administrasi yang dimaksud disini mengarah pada proses perijinan trayek kendaraan bermotor. Jika menurut Pasal 48 ayat 2 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 yang dimaksud dengan persyaratan teknis adalah persyaratan mengenai susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, pemuatan, penggunaan, penggandengan kendaraan bermotor, dan penempelan kendaraan bermotor. Dalam hal ini tentunya secara tidak langsung, dapat mempengaruhi kualitas pelayanan dari petugas itu sendiri.

⁵⁸ Tri Hermanto, Wawancara (Kepanjen, 27 Juni 2016)

Implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang, dirasa semakin kurang maksimal setelah penulis menemukan data yang menyebutkan bahwa kendaraan bermotor yang dalam katagori belum lulus uji kelaikan dalam kurun waktu bulan Maret sampai pertengahan bulan Juni diantaranya truck 101 kendaraan, pickup 103 kendaraan, Mikrolet 8 Kendaraan, dan Bus 17 kendaraan. Jumlah tersebut dirasa cukup memprihatinkan, mengingat banyaknya masyarakat yang menggunakan jasa angkutan umum yang beroperasi di wilayah Kabupaten Malang, terutama angkutan umum moda bus sedang yang dapat mempengaruhi perekonomian masyarakat jika tidak secara maksimal pengawasannya.

Dari hasil observasi penulis di lapangan yang mengamati beberapa angkutan umum moda bus sedang, penulis menemukan beberapa kendaraan yang ternyata kondisinya tidak memenuhi standart pelayanan minimal sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 141 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam pasal 141 ayat 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan;

Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standart pelayanan minimal yang meliputi:

- a. Keamanan;
- b. Keselamatan;
- c. Kenyamanan
- d. Keterjangkauan;
- e. Kesenjajaran;

f. Keteraturan.⁵⁹

Menurut penulis jika melihat kondisi beberapa angkutan umum moda bus sedang di lapangan, kondisinya tidak memenuhi point keamanan, keselamatan, kenyamanan dan keteraturan. Dapat disimpulkan bahwa praktik di lapangan masih ada kendaraan yang tidak memenuhi standart pelayanan minimal dan masih beroperasi di jalan.

Pada pihak penyedia jasa angkutan umum nampaknya juga tidak sepenuhnya peduli dengan persyaratan teknis dan laik jalan angkutan mereka, mereka terkesan melakukan uji kelaikan hanya untuk formalitas demi melengkapi persyaratan ijin trayek saja. Untuk selanjutnya, uji berkala hanya dilakukan ketika melakukan perpanjangan ijin trayek atau ada kendaraan yang terkena razia pengawasan petugas. Hal ini penulis simpulkan dari hasil wawancara dengan salah seorang sopir angkutan umum bus sedang di terminal landungsari sebagai berikut

Perawatan kendaraan ini ya hanya ketika mengalami masalah mas misalnya macet, juga setiap pagi sebelum berangkat dicek dulu kendaraannya sekaligus dibersihkan begitu saja. Masalah persyaratan teknis dan laik jalannya ya tidak tahu mas itu masalah perusahaan, kita tinggal jalankan saja dan setoran gitu. Cuma gini kalau masalah kirkiran sopir dari angkutan sendiri yang bawa ke dishub mas, biasanya enam bulan sekali, kadang terlambat juga tapi kena denda mas.⁶⁰

⁵⁹ Pasal 141 ayat 1 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁶⁰ Sopi bus sedang, Wawancara (Landungsari, 23 Juni 2016)

Hal tersebut sangat bertentangan dengan ketentuan pasal 215 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, yang berbicara mengenai kewajiban perusahaan angkutan umum. Bahwa perusahaan angkutan umum wajib melaksanakan pembangunan lali lintas dan angkutan jalan yang ramah lingkungan, memberi informasi yang jelas, benar, dan jujur mengenai kondisi jasa angkutan umum, memberi penjelasan mengenai penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan sarana angkutan umum, dan mematuhi baku mutu lingkungan hidup.⁶¹

Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang, saat penulis mencoba bertanya alasan kenapa naik angkot yang secara fisik kurang baik. Menurut bapak Rohman;

*Ya bagaimana lagi mas, saya tidak terlalu berpikir kondisi kendaraan baik apa kurang baik, yang penting saya bisa sampai tujuan tepat waktu dan selamat.*⁶²

Menurut Mas Arga;

*Adanya ini ya saya naik ini mas, kalau nunggu yang bagus ya lama tidak jalan-jalan mas, kalau pas yang bagus ya kebenaran, lah ini pas yang ini yang mau berangkat ya saya naik ini biar cepet.*⁶³

Menurut penumpang, mereka terpaksa menaiki kendaraan yang ada, dan kurang mempedulikan kondisi kendaraan yang ditumpangi, yang mereka pikirkan adalah bagaimana mereka bisa sampai tujuan.

⁶¹ Pasal 215 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

⁶² Rohman, Wawancara (Landungsari, 23 Juni 2016)

⁶³ Arga, Wawancara (Landungsari, 23 Juni 2016)

Melihat fakta lapangan yang demikian, dari segi asas-asas penyelenggaraan lalu lintas yang terdapat pada pasal 2 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 juga belum tercapai secara maksimal, misalnya asas akuntabel yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggung jawabkan, masyarakat sering menanggung sendiri kerugian yang ditimbulkan dari kecelakaan akibat kelalaiannya beberapa oknum baik dari petugas maupun penyedia jasa angkutan.

Sama halnya asas berkelanjutan, bagaimana dapat berlangsung penjaminan kualitas fungsi lingkungan jika penerapan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor masih belum bisa berjalan secara maksimal.

Asas bermanfaat juga sedikit tercederai, manfaat seperti apa yang diharapkan jika demi kepentingan sepihak kemanfaatan dan keselamatan masyarakat luas dipertaruhkan. Asas seimbang nampaknya juga belum sepenuhnya terealisasi, hal ini karena asas seimbang menuntut adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana dan pemenuhan hak kewajiban antara pengguna jasa dan penyedia jasa, sementara praktek lapangan menunjukkan bahwa sarana dan prasarana masih belum maksimal, hal ini diketahui dengan masih adanya peralatan uji kelaikan yang masih belum ada dan fasilitas-fasilitas umum seperti halte atau terminal dalam kondisi kurang baik.

C. Analisis Praktek Implementasi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Angkutan Umum Moda Bus Sedang di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang Tinjauan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali

Melihat pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, yang menjelaskan tujuan dari diselenggarakannya angkutan jalan dan lalu lintas adalah salah satunya demi terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat perstatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Menyikapi hal itu kemudian dalam pasal 48 Undang-Undang yang sama diatur mengenai persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, yang tidak lain adalah guna mendukung terwujudnya tujuan diselenggarakannya angkutan jalan dan lalu lintas seperti yang telah dikemukakan di atas. Jika diperhatikan aturan tersebut adalah demi kebaikan dan kemaslahatan masyarakat luas.

Hal tersebut di atas jika ditinjau dari Hukum Islam maka sesuai dengan konsep Hukum Islam. Karena pada dasarnya Hukum Islam itu diturunkan adalah demi mendatangkan kemaslahatan dan menolak kemudharatan.⁶⁴ Juga sesuai

⁶⁴Ika Yunia Fauzia dan Abdul Kadir Riyadi, *Prinsip Dasar Ekonomi Islam* (Jakarta: Pranada Media Grpuo, 2014), h. 65.

dengan pengertian *maqashid syariah* menurut Imam Al-Ghazali yang mengatakan bahwa;

فرعاية المقاصد عبارة حاوية للبقاء و دفع القواطع و التحصيل على الابتداء

“Penjagaan terhadap maksud dan tujuan syari’ah adalah upaya mendasar untuk bertahan hidup, menahan faktor-faktor kerusakan dan mendorong terjadinya kesejahteraan.”⁶⁵

Pernyataan kebolehan peraturan persyaratan teknis dan laik jalan ini diperkuat dengan kaidah-kaidah fikih yang asasi yakni:

جَلْبُ الْمَصَالِحِ وَ دَرْءُ الْمَقَاصِدِ

“Meraih kemaslahatan dan menolak kemafsadatan.”⁶⁶

Berdasarkan uraian diatas dapat dipahami bahwa peraturan mengenai persyaratan teknis dan laik jalan dibolehkan menurut Hukum Islam, karena dapat mendatangkan kemaslahatan dan menjauhkan kemafsadatan bagi masyarakat luas.

Jika dilihat dari kaidah fikih yang berkaitan dengan hubungan antara *maqashid*/tujuan yakni:

لِلْوَسَائِلِ أَحْكَامُ الْمَقَاصِدِ

⁶⁵ Ika Yunia Fauzia dan Abdul Kadir Riyadi, *Prinsip Dasar Ekonomi Islam* (Jakarta: Pranada Media Grpuo, 2014), h. 41.

⁶⁶ A. Djazuli, *Kiadah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah Praktis* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2006), h. 27.

“Bagi setiap wasilah (media) hukumnya adalah sama dengan hukum tujuan”

Apabila yang dituju itu wajib, maka media menuju kepada yang wajib juga wajib. Sebaliknya apabila yang dituju itu haram, maka usaha menuju yang haram juga haram.⁶⁷

Selanjutnya mengidentifikasi peraturan persyaratan teknis dan laik jalan dalam kerangka *maqashid syariah*, sesungguhnya peraturan tersebut jika ditinjau dengan kerangka *maqashid syariah* dan mengacu pada kaidah fikih diatas, maka termasuk dalam kebutuhan *dlaruriyah*. Karena pada dasarnya peraturan persyaratan teknis dan laik jalan adalah mengatur perkara atau hal-hal yang dibutuhkan untuk mewujudkan keselamatan dalam bidang transportasi, yang dalam hukum Islam adalah disebut sebagai *wasail*. Sedangkan keselamatan itu adalah tujuan dari *maqashid syariah* dalam bingkai *hifdz an-nafs* yakni menjaga jiwa.

Jadi sejalan dengan kaidah diatas bahwa kedudukan peraturan tersebut dipandang sebagai kebutuhan *dlaruriyah* sebagaimana penjagaan terhadap hidup seseorang adalah kebutuhan *dlaruriyah*. Karena dalam hukum Islam berdasrakan

⁶⁷ A. Djazuli, *Kiadah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah Praktis* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2006), h. 31

kerangka *maqashid syari'ah* ada lima perkara *dlaruriyah* yang wajib untuk dijaga, yaitu agama, jiwa, akal, keturunan dan harta.⁶⁸

Berbicara mengenai implementasi peraturan tersebut dan implikasinya terhadap sopir dan penumpang angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang ada beberapa uraian dari peneliti, berdasarkan dengan konsep *kulliyat al-khamsah maqashid syariah* Imam Al-Ghazali dan tambahan argumen dari beberapa literatur.

Implementasi peraturan persyaratan teknis dan laik jalan bagi sopir, seorang sopir dalam hukum Islam disebut sebagai seorang mukallaf atau individu yang dapat dikenai beban kepadanya. Atas dirinya juga diberlakukan kewajiban yang sama demi mewujudkan kemaslahatannya, yakni menjaga agama, jiwa, akal, keturunan, dan hartanya. Dalam konteks pekerjaannya sopir dalam hal ini melaksanakan salah satu konsep *kulliyat al-khamsah* yakni *hifdz al-mal*. Namun jika kemudian dalam implementasi peraturan persyaratan teknis dan laik jalan tidak maksimal seperti yang terjadi di Kabupaten Malang tentu dapat membahayakan dirinya, dalam hal ini di sisi lain *hifdz al-nafs* ternodai, meskipun hal-hal yang tidak diinginkan tidak pasti terjadinya.

Menurut Imam Al-Ghazali berdasarkan konsep *kulliyat al-khamsah* atau berdasarkan hirarki dari kebutuhan *dlaruriyah* manusia, maka seharusnya pak

⁶⁸ Jaseer Auda, *Membumikan Hukum Islam melalui Maqashid Syariah* (Bandung: PT Mizan Pustaka, 2008), h. 51.

sopir lebih memerhatikan keselamatan jiwanya dari pada untuk menjaga hartanya dalam konteks bekerja. Hal ini didasarkan pada aturan fundamental Imam Al-Ghazali yang menyarankan kebutuhan pada tingkatan lebih tinggi, harus mendapatkan prioritas di atas kebutuhan pada tingkat yang lebih rendah⁶⁹. Hal ini diperkuat dengan kaidah-kaidah fikih dalam menentukan skala prioritas yakni;

دَرْءُ الْمَفَاسِدِ مُقَدَّمٌ عَلَى جَلْبِ الْمَصَالِحِ

“Menolak kemafsadatan didahulukan dari pada meraih kemaslahatan.”⁷⁰

Dalam hal ini, menolak bahaya kecelakaan lebih diutamakan dari pada meraih kemaslahatan berupa uang dari hasil menyupir.

Tapi yang terjadi di lapangan justru sebaliknya, sopir seakan-akan tidak peduli dengan keselamatannya dan tetap saja melakukan pekerjaan yang bisa beresiko mengancam keselamatan jiwanya.

Sejalan dengan sopir, penumpang juga memiliki hak untuk dijaga kemaslahatan *dlaruriyahnya*. Namun kebanyakan penumpang tidak mempedulikan kualitas dari angkutan yang mereka tumpangi, mereka hanya berfikir bagaimana mereka bisa sampai tujuan. Dari praktek implementasi persyaratan teknis dan laik jalan pada angkutan umum moda bus sedang di

⁶⁹ Jaseer Auda, *Membumikan Hukum Islam melalui Maqashid Syariah* (Bandung: PT Mizan Pustaka, 2008), h. 52.

⁷⁰ A. Djazuli, *Kiadah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah Praktis* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2006), h. 164.

Kabupaten Malang yang berjalan kurang maksimal, para penumpang terpaksa mempertruhkan keselamatan mereka. Penulis mencoba mengkaji praktek implementasi persyaratan teknis dan laik jalan pada angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang yang berjalan kurang maksimal bagi penumpang dari segi pengertian *masalah* menurut Imam Al-Ghazali.

Imam Al-Ghazali mendefinisikan *masalah* sebagai berikut, dalam pengertiannya yang esensial *masalah* merupakan suatu ekspresi untuk mencari suatu yang berguna (*manfa'ah*) atau menyingkirkan suatu yang keji (*madarrat*). Apa yang dimaksud *masalah* adalah pemeliharaan agama, hidup, akal, keturunan dan kekayaan. Apa yang menjamin kelima prinsip itu adalah *masalah* dan kelalaian apapun dalam pemeliharaan kelima hal tersebut merupakan *mafsadah*.⁷¹

Melihat penjabaran di atas maka dapat dipahami bahwa peraturan persyaratan teknis dan laik jalan adalah suatu yang berguna dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan, yakni guna melindungi keselamatan masyarakat dan hal tersebut merupakan kemaslahatan yang wajib dijaga menurut hukum Islam. Sedangkan kelalaian dari pemeliharaan kemaslahatan tersebut, yakni kurang maksimalnya implementasi persyaratan teknis dan laik jalan adalah sebuah kemafsadatan yang harus dihindarkan.

⁷¹ Amin Farih, *Kemaslahatan dan Pembaruan Hukum Islam*, (Semarang: Walisongo Press, 2008), h.61

Hal ini telah disikapi oleh kaidah-kaidah fikih yang asasi bahwa menolak mafsadah lebih didahulukan dari pada meraih kemaslahatan. Maka seharusnya para sopir dan penumpang dalam hal ini lebih mementingkan keselamatan mereka dari pada harus bekerja dengan angkutan yang tidak maksimal dalam beroperasi yang dapat membahayakan keselamatan mereka. Namun kenyataannya tidak demikian para penumpang tetap menaiki angkutan yang ada meskipun kondisinya kurang maksimal. Hal ini bertentangan dengan hierarki *maqashid syariah* Imam Al-Ghazali yang diketahui harus memprioritaskan kebutuhan yang lebih tinggi posisinya, bahwa dalam pandangan Imam Al-Ghazali *Hifdzu an-nafs* harus di dahulukan dari pada *hifdzu al-mal*.

Sementara jika dilihat dari sisi ruang lingkup kepentingan, mengacu pada kaidah fikih yang berfungsi menyelesaikan benturan kepentingan, yang mana yang harus didahulukan, yaitu:

المَصْلَحَةُ الْعَامَّةُ مُقَدَّمَةٌ عَلَى الْمَصْلَحَةِ الْخَاصَّةِ

*“Kemaslahatan publik didahulukan dari pada kemaslahatan individu”*⁷²

Dalam hal ini kepentingan umum yakni kepentingan dari penumpang untuk dijamin keselamatannya adalah harus lebih didahulukan dari pada

⁷² A. Djazuli, *Kiadah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah Praktis* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2006), h. 11

kepentingan individu dari para pengusaha angkutan umum untuk mendapatkan keuntungan dari usaha angkutan yang kurang maksimal kondisinya. Maka dari praktik yang terjadi ada ketidak sesuaian antara hukum Islam dengan kenyataan yang terdapat di lapangan, bahwa kepentingan tertentu pengusaha tetap saja berjalan sementara kepentingan umum dari masyarakat terabaikan.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan isi dari paparan bab sebelumnya, sebagai hasil dari bagian pembahasan dan analisis dalam penulisan skripsi ini, maka peneliti memebrikan kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa Praktek Implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang, berjalan kurang maksimal. Hal tersebut terbukti dari praktek yang terjadi di lapangan baik di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang maupun praktek yang terjadi di luar Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang. Pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang misalnya seperti, kurang lengkapnya alat uji kendaraan, kurangnya tahap-tahap pengujian seperti yang dijelaskan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta kurangnya pemahaman petugas mengenai definisi pengujian persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor. Sedangkan di luar Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang, adalah kurang pedulinya perusahaan penyedia jasa angkutan umum, terutama angkutan umum moda bus sedang dengan kondisi kendaraan mereka, serta

kekurang pedulian supir yang menjalankan angkutan yang bersangkutan, karena mereka berorientasi untuk mencari uang dan mengejar setoran dan tidak terpenuhinya ketentuan standart pelayanan minimal oleh beberapa angkutan umum.

2. Berdasarkan analisis konsep *maqashid syariah* Imam Al-Ghazali terhadap praktek implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang yang berkaitan dengan kepentingan sopir dan penumpang, bahwa pada dasarnya peraturan mengenai persyaratan teknis dan laik jalan tersebut adalah sesuai dengan hukum islam dan tujuan diturunkannya syariah, yakni mendatangkan kemaslahatan dan menolak kemafsadatan, persyaratan tersebut adalah masuk dalam kategori *dlaruriyah* hal ini berlaku kaidah fikih bahwa yang berlaku pada perantara adalah hukum maksud. Dalam hal ini menjaga jiwa adalah wajib maka perantara untuk menjaga jiwa juga wajib. Bagi sopir dan penumpang jika merujuk pada konsep *maqashid syariah* Imam Al-Ghazali yakni konsep *kulliyat al-khamsah*, seharusnya mereka lebih memerhatikan keselamatan jiwa (*hifdz an-nafs*) mereka dari pada meraih kemaslahatan lain seperti mencari harta (*hifdz al-mal*) Namun kenyataan di lapangan tetap tidak demikian begitu pula penumpang. Jika ditinjau dari segi bentuk kemaslahatan seharusnya kemaslahatan umum lebih didahulukan dari pada kemaslahatan individu

yang dalam hal ini adalah kepentingan sopir dan penumpang dari pada kepentingan pengusaha angkutan umum.

B. Saran

Berdasarkan temuan beberapa permasalahan mengenai implementasi persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di Kabupaten Malang, peneliti mengemukakan beberapa saran guna memperbaiki implementasi peraturan tersebut, diantaranya:

1. Seharusnya Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang memaksimalkan pelayanan pengujian teknis dan laik jalan kendaraan bermotor umum secara bertahap sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah melalui Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Demi memaksimalkan implementasi peraturan tersebut seharusnya dari pihak petugas dibekali dengan informasi yang cukup mengenai persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor umum. Dan juga melakukan pengawasan secara berkala terhadap kendaraan bermotor umum yang beroperasi di jalan dalam bentuk razia atau operasi gabungan.
3. Pembangunan sumber daya manusia sebagai *maqashid*, artinya dengan memberdayakan manusia khususnya dalam bidang lalu lintas baik petugas, pengusaha angkutan umum, sopir dan penumpang harapannya agar tercipta keteraturan masyarakat yang madani dalam bidang lalu

lintas, sehingga praktik implementasi peraturan persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan umum dapat berjalan maksimal dengan seiringnya waktu.

4. Jurusan Hukum Bisnis Syariah, diharapkan dapat menjadikan penelitian ini sebagai sumbangan pemikiran dalam perkembangan keilmuan hukum bisnis syariah untuk para mahasiswa.



DAFTAR PUSTAKA

Al-Qur'an al-Karim.

Al-Alim, Yusuf, *Al-Maqashid Al-'Ammah*.

Amirudin, Zainal Asikin, 2006, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta:

Raja Grafindo Persada.

Al-Zuhaylî, Wahbah, 1998, *Ushûl al-Fiqh al-Islâmî*, Damaskus: Dâr al-Fikr.

Al-Qardawi , Yusuf, 2006, *Fiqih Maqashid Syariah*, Jakarta: Pustaka Al-Kautsar.

Amiruddin, 2006, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Arikunto, Suharsimi, 2002, *Prosedur Penelitian; Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta:

Rieneka Cipta.

Auda, Jasser, 2010, *Maqasid Al-Shari'ah As Philosophy Of Islamic Law*, Selangor:

Vinlin Press Sdn. Bhd.

Bakri, Asfari Jaya, *Konsep Maqashid Syari'ah menurut Al-Syatibi*.

Djazuli, A, 2006, *Kiadah-Kaidah Fikih: Kaidah-Kaidah Hukum Islam dalam Menyelesaikan Masalah-Masalah Praktis*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Fakultas Syari'ah UIN Maulana Malik Ibrahim Malang, 2012, *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*, Malang: UIN Press.

Farih, Amin, 2008, *Kemaslahatan dan Pembaruan Hukum Islam*, Semarang: Walisongo Press.

Fauzia, Ika Yunia dan Abdul Kadir Riyadi, 2014, *Prinsip Dasar Ekonomi Islam*, Jakarta: Pranada Media Group.

Ibrahim, Duski, 2008, *Metode Penetapan Hukum Islam; Membongkar Konsep Al-Istiqra' Al-Ma'nawi Asy-Syatibi*, Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.

Jauhar, Ahmad Al-Mursi Husain, 2009, *Maqashid Syariah*, Jakarta: Amzah.

Johan Nasution, Bahder, 2008, *Metode Penelitian Ilmu Hukum*, Bandung: Mandar Maju.

Kartono, Kartini dan Marzuki, 2009, *Metodologi Riset*, Yogyakarta: UII Press.

Marzuki, Joko Suryanto, 2000, *Metodologi Riset*, Yogyakarta: PT. Prasetia Widya Pratama.

Marzuki, 1983, *Metodologi Riset*, Yogyakarta: PT. Hanindita Offset.

Marzuki, Peter Mahmud, 2014, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Prenadamedia Group.

Moloeng, Lexy J., 2002, *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya.

Muhammad, Abdulkadir, 2008, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti.

Narbuko, Cholid dan Abu Achmadi, 2003, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: PT. Bumi Askara.

Nurdin, Zuhri Fah, 2012, *Ushul Fiqh 1*, Jakarta: Pustaka Setia.

Soekanto, Soerjono, 2012, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta: Universitas Indonesia Press.

Sudarto, 2002, *Metode Penelitian Filsafat*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Sugiyono, 2011, *Metode penelitian kuantitatif kualitatif dan R&D*, Jakarta: Alfabeta.

Utsman, Sebian, 2009, *Dasar- Dasar Sosiologi Hukum; Makna Dialog antara Hukum dan Masyarakat*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

Tim Penyusun. *Pedoman Penulisan Karya Ilmiah*.

Umar, Hasbi, 2007, *Nalar Fiqh Kontemporer*, Jakarta: Persada Press.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Waluyo, Bambang, 2002, *Penelitian Hukum dalam Praktek* , Jakarta: Sinar Grafika.

Zainuddin, dan Muhammad Walid, 2009, *Pedoman Penulisan Skripsi*, Malang: Fakultas Tarbiyah UIN Malang.

Sumber Internet/ Website

<http://documents.tips/documents/giavanny-hermanus-100211058-tugas-mk-ekonomi-transportasi-biaya-penghematan.html>

<http://kbbi.web.id/implementasi>

<http://www.temukanpengertian.com/2013/07/pengertian-teknis.html>

<http://www.kamusbesar.com/53759/laik-jalan>

https://id.wikipedia.org/wiki/Angkutan_umum

<http://www.bahasaindonesia.net/moda>

<http://www.kamusbesar.com/64258/bus-sedang>

<https://digilib.uns.ac.id/...=/Pelaksanaan-Pengujian-Kendaraan-Bermotor>

<http://lib.unnes.ac.id/18377/1/8150408104.pdf>

Syariah.uin-malang.ac.id/index.php/component/banners/click/11



LAMPIRAN-LAMPIRAN

Lampiran 1: Pasal-Pasal Yang digunakan Dalam Penelitian

No	Pasal	Keterangan
1.	Pasal ayat 1, 2, , 6, dan 8 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.	Ayat (1) Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Ayat (2) Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Ayat (6) Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung. Ayat (8) Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
2.	Pasal 2 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan memperhatikan: a. asas transparan; b. asas akuntabel; c. asas berkelanjutan; d. asas partisipatif; e. asas bermanfaat; f. asas efisien dan efektif; g. asas seimbang; h. asas terpadu; dan i. asas mandiri

3.	Pasal 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan: a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa; b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.
4.	Pasal 48 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.	Ayat (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Ayat (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: a. susunan; b. perlengkapan; c. ukuran; d. karoseri; e. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya; f. pemuatan; g. penggunaan; h. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau i. penempelan Kendaraan Bermotor. Ayat (3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas: a. emisi gas buang; b. kebisingan suara; c. efisiensi sistem rem utama;

		d. efisiensi sistem rem parkir; e. kincup roda depan; f. suara klakson; g. daya pancar dan arah sinar lampu utama; h. radius putar; i. akurasi alat penunjuk kecepatan; j. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan k. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.
5.	Pasal 214	Ayat (1) Perusahaan Angkutan Umum berhak memperoleh kemudahan dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan. Ayat (2) Perusahaan Angkutan Umum berhak memperoleh informasi mengenai kelestarian lingkungan di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
6.	Pasal 215	Perusahaan Angkutan Umum wajib: a. melaksanakan program pembangunan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan yang telah ditetapkan oleh Pemerintah; b. menyediakan sarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ramah lingkungan; c. memberi informasi yang jelas, benar, dan jujur mengenai kondisi jasa angkutan umum; d. memberi penjelasan mengenai penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan sarana angkutan umum; dan e. mematuhi baku mutu lingkungan hidup.
7.	Pasal 216 ayat 3 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.	(1) Masyarakat berhak mendapatkan Ruang Lalu Lintas yang ramah lingkungan.

		(2) Masyarakat berhak memperoleh informasi tentang kelestarian lingkungan bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
8.	Pasal 141 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan.	(1) perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standart pelayanan minimal yang meliputi: a. Keamanan; b. Keselamatan; c. Kenyamanan; d. Keterjangkauan; e. Kesenjajaran; dan f. Keteraturan;

Lampiran 2: Pedoman Wawancara

Petugas Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten

Malang:

1. Apa yang dimaksud dengan persyaratan teknis dan laik jalan?
2. Apa pentingnya persyaratan teknis dan laik jalan pada kendaraan bermotor?
3. Bagaimanakah gambaran umum pentingnya angkutan umum dan lalu lintas?
4. Apa saja yang menjadi standart operasional bagi penentuan kelulusan uji kelaikan di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang?
5. Bagaimana upaya pengawasan yang dilakukan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang, dalam mengawasi angkutan umum?
6. Bagaimanakah sanksi yang ditetapkan pada kendaraan yang tidak lulus uji yang tertangkap operasi di jalan?
7. Apa faktor-faktor yang menyebabkan masih banyaknya kendaraan yang tidak lulus uji?
8. Alat-alat apa saja yang digunakan untuk menguji kendaraan yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Malang?

Sopir angkutan umum:

1. Bagaimanakah bapak melakukan perawatan terhadap kendaraan bapak?
2. Apakah menurut bapak kendaraan ini dalam keadaan laik jalan?
3. Apakah bapak atau pihak perusahaan yang melakukan uji kelaikan?
4. Bagaimanakah usia mayoritas kendaraan yang ada pada perusahaan tempat bapak bekerja?
5. Apakah bapak tidak khawatir kalau sewaktu-waktu terjadi kecelakaan?

Penumpang angkutan umum:

1. Kenapa saudara naik bus ini?
2. Bagaimana menurut saudara kondisi bus ini?
3. Apakah saudara tidak khawatir dengan kondisi bus ini, jika sewaktu-waktu terjadi permasalahan?
4. Bagaimanakah harapan saudara kedepannya untuk sistem transportasi di Indonesia, khususnya di Kabupaten Malang ini?

Lampiran 3: Dokumentasi Penelitian





Foto-foto saat wawancara dan observasi di lapangan

STANDART WAKTU PELAYANAN / JANGKA WAKTU PELAYANAN

DURASI WAKTU PELAYANAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

NO.	KEGIATAN	DURASI (Menit)	AKUMULASI WAKTU (Menit)
1.	LOKET PENDAFTARAN	5	5
2.	PRA UJI	5	10
3.	EMISI GAS BUANG	2	12
4.	SIDE SLIP TESTER	2	14
5.	AXLE LOAD	2	16
6.	BRAKE TESTER	3	19
7.	SPEED METER	3	22
8.	HEAD LIGHT TESTER	3	25
9.	PEMERIKSAAN KOLONG	3	28
10.	ANALISIS EVALUASI	4	32
11.	PENGESAHAN	3	35
12.	RETRIBUSI UJI	1	36
13.	PENGETOKAN	1	37
14.	PENGECATAN	2	39
DURASI PELAYANAN PERKENDARAAN			39

TOTAL : 229

15/9/16
Tika
Pucap
Mikrolet
Rus

101
103
8
17

Daftar Riwayat Hidup



Nama : Muhammad Zulfiqor Amanzha

Nim : 12220027

TTL : Banyuwangi, 16 Agustus 1993

Email : zulfiqoramanzha@yahoo.co.id

Ayah : Ainun Na'im

Ibu : Siti Romlah

Pendidikan:

No	Jenjang Pendidikan	Nama Sekolah	Tahun
1.	TK	Dharma Wanita Sragen	1997-1999
2.	SD/MI	MI Al-Fatah Sragen	1999-2005
3.	SMP/MTS	MTS Negeri Srono	2006-2009
4.	SMA/MA	SMA Negeri 1 Cluring	2009-2012
5.	Perguruan Tinggi	UIN Maliki Malang	2012-2016

Pendidikan Non Formal:

No	Nama Instansi	Tempat	Tahun
1.	PP. Darul Istiqomah	Bondowoso	2005-2006
2.	Ma'had Sunan Ampel Al-Aly	UIN Maliki Malang	2012-2013
3.	PP. Sabilurrosyad	Malang	2014-2016