ANALISIS *AL-MAṢLAḤAH AL-MURSALAH* TERHADAP PELAKSANAAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH PONOROGO

SKRIPSI

O l e h:

UMI MUNAWAROH BINTI MUNJIYAH

NIM 210214205

Pembimbing:

ISNATIN ULFAH, M.H.I

NIP. 197407142005012003

JURUSAN MUAMALAH FAKULTAS SYARI'AH

INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PONOROGO

2018

LEMBAR PERSETUJUAN

Skripsi atas nama saudara:

Nama : Umi Munawaroh Binti Munjiyah

NIM : 210214205

Jurusan : Muamalah

Judul : Analisis *Al-Maslahah Al-Mursalah* Terhadap Pelaksanaan Undang-Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Ponorogo.

Telah diperiksa dan disetujui untuk diuji dalam ujian munaqasah.

Ponorogo, 31 Mei 2018

Mengetahui, Ketua Jurusan Muamalah	Menyetujui, Pembimbing
ATIK ABIDAH, M.S.I. NIP. 197605082000032001	**ISNATIN ULFAH, M.HI** NIP. 197407142005012003

KEMENTERIAN AGAMA RI

INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PONOROGO

PENGESAHAN

Skripsi atas nama saudara:

Nama	: Umi Munawaroh Binti Munjiyah
NIM	: 210214205
Jurusan	: Muamalah
Judul	: Analisis *Al-Maslahah Al-Mursalah* Terhadap Pelaksanaan Undang- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Ponorogo.

Skripsi ini telah dipertahankan pada sidang Munaqosah Fakultas Syariah Institut Agama Islam Negeri Ponorogo pada:

Hari	: Selasa
Tanggal	: 17 Juli 2018

Dan telah diterima sebagai bagian dari persyaratan untuk memperoleh gelar sarjana dalam Ilmu Syariah pada:

Hari	: Rabu
Tanggal	: 25 Juli 2018

Tim Penguji:

1. Ketua Sidang	: Dr. Saifullah, M.Ag	( )
2. Penguji	: Dr. H. Agus Purnomo, M.Ag	( )
3. Sekretaris	: Isnatin Ulfah, M.H.I	( )

Ponorogo, 27 Juli 2018
Mengesahkan
Dekan Fakultas Syariah,

Dr. H. Moh. Munir, Lc., M.Ag
NIP. 196807051999031001

ABSTRAK

Munjiyah, Umi Munawaroh Binti. 2018. *Analisis Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah Terhadap Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. **Skripsi**, Jurusan Muamalah Fakultas Syari'ah Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Ponorogo, Pembimbing Isnatin Ulfah, M.HI

Kata Kunci: Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah, Undang-UndangNomor 22 Tahun 2009

Larangan operasional bentor di wilayah Ponorogo merupakan salah satu bentuk pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemerintah Ponorogo melalui Polres Ponorogo sebagai aparat penegak hukum berupaya melakukan penertiban terhadap bentor demi keamanan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan karena bentor tidak memenuhi standar persyaratan teknis dan laik jalan. Larangan operasional bentor tersebut bertujuan untuk menghindari tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan sekaligus menjaga eksistensi kehidupan manusia, meskipun bentor juga memiliki manfaat bagi masyarakat diantaranya becak motor merupakan salah satu transportasi yang digemari masyarakat, karena dinilai sangat ekonomis dan dapat membawa lebih banyak barang serta waktu yang relatif cepat.

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah; (1)Bagaimana analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah* terhadap pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang larangan operasional kendaraan modifikasi becak motor di wilayah Ponorogo?, (2) Bagaimana analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah* terhadap sanksi bagi pelanggar larangan pembuatan/perakitan dan operasional kendaraan modifikasi becak motor di wilayah Ponorogo?

Untuk menjawab pertanyaan di atas, jenis penelitian yang digunakan adalah studi lapangan (*field Research*) dengan pendekatan kualitatif. Adapun teknik pengumpulan datanya menggunakan teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi. Sedangkan teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis yang diberikan oleh Miles dan Huberman, yaitu reduksi, penyajian data (display data) dan penarikan kesimpulan.

Dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa: (1) Larangan operasional becak motor di wilayah Ponorogo sesuai dengan konsep *al-maṣlaḥah al-mursalah*. Tujuan dari pemberlakuan larangan ini adalah untuk memelihara jiwa dan memelihara harta masyarakat. Tujuan syari'at memelihara jiwa dalam pemberlakuan larangan pembuatan/perakitan dan operasional becak motor di wilayah Ponorogo tersebut telah memenuhi tingkatan pertama yaitu *ḍarurīyyah*, karena bentor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sehingga tidak terjamin keselamatan dan keamanannya. Hal ini tentu membahayakan eksistensi manusia karena dapat mengakibatkan kecelakaan dalam berkendara. Selain itu, bentor mayoritas

menggunakan motor/mesin bodong sehingga dikhawatirkan berasal dari tindak pidana pencurian. Dengan adanya larangan pembuatan/perakitan dan operasional becak motor dapat memelihara harta. Hal ini sesuai dengan konsep maslahah karena di dalamnya terdapat tujuan syari'at yaitu memelihara harta pada tingkat *taḥsinīyah*. (2) Dari analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah*, sanksi yang diberikan kepada pengemudi becak motor yang melanggar aturan tersebut sesuai dengan tujuan syari'at memelihara/melindungi jiwa. Penerapan sanksi ini bertujuan untuk memelihara jiwa pada tingkatan *ḍarurīyyah*. Jika sanksi tidak diterapkan, maka para pengemudi bentor masih tetap melanggar peraturan sehingga hal ini akan mempersulit polres Ponorogo untuk merealisasikan perlindungan jiwa masyarakat dalam berlalu lintas.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pemerintah merupakan organisasi yang memiliki kewenangan untuk membuat kebijakan dalam bentuk penerapan hukum dan undang-undang di kawasan tertentu yang menjadi wilayah kekuasaannya. Pemerintahan adalah suatu proses atau cara pemerintah memegang wewenang ekonomi, politik, administrasi untuk mengelola urusan-urusan negara demi kesejahteraan masyarakat. Dengan demikian, pemerintah dalam menjalankan roda pemerintahannya tentu harus memperhatikan kesejahteraan masyarakat. Pemerintah harus bijaksana dan berhati-hati dalam merumuskan suatu aturan atau membuat suatu kebijakan, termasuk dalam hal aturan lalu lintas.

Ponorogo merupakan salah satu bagian dari pemerintah dan pemerintahan suatu negara. Sejak awal tahun 2018, di wilayah perkotaan Ponorogo diberlakukan suatu kebijakan berupa larangan perakitan/pembuatan dan operasional becak motor. Larangan operasional kendaraan becak motor ini tidak begitu saja dibuat. Kebijakan Pemerintah Ponorogo terkait larangan operasional becak motor tersebut bertujuan untuk melakukan penertiban lalu lintas demi keamanan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.[1]

[1] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 April 2018.

Dalam mengatur lalu lintas dan angkutan jalan harus terlaksana sebagai suatu aturan hukum yang dikeluarkan dalam undang-undang. Larangan operasional bentor di wilayah Ponorogo berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam Pasal 277 disebutkan bahwa: *Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).*[2]

Kemudian dalam Pasal 278 dan Pasal 279 dinyatakan bahwa: *Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak dilengkapi dengan perlengkapan berupa ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 57 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)*.[3] Pasal 279: *Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang dipasangi perlengkapan yang dapat mengganggu keselamatan berlalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dipidana dengan pidana kurungan*

[2] Pasal 277 Undang–Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
[3] Pasal 278 Undang–Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).[4]

Sebagaimana diketahui, bahwa di Ponorogo becak motor merupakan salah satu transportasi yang digemari masyarakat, karena dinilai sangat ekonomis dan dapat membawa lebih banyak barang serta waktu yang relatif cepat. Becak motor sebenarnya merupakan perkembangan dari becak kayuh atau becak pancal. Modernisasi, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta persaingan ekonomi yang sangat ketat, akhirnya muncullah ide untuk memodifikasi becak kayuh menjadi becak motor. Tuntutan kebutuhan masyarakat akan suatu moda angkutan umum yang bersifat lebih fleksibel untuk perjalanan jarak pendek dan lokal yang dapat mengangkut penumpang 1-2 orang juga mendorong munculnya suatu moda baru dibidang transportasi angkutan umum, sedangkan di wilayah Ponorogo kendaraan bentor sampai saat ini tercatat sekitar 400 unit.[5]

Selain memberikan manfaat kepada masyarakat, tidak dapat dipungkiri bahwa standarisasi keamanan bentor masih belum laik jalan, sehingga membahayakan bukan hanya pengguna jasa bentor tetapi bagi pengguna lalu lintas. Hal ini juga menjadi pemicu meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas di Ponorogo. Sepanjang Oktober 2016, terdapat sekitar 32 peristiwa kecelakaan lalu lintas yang terjadi dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 14 orang. Jumlah korban jiwa dalam kecelakaan

[4] Pasal 279 Undang–Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
[5] Sunarso (Ketua Paguyuban Bentor Ponorogo), *Hasil WawancaraI*, 3 April 2018.

lalu lintas pada bulan tersebut merupakan jumlah korban jiwa tertinggi sepanjang tahun 2016.[6]

Dari paparan di atas, muncullah suatu kontradiktif, di mana Pemerintah Ponorogo melalui Polres Ponorogo sebagai aparat penegak hukum berupaya melakukan penertiban terhadap bentor demi keamanan, kenyamanan, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan karena bentor tidak memenuhi standar persyaratan teknis dan laik jalan. Larangan operasional bentor tersebut bertujuan untuk menghindari tingginya angka kecelakaan lalu lintas dan sekaligus menjaga eksistensi kehidupan manusia, meskipun bentor juga memiliki manfaat yaitu menambah ekonomi tukang bentor.

Dalam kajian *maṣlaḥah*, apa yang dilakukan oleh Polres Ponorogo dengan melarang bentor beroperasi adalah untuk kemaslahatan. *Maṣlaḥah* adalah setiap perkara yang memberikan kemanfaatan dan menghapus kemadharatan. Menurut Imam al-Shāṭibī, sesuatu dikatakan mencapai *maṣlaḥah* apabila memenuhi tujuan syari'at (*maqāṣid al-sharī'ah*) yang meliputi lima hal, yaitu memelihara agama, memelihara jiwa, memelihara akal, memelihara keturunan, dan memelihara harta. Kemaslahatan sendiri terbagi menjadi 3 (tiga) tingkatan, yaitu tingkat *ḍarūrīyah* yang merupakan tingkat kebutuhan manusia yang tidak bisa ditawar lagi, harus terpenuhi agar tidak terancam eksistensinya sebagai manusia, tingkat *ḥajjīyah* yang merupakan kebutuhan manusia yang sangat penting yang jika tidak terpenuhi

[6] Dokumen: Data Laka Lantas Polres Ponorogo

akan menyebabkan kesulitan dalam menjalani hidup, dan tingkat *taḥsinīyah* menyangkut kebutuhan estetika dan kepantasan dalam menjalani hidup.[7]

Hal inilah yang kemudian menjadi ketertarikan peneliti untuk melakukan penelitian dan mengkaji lebih dalam mengenai larangan operasional bentor dan sanksi dalam pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Ponorogo yang akan dianalisis melalui konsep *al-maṣlaḥah al-mursalah*.

B. Rumusan Masalah

Dari paparan latar belakang di atas, maka penulis dapat merumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimana analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah* terhadap pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 terhadap larangan operasional kendaraan modifikasi becak motor di wilayah Ponorogo?
2. Bagaimana analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah* terhadap sanksi bagi pelanggar larangan pembuatan/perakitan dan operasional kendaraan modifikasi becak motor di wilayah Ponorogo?

C. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan perumusan masalah diatas, maka tujuan yang ingin dicapai dalam skripsi ini adalah:

---

[7] Abdul Mun'im Saleh, *Hubungan Kerja al-Fiqh dan al-Qawā'id al-Fiqhiyah Sebagai Metode Hukum Islam* (Yogyakarta: Nadi Pustaka, tt), 55.

1. Untuk mendeskripsikan analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah* terhadap pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 terhadap larangan operasional kendaraan modifikasi becak motor di wilayah Ponorogo.
2. Untuk mendeskripsikan analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah* terhadap sanksi pelaksanaan undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang larangan operasional becak motor di wilayah Ponorogo

D. Manfaat Penelitian

Dengan tercapainya penelitian ini penulis berharap pembahasan ini bermanfaat untuk:

1. Manfaat Teoritis
   a. Memberikan kontribusi wawasan dan pengetahuan bagi pengembangan pemikiran dalam hukum Islam khususnya dalam sebuah kebijakan terhadap suatu permasalahan di masyarakat.
   b. Untuk kepentingan studi ilmiah dan sebagai bahan informasi acuan bagi peneliti lain yang hendak melakukan penelitian lebih lanjut.
2. Manfaat Praktis

   Memberikan suatu kontribusi sebagai pertimbangan dalam menentukan kebijakan dalam menyelesaikan permasalahan becak motor di wilayah Ponorogo.

E. Telaah Pustaka

Kajian pustaka pada penelitian ini pada dasarnya adalah untuk mendapatkan gambaran hubungan topik yang akan diteliti dengan peneliti yang sejenis yang pernah dilakukan oleh peneliti lainya sebelumnya, sehingga diharapkan tidak ada pengulangan materi peneliti secara mutlak. Telaah pustaka yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan adalah :

Skripsi karya Ahmad Rozikin dengan judul "Efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Berkaitan dengan Penggunaan Helm Standar di Kabupaten Enrekang". Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan penggunaan helm standard di Kabupaten Enrekang dan faktor-faktor apa yang mempengaruhi pelaksanaan efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan penggunaan helm standard di Kabupaten Enrekang. Penelitian ini merupakan penelitian lapangan *library research*. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah kepustakaan, yang merupakan rujukan untuk menganalisis hasil penelitian, wawancara dengan pihak kepolisian dan kuisioner yang digunakan untuk mendapatkan informasi seakurat mungkin.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan penggunaan helm standar di Kabupaten Enrekang masih

belum maksimal. Hal ini dikarenakan masih banyaknya pelanggaran mengenai penggunaan helm standard dan masih banyak warga Enrekang yang tidak menggunakan helm standard saat berkendara. Selain itu, ketaatan masyarakat Enrekang yang pada umumnya bersifat *compliance* atau takut kena sanksi dan pengetahuan masyarakat Enrekang mengenai isi dari pasal 106 ayat (8) yang masih rendah, sehingga menyebabkan pula aturan hukum mengenai penggunaan helm standar belum efektif. (2) Faktor-faktor yang memengaruhi penegakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan penggunaan helm standard di Kabupaten Enrekang ada 5 (lima), yaitu : faktor hukum, faktor penegak hukum, faktor sarana atau fasilitas, faktor masyarakat., dan faktor budaya hukum. Kelima faktor inilah yang menyebabkan tidak efektifnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ada di Kabupaten Enrekang.[8]

Berdasarkan temuan di atas, terdapat persamaan dengan penelitian yang sekarang yaitu yang sama-sama membahas mengenai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Sedangkan perbedaannya, yaitu penelitian terdahulu mengkaji tentang efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berkaitan dengan penggunaan helm standar di Kabupaten Enrekang sementara penelitian sekarang meneliti tentang analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah* terhadap pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan

[8] Ahmad Rozikin, *"Efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Berkaitan dengan Penggunaan Helm Standar Di Kabupaten Enrekang".* (Skripsi, Universitas Hasanuddin, Makassar, 2014), v.

Angkutan Jalan di mana fokus objek penelitian pada larangan operasional becak motor. Dengan kata lain, pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pada penelitian terdahulu fokus pembahasannya adalah penggunaan helm standar, sedangkan pada penelitian yang sekarang, fokus pembahasannya adalah larangan operasional becak motor.

Jurnal karya Muhammad Iqbal Julian, Nur Fitriyah, dan Anwar Alaydrus tahun 2016 dengan judul, "Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Pembinaan Anggota Club Beat Borneo Community di Kota Samarinda". Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis serta untuk mengetahui faktor-faktor pendukung dan penghambat Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pembinaan anggota club Beat Borneo Community di Kota Samarinda.

Kesimpulan dari penelitian tersebut adalah: (1) Secara aplikatif, implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pembinaan anggota Club Beat Borneo Community berdasarkan indikator menurut Teori Edward III yakni komunikasi, sumber daya, disposisi/sikap, dan struktur birokrasi belum berjalan secara optimal. Hal ini dikarenakan masih banyaknya tindak pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya sebagai akibat dari rendahnya kesadaran berkendara masyarakat untuk menaati kebijakan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemahaman dan sikap anggota Beat Borneo Community dalam mematuhi Undang-Undang Nomor

22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum bersesuaian. Secara pemahaman sebenarnya sudah sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun secara sikap masih banyak pelanggaran, seperti menggunakan handphone saat berkendara, mengendarai motor dengan kecepatan tinggi, menggunakan lampu menyilaukan, melanggar lalu lintas pada saat *rolling* dan anggota club ada yang masih pelajar. (2) Faktor yang menjadi penghambat implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pembinaan anggota Club Beat Borneo Community di Kota Samarinda di antaranya: (a) masih banyak para pengguna jalan yang belum mengetahui ketentuan berlalu lintas serta perilaku berlalu lintas yang tertib dan aman, (b) sumber-sumber daya menusia menyangkut jumlah personil polisi lalu lintas yang belum sebanding dengan luas wilayah dan kebutuhan, (c) sarana dan prasarana lalu lintas untuk mendukung kelancaran lalu lintas juga masih kurang, banyak 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 yang belum tersedia dan kondisinya sudah kurang berfungsi dengan baik, (d) implementor kebijakan masih kurang menunjukkan komitmen yang tinggi dalam melaksanakan tugas dan tanggungjawabnya, masih banyak aturan lainnya untuk mendukung implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 belum disiapkan atau kurang disesuaikan dengan kebutuhan pelaksanaan

kebijakan tersebut, sehingga proses pelaksanaan kegiatan lalu lintas belum berjalan maksimal. Seperti misalnya dalam hal proses pembuatan SIM.[9]

Bertolak dari paparan di atas, terdapat persamaan antara penelitian terdahulu dengan penelitian yang sekarang yaitu sama-sama membahas pelaksanaan/penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Sedangkan perbedaannya yaitu pada penelitian terdahulu mengkaji tentang implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pembinaan anggota Club Beat Borneo Community di Kota Samarinda, sedangkan penelitian yang sekarang akan membahas tentang pelaksaaan/penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dianalisis dari teori *al-maṣlaḥah al-mursalah.*

Skripsi karya Aulia Rachman Firdausy dengan judul "Penertiban Kendaraan Becak Motor (Bentor) di Kota Yogyakarta Oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta". Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan pendekatan yuridis empiris. Penelitian ini meneliti dan mengkaji penerapan hukum tentang penertiban bentor yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, berkaitan dengan masih adanya bentor yang beroperasi di Kota Yogyakarta dan mekanisme penertiban bentor yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Bentor melakukan sejumlah pelanggaran hukum. *Pertama,* bentor digunakan sebagai angkutan umum tidak berizin. *Kedua,*

[9] Muhammad Iqbal Julian, Nur Fitriyah, dan Anwar Alaydrus, *Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pembinaan Anggota Club Beat Borneo Community di Kota Samarinda* (e-Journal Administrative Reform, Volume 4, Nomor 3, 346-348, 2016)

rancang bangun yang masih belum memenuhi standar karena belum pernah dilakukan uji operasional terhadap keberadaan bentor. (2) Dinas Perhubungan melakukan sejumlah penertiban berbentuk pengawasan dan sanksi administratif. Penertiban di satu sisi sebagai penegakan hukum namun dasarnya masih lemah karena syarat-syarat penegakan hukum belum terpenuhi sehingga penertiban tersebut tidak efektif dan menyebabkan bentor masih beroperasi di Kota Yogyakarta.

Berdasarkan temuan di atas, terdapat persamaan dengan penelitian yang sekarang, yaitu sama-sama membahas mengenai bentor. Namun, penelitian terdahulu membahas mengenai penerapan hukum tentang penertiban bentor yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, berkaitan dengan masih adanya bentor yang beroperasi di Kota Yogyakarta dan mekanisme penertiban bentor yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta sedangkan penelitian sekarang membahas larangan operasional bentor yang dianalisis dengan teori *al-maṣlaḥah al-mursalah*.[10]

F. Metode Penelitian

Yang dimaksud dengan metode penelitian adalah strategi umum yang dimuat dalam pengumpulam data yang diperlukan guna menjawab persoalan yang dihadapi.

1. Jenis dan Pendekatan Penelitian

[10] Hukmawati, "Komunitas Becak Motor sebagai Potret Perubahan Sosial (*Studi Kasus Komunitas Becak Motor di Desa Paciran Kabupaten Lamongan*)". (Skripsi, Universitas Islam Negeri Yogyakarta, 2009).

Jenis penelitian yang digunakan oleh peneliti adalah studi lapangan (*field research*) yaitu mencari data langsung ke lapangan dengan melihat dari dekat objek yang diteliti.[11]

Dalam penelitian ini digunakan metode penelitian dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah metode penelitian berdasarkan filsafat *postpositivisme*. Filsafat ini sering juga disebut paradigma interpretif dan konstruktif, yang memandang realitas sosial sebagai sesuatu yang holistik/utuh, kompleks, dinamis, penuh makna, dan hubungan gejala bersifat interaktif. Pendekatan kualitatif disebut juga dengan pendekatan peneliatian naturalistik karena peneliatannya dilakukan pada objek yang alamiah yaitu objek yang berkembang apa adanya, tidak dimanipulasi oleh peneliti, dan kehadiran peneliti tidak mempengaruhi dinamika tersebut.[12] Penelitian ini bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan dan lain-lain secara holistik, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode ilmiah.[13]

Selama proses penelitian berlangsung diharapkan peneliti memperoleh data dari orang-orang atau pelaku yang diamati baik tertulis maupun lisan. Hal ini berguna untuk mengungkapkan informasi tentang

---

[11] Abidin al-Dan Nata, *Metodologi Studi Islam* (Jakarta: Rajawali Press, 2000), 212.

[12]Azzuracitra,"Pendekatan Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif "dalam https://www.google.com/amp/s/azzuracie.wordpress.com/2013/04/25/pendekatan-penelitian kualitatif-dan-kuantitatif/amp/, (diakses pada tanggal 20 April 2018, jam 14.34).

[13] Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2013), 6.

fokus penelitian, pengambilan data dengan menggunakan metode wawancara, observasi dan dokumentasi tentang larangan perakitan/pembuatan dan operasional becak motor di wilayah Ponorogo.

2. Kehadiran Peneliti

Dalam penelitian kualitatif, peneliti sebagai *human instrument* dengan teknik pengumpulan data *participant observation* (observasi berperan serta) dan *in depth interview* (wawancara mendalam), maka peneliti harus berinteraksi dengan sumber data. Dengan demikian peneliti kualitatif harus mengenal orang yang memberi data.[14]

Peneliti akan terjun ke lapangan yang meliputi Kantor Satlantas Polres Ponorogo, Kantor Dinas Perhubungan, Kantor Pelayanan Jasa Raharja dan kediaman Ketua Paguyuban Bentor Ponorogo untuk menggali data yang ada di lapangan mengenai larangan operasional kendaraan modifikasi becak motor di wilayah Ponorogo. Selanjutnya peneliti akan menganalisis data yang telah diperoleh dengan landasan teoritik *al-maṣlaḥah al-mursalah* sehingga didapatkan suatu kesimpulan.

3. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berkaitan dengan pemilihan tempat tertentu yang berhubungan langsung dengan kasus dan situasi masalah yang akan diteliti.[15] Peneliti mengambil lokasi penelitian di wilayah Kecamatan Ponorogo. Kecamatan Ponorogo merupakan salah satu Kecamatan di

---

[14] Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R & D* (Bandung: Alfa Beta, 2013), 11.

[15] Afiffuddin dan Beni Ahmad Saebani, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: Pustaka Setia, 2009), 91.

wilayah Kabupaten Ponorogo, Provinsi Jawa Timur. Lokasi yang digunakan sebagai rujukan pertama adalah Unit Satlantas Polres Ponorogo. Kemudian Paguyuban Becak Motor Ponorogo sebagai rujukan kedua, Dinas Perhubungan sebagai rujukan ketiga, dan Kantor Jasa Raharja sebagi rujukan keempat. Peneliti tertarik mengambil lokasi di Kecamatan Ponorogo karena di wilayah tersebut terdapat larangan operasional bentor yang merupakan bentuk pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

4. Data dan Sumber Data Penelitian

a. Data

Data dalam penelitian kualitatif disajikan dalam bentuk kata-kata atau gambar, bukan dalam bentuk angka.[16]Data dalam penelitian ini terbagi menjadi dua bagian, yaitu:

1) Data umum (sekunder)

Data umum pada penelitian ini memaparkan kondisi lalu lintas wilayah perkotaan Kabupaten Ponorogo serta pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang ada di wilayah Ponorogo.

2) Data khusus (primer)

Data khusus dalam penelitian ini akan mendeskripsikan secara mendalam terkait dengan larangan perakitan/pembuatan dan operasional becak motor di wilayah Ponorogo. Data khusus ini

[16] Sutrisno Hadi, *Metodologi Research* (Yogyakarta:Gajahmada, 1980), 3.

difokuskan pada 2 (dua) tema besar. Pertama, latar belakang larangan perakitan/pembuatan dan operasional becak motor. Kedua, sanksi bagi pelanggar larangan perakitan/pembuatan dan operasional becak motor.

b. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini adalah data *deskriptif* yang diperoleh dari wawancara dan observasi peneliti berupa kata-kata dan tindakan dari informan. Menurut Lofland, sumber data utama atau sumber data primer dalam penelitian *kualitatif* adalah kata-kata dan tindakan. Selebihnya adalah data tambahan seperti dokumentasi dan lain-lain atau dapat disebut sebagai data sekunder.[17] Dalam penelitian ini, sumber data yang digunakan adalah:

1) Sumber data primer

Sumber data dalam penelitian ini disesuaikan dengan fokus dan tujuan penelitian. Sumber data utama dalam penelitian ini diperoleh dari informan melalui wawancara dan didukung dengan hasil observasi. Informan dalam penelitian ini dipilih melalui teknik *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik penentuan sampel dengan berdasarkan kriteria–kriteria atau pertimbangan tertentu.[18] Beberapa informan yang menjadi sumber data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

---

[17] Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2000), 157.

[18] Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R & D* (Bandung: Alfa Beta, 2012), 117.

a) IPTU Yudi Kristiawan, Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo, untuk mengetahui sejak kapan diterapkan larangan perakitan/pembuatan dan operasional becak motor di wilayah Ponorogo, alasan dan tujuan diberlakukannya larangan perakitan/pembuatan dan operasional bentor serta sanksi yang bagi pelanggar larangan tersebut.

b) Martono, Kepala Unit Pelayanan Teknik Pengujian (UPT) Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kabupaten Ponorogo, untuk mengetahui dan mendalami keterkaitan uji tipe kendaraan dengan adanya larangan perakitan/pembuatan dan operasional becak motor di wilayah Ponorogo.

c) Elfin, Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja, untuk mengetahui dan mendalami keterkaitan asuransi kecelakaan dengan adanya larangan perakitan/pembuatan dan operasional becak motor di wilayah Ponorogo.

d) Sunarso, Ketua Paguyuban Bentor Ponorogo, untuk mengetahui sejarah bentor di Kabupaten Ponorogo.

2) Sumber data sekunder

Sumber data sekunder (tambahan) dalam penelitian ini adalah dokumen, arsip dan catatan tertulis serta bahan-bahan lain yang berkaitan dengan penelitian, misalnya letak geografis Kabupaten Ponorogo, kondisi lalu lintas di wilayah perkotaan Kabupaten Ponorogo dan data peristiwa laka lantas di Ponorogo.

5. Teknik Pengumpulan Data

Teknik atau metode pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan melalui *interview* (wawancara), observasi, dokumentasi:

a. Teknik *Interview* (wawancara)

Interview (wawancara) adalah bentuk komunikasi antara dua orang, yaitu pewawancara (*interviewer*) sebagai pengaju/pemberi pertanyaan dan yang diwawancarai (*interviewee*) sebagai pemberi jawaban atas pertanyaan tersebut[19], berdasarkan tujuan tertentu.[20]

Teknik wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara mendalam, artinya peneliti mengajukan beberapa pertanyaan secara mendalam yang berhubungan dengan fokus permasalahan. Pewawancara dapat membuat kerangka atau garis besar wawancara tersebut. Melalui teknik wawancara mendalam ini, data yang dibutuhkan dapat terkumpul secara maksimal.

Di dalam teknik wawancara ini, penulis akan bertanya langsung kepada Kaurbinopsnal Satuan Lalu Lintas Polres Ponorogo. Kemudian Kepala Unit Dinas Perhubungan Kabupaten Ponorogo dan Pelaksana Administrasi Pelayanan Kantor Jasa Raharja. Narasumber selanjutnya adalah Ketua Paguyuban Bentor untuk menggali bagaimana sejarah bentor di Ponorogo dan larangan operasional kendaraan modifikasi becak motor di wilayah Ponorogo.

---

[19] Basrowi dan Suwandi, *Memahami Penelitian Kualitatif* (Jakarta: Rineka Cipta, 2008), 127.

[20]Deddy Mulyana, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2004), 180.

b. Teknik Observasi

Observasi adalah metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat secara sistematik gejala-gejala yang diselidiki.[21] Orang yang melakukan observasi disebut pengobservasi (*observer*) dan pihak yang diobservasi disebut *observee*.[22]

Teknik observasi dapat digolongkan menjadi 2 (dua), yaitu: observasi berperan serta (*participant observation*) dan observasi non-partisipan (*nonparticipant observation*). Observasi berperan serta maksudnya peneliti terlibat dalam kegiatan sehari-hari orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian,

Dalam teknik observasi berperan serta, peneliti memasuki organisasi atau lingkungan penelitian, dan menjadi bagian tim kerja. Selain melakukan pengamatan, peneliti juga ikut melakukan kegiatan yang dikerjakan oleh sumber data dan ikut merasakan suka dukanya. Sedangkan observasi non-partisipan maksudnya penliti tidak terlibat langsung dan hanya sebagai pengamat independen. Peneliti mengumpulkan data yang diperlukan dalam kapasitas tersebut tanpa menjadi bagian integral dari sistem organisasi.

Teknik observasi yang digunakan peneliti dalam penelitian ini adalah teknik observasi non-partisipan. Dalam penelitian ini, peneliti

---

[21]Cholil Narbuka dan Abu Achmadi, *Metodologi Penelitian* (Jakarta: PT Bumi Aksara, 2010),70.

[22] Abdurrahmat Fathoni, *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi* (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2006), 104.

melakukan pengamatan langsung mengenai larangan operasional bentor, kondisi lalu lintas serta pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah Ponorogo.

c. Teknik Dokumentasi

Dokumentasi merupakan suatu cara pewngumpulan data yang menghasilkan catatan-catatan penting yang berhubungan dengan masalah yang diteliti. Kegiatan dokumentasi akan mendapatkan data yang lengkap, sah dan bukan berdasarkan perkiraan.

Metode dokumentasi dalam penelitian ini yaitu mencari data mengenai hak-hal atau variabel yang berupa catatan, transkip, agenda dan lain sebagainya.[23] Metode dokumentasi bertujuan untuk mendapatkan tulisan, gambar yang berupa data umum dari letak geografis wilayah Ponorogo dan paparan umum lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah Ponorogo.

6. Analisis Data

Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri maupun orang

[23] Suharmini Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek* (Jakarta: PT RINEKA CIPTA, 2013), 274.

lain.[24] Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan dan setelah selesai di lapangan.

Teknik analisis data yang akan digunakan dalam penelitian ini bahwa aktifitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh.[25] Menurut Miles dan Huberman, ada tiga macam kegiatan dalam analisis data kualitatif yakni sebagai berikut :

a. Reduksi data

Reduksi data adalah proses pemusatan atau menonjolkan pokok-pokok yang penting, serta menyederhanakan data mentah yang diperoleh dari lapangan.[26]

b. Model data (*display* data)

Model data (*display* data) yaitu proses penyusunan informasi kompleks yang diperoleh kedalam bentuk yang sisitematis agar lebih sederhana dan melihat gambaran keseluruhannya. Setelah data reduksi kemudian disajikan dengan bentuk uraian naratif dengan menyusun informasi yang diperoleh dengan sistematis agar mudah dipahami.[27]

---

[24] Sugiyono, *Metodologi Penelitian Kualitatif, Kuantitatif, dan R & D* (Bandung: Alfabeta, 2015), 335.

[25] *Ibid*, 246.

[26] Aji Damanuri, *Metodologi Penelitian Muamalah* (Ponorogo: STAIN Ponorogo Press, 2010), 85-86.

[27] *Ibid*.

c. Penarikan kesimpulan

Penarikan kesimpulan yaitu data yang telah diperoleh, dan telah di analisis kemudian menarik makna dari analisis tersebut dengan membuat kesimpulan yang jelas.[28]

Sedangkan logika analisis penelitian ini menggabungkan metode deduktif dan induktif. Metode deduktif adalah cara analisis dari kesimpulan umum yang diuraikan menjadi fakta-fakta. Sedangkan induktif yaitu proses pengambilan kesimpulan yang didasarkan pada beberapa fakta.[29] Konsep *al-maṣlaḥah al-mursalah* dijadikan titik tolak untuk menganalisis dan memahami pelaksanaan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Larangan Operasional Becak Motor di Wilayah Ponorogo, sehingga diperoleh kesimpulan apakah larangan tersebut sesuai dengan konsep *al-Maṣlaḥah al-Mursalah*.

7. Pengecekan Keabsahan Data

Pemeriksaan kebsahan data dilakukan melalui validitas dan reliabilitas. Pada pengertian lebih luas reliabilitas dan validitas merujuk pada masalah kualitas data dan ketetapan metode yang digunakan untuk melaksanakan proyeksi penelitian.[30]Pengecakan keabsahan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

---

[28]Aji Damanuri, *Metodologi Penelitian Muamalah* (Ponorogo: STAIN Ponorogo Press, 2010), 85-86.

[29] Maria Anggelina Riberu, "Pengertian, Metode, dan Perbedaan Deduktif Vs Induktif" dalam http://mariariberu.blogspot.co.id/2015/03/deduktif-vs-induktif.html?m=1, (diakses pada tanggal 17 April 2018, jam 15.00)

[30] Emzir, *Metodologi Penelitian Kualitatif : Analisis Data* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012), 129.

a. Ketekunan pengamatan adalah menemukan ciri-ciri dan unsur-unsur dalam situasi yang sangat relevan dengan persoalan atau isu yang sedang dicari dan kemudian memusatkan diri pada hal-hal tersebut secara rinci.

b. Teknik triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain di luar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai pembanding. Teknik triangulasi juga diartikan sebagai pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara, dan berbagai waktu.[31] Teknik triangulasi yang digunakan dalam penelitian ini ada 2 (dua), yaitu:

   1) Triangulasi sumber dengan sumber yaitu membandingkan data antara informan yang satu dengan informan yang lainnya yang menjadi sumber data dalam penelitian ini. Dalam penelitian ini, peneliti akan membandingkan informasi yang diperoleh dari informan yang satu dengan informan yang lain, yakni membandingkan informasi dari IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo) dengan informasi dari Martono (Kepala UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan), membandingkan informasi dari IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo) dengan Sunarso (Ketua Paguyuban Bentor Ponorogo), dan informasi dari IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo)

[31]Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif, dan R dan D* (Bandung : ALFABETA, 2015), 273.

dengan informasi dari Elfin (Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja).

2) Triangulasi metode dengan metode yaitu dengan membandingkan data hasil pengamatan (observasi) dengan data hasil wawancara. Dalam penelitian ini, peneliti akan membandingkan data hasil wawancara dengan IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), Martono (Kepala UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan), Sunarso (Ketua Paguyuban Bentor Ponorogo) dan Elfin (Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja) dengan hasil pengamatan. Kemudian membandingkan data hasil wawancara dengan IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), Martono (Kepala UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan), Sunarso (Ketua Paguyuban Bentor Ponorogo) dan Elfin (Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja) dengan dokumen yang berkaitan.

8. Tahapan-Tahapan Penelitian

No.	Kegiatan Penelitian	Waktu
1.	Pra Lapangan • Mempersiapkan teori-teori • Menemukan subjek yang akan diteliti	16 November s/d 22 Desember 2017 30 November s/d 04 Desember 2017

2.	Menggali data lapangan	Desember 2017 s/d Mei 2018
3.	Penulisan penelitian	Desember 2017 s/d Mei 2018

G. Sistematika Pembahasan

Pembahasan dalam karya ilmiah ini memerlukan suatu bentuk penulisan yang sistematis sehingga tampak adanya gambaran yang jelas, terarah, serta logis dan saling berhubungan antara bab satu dengan bab berikutnya. Adapun sistematika pembahasan dalam penelitian ini terbagi kedalam lima bab dengan penjelasan susunannya sebagai berikut:

Bab I adalah pendahuluan sebagai pola dasar pemikiran peneliti. Pendahuluan meliputi latar belakang masalah yaitu informasi yang tersusun sistematis berkenaan dengan fenomena dan masalah problematik yang menarik untuk diteliti, selanjutnya rumusan masalah yaitu usaha untuk menyatakan secara tersurat pertanyaan penelitian atau apa saja yang perlu dijawab dan dicarikan jalan pemecahan masalahnya, berikutnya tujuan penelitian yaitu arah dari suatu penelitian yang dalam hal ini harus disesuaikan dengan rumusan masalah, berikutnya manfaat penelitian merupakan dampak dari tercapainya tujuan dan rumusan masalah secara akurat harus dibedakan antara manfaat teoritis dan manfaat praktisnya, kemudian telaah pustaka yang merupakan suatu acuan atau telaah mengenai kerangka penelitian, metode penelitian dalam penelitian yang memuat jenis dan pendekatan penelitianyang

digunakan dalam penelitian ini dan sistematika pembahasan yang mendeskripsikan sistematika atau susunan pembahasan dalam penelitian ini.

Bab II merupakan kajian teori . Teori yang dimaksud yaitu teori yang relevan yang digunakan untuk menjelaskan tentang variabel yang akan diteliti dan sebagai dasar untuk memberikan jawaban sementara terhadap rumusan masalah yang diajukan dan penyusunan instrumen penelitian. Teori dalam penelitian ini adalah konsep *al-Maṣlaḥah al-Mursalah*. Pada sub bab yang pertama membahas mengenai konsep *al-maṣlaḥah al-mursalah* yang berisi pengertian, dasar hukum dan objek dari *al-maṣlaḥah al-mursalah*. Pada sub bab kedua, akan membahas mengenai klasifikasi *al-maṣlaḥah al-mursalah*. Pada sub bab ketiga, akan membahas mengenai syarat–syarat *al-maṣlaḥah al-mursalah* sebagai metode istinbat hukum Islam. Pada sub bab keempat, akan membahas mengenai kehujjahan dari *al-maṣlaḥah al-mursalah*.

Bab III merupakan deskripsi data, berisi tentang paparan data, yang merupakan hasil penelitian di lapangan. Deskripsi data ini terdiri dari data umum, dan data khusus. Data umum memaparkan tentang gambaran umum wilayah Kabupaten Ponorogo dan kondisi lalu lintasnya serta pelaksanaan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 yang dipraktikkan di wilayah Ponorogo yang difokuskan secara mendalam pada praktik larangan operasional becak motor di wilayah Ponorogo. Kemudian data khusus meliputi larangan operasional becak motor di wilayah Ponorogo dan sanksi bagi pelanggar larangan operasional becak motor di wilayah Ponorogo.

Bab IV merupakan analisis. Dalam bab ini berisi paparan hasil analisis data peneliti. Analisis dilakukan dengan cara membaca data penelitian dengan menggunakan teori-teori yang dipaparkan pada bab II. Pembacaan tersebut menghasilkan temuan penelitian tentang bagaimana analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah* terhadap adanya larangan operasional becak motor di wilayah Ponorogo, baik dari latar belakang pembentukannya maupun sanksi yang diberlakukan terhadap pelanggar.

Bab V merupakan penutup. Bab ini merupakan bab terakhir dari penelitian yang disusun oleh penulis, di dalamnya menguraikan tentang kesimpulan sebagai jawaban dari pokok permasalahan dan saran-saran yang berkaitan dengan hasil penelitian.

BAB II

KONSEP *AL-MAṢLAḤAH AL-MURSALAH*

A. Pengertian *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah*

Secara etimologis, kata *al-maṣlaḥah* berasal dari kata *ṣalaḥa, yaṣluḥu, ṣalāḥan* (Bahasa Arab), artinya sesuatu yang baik, patut dan bermanfaat. Kata *ṣalaḥa* digunakan untuk menunjukkan jika sesuatu atau seseorang menjadi lebih baik, tidak korupsi, benar, adil, saleh, jujur, atau secara alternatif untuk menunjukkan keadaan mengandung kebajikan-kebajikan tersebut.[1]

Kata *al-maṣlaḥah* juga memiliki kesamaan arti dengan *lafaẓ al-manfa'ah*, baik artinya maupun *wazan*-nya (timbangan kata), yaitu kalimat *maṣdar* yang memiliki kesamaan arti dengan kalimat *al-ṣalaḥ*, seperti *lafaẓ al-manfa'ah* sama artinya dengan *al-naf'u*. *Al-maṣlaḥah* dapat dikatakan juga sebagai bentuk tunggal (*mufrad*) dari kata *al-maṣāliḥ*.[2]

Dalam pengertian rasionalnya, *al-maṣlaḥah* berarti sebab, cara, atau suatu tujuan yang baik; sesuatu permasalahan atau bagian dari suatu urusan yang menghasilkan kebaikan atau sesuatu untuk kebaikan.[3] Sedangkan kata *al-mursalah* artinya terlepas bebas, tidak terikat dengan dalil agama (al-Qur'an dan al-Ḥadīth) yang membolehkan atau melarangnya.[4]

---

[1] Amin Farih, *Kemaslahatan & Pembaharuan Hukum* (Semarang: Walisongo Press, 2008), 15.

[2] Rachmat Syafe'i, *Ilmu Ushul Fiqih* (Bandung: Pustaka Setia, 2007), 117.

[3] Amin Farih, *Kemaslahatan & Pembaharuan Hukum* (Semarang: Walisongo Press, 2008),57.

[4] *Ibid*, 15.

Secara terminologis, menurut ulama' *uṣūl al-fiqh, al-maṣlaḥah al-mursalah* memiliki beberapa definisi antara lain:

1. Menurut Abd al-Wahhāb al-Khalāf, *al-maṣlaḥah al-mursalah* yaitu *al-maṣlaḥah* di mana *sharā'* tidak mensyari'atkan hukum untuk mewujudkan *al-maṣlaḥah,* juga tidak terdapat dalil yang menunjukkan atas pengakuannya atau pembatalannya.
2. Menurut Muḥammad Abū Zahrā, *al-maṣlaḥah al-mursalah* atau *iṣtislāḥ* adalah segala kemaslahatan yang sejalan dengan tujuan-tujuan *sharā'* (dalam mensyari'atkan hukum Islam) dan kepadanya tidak ada dalil khusus yang menujukkan tentang diakuinya atau tidaknya.
3. Menurut Muḥammad Yūsuf Mūsā, *al-maṣlaḥah al-mursalah* merupakan segala kemaslahatan yang tidak diatur oleh ketentuan *sharā'* dengan mengakuinya atau menolaknya, akan tetapi mengakuinya dengan menarik manfaat dan menolak kerusakan.
4. Menurut Jalāl al-Dīn 'Abd al-Raḥmān, *al-maṣlaḥah al-mursalah* adalah sesuatu yang sunyi dari semacam dalil, tetapi dalam suatu waktu, hal tersebut sesuai dengan ibarat-ibarat *sharā'* secara keseluruhan baik tujuan-tujuan atau hukumnya.[5]

Dari beberapa definisi di atas, walaupun redaksinya berbeda tetapi secara substansi, yang dimaksud dengan *al-maṣlaḥah al-mursalah* hakikatnya memiliki satu kesamaan mendasar yaitu menetapkan hukum dalam hal-hal yang sama sekali tidak disebutkan dalam al-qur'an maupun al-sunnah, dengan

[5] Amin Farih, *Kemaslahatan & Pembaharuan Hukum* (Semarang: Walisongo Press, 2008), 16.

pertimbangan untuk kemaslahatan atau kepentingan hidup manusia yang bersendikan pada asas menarik manfaat dan menghindari kerusakan.[6]

Berbeda dengan ulama sebelumnya, Al-Shāṭibī menjadikan *maṣlaḥah* sebagai konsep dasar yang menjadi inti dari segenap pemikiran *uṣūl al-fiqh*-nya. Al-Shāṭibī merupakan salah satu tokoh *uṣūl al-fiqh* yang memiliki tema sentral pemikiran mengenai *al-maṣlaḥah*. Beliau menuangkan konsep *maṣlaḥah* yang bernuansa teologis dalam karyanya, Kitab *Al-Muwāfaqāt*. Beliau tidak sekedar memakai istilah *maṣlaḥah*, sebagai teknis rasional dalam menetapkan hukum, tetapi lebih dari itu. Beliau memandangnya secara teologis sebagai tujuan Allah dalam menciptakan hukum. Dengan demikian, uraian tentang kemaslahatan manusia sarat dengan kajian teologis berdasarkan proses berpikir yang rasional.[7]

Sebagaimana diuraikan di atas, syari'at sangat memperhatikan prinsip kemaslahatan walaupun prinsip ini tidak dijelaskan secara jelas dan rinci, atau tidak terdapat legalitasnya dalam *naṣṣ*, baik terhadap keberlakuannya maupun tidak berlakunya, yang sehingga para pakar hukum Islam telah konsensus bahwa tujuan ditetapkan hukum Islam tidak lain adalah untuk merealisasikan kemaslatan manusia. Al-Shāṭibī menjelaskan dalam Kitab *Al-Muwāfaqāt*, sebagaimana dikutip oleh Hamka Haq dalam bukunya yang berjudul *Al-Shāṭibī Aspek Teologis Konsep Maṣlaḥah dalam Kitab Al-Muwāfaqāt* sebagai

---

[6] Amin Farih, *Kemaslahatan & Pembaharuan Hukum* (Semarang: Walisongo Press, 2008), 16.

[7] Hamka Haq, *Al-Shāṭibī Aspek Teologis Konsep Maṣlaḥah Dalam Kitab Al-Muwāfaqāt* (Jakarta: Erlangga, 2007), 22.

berikut: “Telah diketahui bahwa hukum Islam itu disyari’atkan atau diundangkan untuk mewujudkan kemaslahatan makhluk secara mutlak”.[8]

Menolak *maṣlaḥah* berarti membekukan syari’at, karena berbagai *maṣlaḥah* yang terus tumbuh tidaklah mudah didasarkan kepada sesuatu dalil tertentu. Walaupun begitu, dengan berpegang kepada *maṣlaḥah*, belum tentu berlawanan dengan kesempurnaan *sharī’ah*, sebagaimana tujuan ditetapkannya *sharī’ah* adalah demi kemaslahatan.[9] Peranan *maṣlaḥah* dalam perkembangan penetapan dan pelaksanaan hukum Islam memang sangat besar. Hal ini dikarenakan perubahan zaman, waktu, dan ruang serta beragamnya permasalahan baru yang belum ada hukumnya. Maka dari itu, dalam menetapkan hukum Islam harus menyesuaikan dengan situasi maupun kondisi.

B. Ruang Lingkup *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah*

Ruang lingkup *al-maṣlaḥah al-mursalah* selain yang berdasarkan pada hukum *sharā’* secara umum, juga harus memperhatikan adat dan hubungan antara satu manusia dengan manusia lainnya. Dengan demikian, ibadat bukan merupakan bagian dari lapangan *al-maṣlaḥah al-mursalah*. Segi peribadatan yang dimaksud adalah segala sesuatu yang tidak memberi kesempatan kepada akal untuk mencari kemaslahatan dari setiap hukum yang terdapat di dalamnya.[10]

---

[8] Hamka Haq, *Al-Shāṭibī Aspek Teologis Konsep Maṣlaḥah dalam Kitab Al-Muwāfaqāt* (Jakarta: Erlangga, 2007), 22.

[9] Hasbi Shiddiq, *Falsafah Hukum Islam* (Semarang: PT Pustaka Rizki Putra, 2001), 322.

[10] Rachmat Syafe’i, *Ilmu Ushul Fiqih* (Bandung: Pustaka Setia, 2007), 121.

Al-maṣlaḥah al-mursalah sebagai metode hukum yang mempertimbangkan adanya kemanfaatan yang mempunyai akses secara umum dan kepentingan tidak terbatas, tidak terikat. Dengan kata lain maslahah mursalah merupakan kepentingan yang diputuskan bebas, namun tetap terikat pada konsep syari'at yang mendasar. Karena syari'at sendiri ditunjuk untuk memberikan kemanfaatan kepada masyarakat secara umum dan berfungsi untuk memberikan kemanfaatan dan mencegah kemadaratan (kerusakan). Kemudian mengenai ruang lingkup berlakunya maslahah mursalah dibagi atas tiga bagian yaitu:[11]

1. *Al-Maṣlaḥah al-ḍarūrīyāt,* (kepentingan-kepentingan yang esensial dalam kehidupan) seperti memelihara agama, memelihara jiwa, akal, keturunan, dan harta.
2. *Al-Maṣlaḥah al-ḥajjīyāt,* (kepentingan-kepentingan esensial di bawah derajatnya *al-maṣlaḥah al-ḍarūrīyāt*), namun diperlukan dalam kehidupan manusia agar tidak mengalami kesukaran dan kesempitan yang jika tidak terpenuhi akan mengakibatkan kerusakan dalam kehidupan, hanya saja akan mengakibatkan kesempitan dan kesukaran baginya.
3. *Al-Maṣlaḥah al-taḥsinīyāt,* (kepentingan-kepentingan pelengkap) yang jika tidak terpenuhi maka tidak akan mengakibatkan kesempitan dalam kehidupannya, sebab ia tidak begitu membutuhkannya, hanya sebagai pelengkap atau hiasan hidupnya.

[11] Asmawi, *Perbandingan Ushul Fiqih* (Jakarta: Amzah, 2013), 129.

C. Relevansi *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah* Dengan *Maqāṣid Al-Sharī'ah*

Menurut Al-Shāṭibī, *al-maṣlaḥah* adalah maslahat yang membicarakan subtansi kehidupan manusia, dan pencapaian apa yang dituntut oleh kualitas-kualitas emosional dan intelektualnya, dalam pengertian yang mutlak.[12] Pada dasarnya *al-maṣlaḥah* dan *maqāṣid al-sharī'ah* tidak bisa lepas satu dengan yang lain, walaupun ada sebagian ulama yang memisahkan antara *al-maṣlaḥah* dengan *maqāsid al-sharī'ah* ketika dalam memfatwakan hukum. Maka hubungan antara *maqāsid al-sharī'ah* dengan *al-maṣlaḥah* merupakan hubungan simbiosis.

Permasalahan-permasalahan hukum yang tidak ditemukan secara jelas dimensi kemaslahatannya, dapat dianalisis melalui *maqāṣid al-sharī'ah* yang dilihat dari ruh *sharī'ah* dan tujuan umum dari agama Islam yang *ḥanif*. Dalam menetapkan hukum mewujudkan kemaslahatan umat manusia harus sejalan dengan maksud dan tujuan hukum *sharā'*. Dengan kata lain, mengambil *maṣlaḥah* berarti sama dengan merealisasikan *maqāṣid al-sharī'ah*. Al–Shāṭibī menegaskan, yang tidak mempunyai tujuan sama dengan *takīf bi mā lā yuṭāq* (membebankan sesuatu yang tidak dapat dilaksanakan).[13]

Adapun yang dimaksud dengan *maqāṣid al-sharī'ah* (tujuan *sharā'*) sebagaiman telah disepakati oleh para ulama' adalah menjaga lima aspek yang sangat vital dalam kehidupan manusia. Kelima aspek tersebut ialah

---

[12] Amin Farih, *Kemaslahatan & Pembaharuan Islam* (Semarang: Walisongo Press, 2008), 101.

[13] Asafri Jaya, *Konsep Maqāṣid Al-Sharī'ah Al-Shāṭibī* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada Utama, 1996), 68.

memelihara agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Kelima pokok kemaslahatan tersebut diuraikan sebagai berikut:[14]

1. Ḥifẓ al-Dīn (Perlindungan Agama)

Memelihara agama menempati urutan pertama karena keseluruhan ajaran syari'at mengarahkan manusia untuk berbuat sesuai dengan kehendak dan keridhoan Allah Swt, baik mengenai ibadah maupun mu'amalah. Karena itu, al-Sunnah mendorong manusia untuk beriman kepada Allah, kemudian dengan imannya itu manusia harus patuh kepada-Nya yang secara khusus ditunjukkan dengan cara mereka berterimakasih kepada-Nya dalam bentuk ibadah. Manusia pada hakikatnya diciptakan untuk beribadah dalam arti luas, sebagaimana firman Allah Swt. dalam Q.S.al Ẓāriyāt ayat 56[15]:

وَمَا خَلَقْتُ ٱلْجِنَّ وَٱلْإِنسَ إِلَّا لِيَعْبُدُونِ ﴿٥٦﴾

Artinya: Dan aku tidak menciptakan jin dan manusia kecuali untuk beribadah kepada-Ku.[16]

Ayat ini juga berisi naluri manusia untuk percaya kepada Allah Swt dan hal-hal gaib. Naluri ini diakui sebagai salah satu hak asasi manusia, bahkan hak yang paling pokok dimana tidak ada yang bisa menggugatnya.[17]

---

[14] Miftahul Huda, *Filsafat Hukum Islam, Menggali Hakikat, Sumber dan Tujuan Hukum Islam* (Ponorogo: STAIN Ponorogo Press, 2006), 127-130.

[15] Al-Qur'an, 51: 263.

[16] Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahan* (Bogor; Sygma, 2007), 263.

[17] Hamka Haq, *Al-Shāṭibī Aspek Teologis Konsep Maṣlaḥah dalam Kitab Al-Muwāfaqāt* (Jakarta: Erlangga, 2007), 96.

Islam menjaga hak dan kebebasan. Kebebasan yang pertama adalah kebebasan berkeyakinan dan beribadah. Setiap pemeluk agama berhak atas agama dan madzhabnya, ia tidak boleh dipaksa untuk meninggalkannya menuju agama atau madzhab lain. Pemeluk agama juga tidak boleh ditekan untuk berpindah dari keyakinannya untuk masuk Islam. Dasar hak ini sesuai dengan firman Allah dalam Q.S. al-Baqarah ayat 256[18] yang berbunyi:

لَآ إِكۡرَاهَ فِي ٱلدِّينِۖ قَد تَّبَيَّنَ ٱلرُّشۡدُ مِنَ ٱلۡغَيِّۚ فَمَن يَكۡفُرۡ بِٱلطَّٰغُوتِ وَيُؤۡمِنۢ بِٱللَّهِ فَقَدِ ٱسۡتَمۡسَكَ بِٱلۡعُرۡوَةِ ٱلۡوُثۡقَىٰ لَا ٱنفِصَامَ لَهَاۗ وَٱللَّهُ سَمِيعٌ عَلِيمٌ ٢٥٦

Artinya: Tidak ada paksaan untuk (memasuki) agama (Islam), sesungguhnya telah jelas jalan yang benar daripada jalan yang sesat. Karena itu, barangsiapa yang ingkar kepada ṭāghūt dan beriman kepada Allah, maka sesungguhnya ia telah berpegang kepada buhul tali yang sangat kuat yang tidak akan putus, dan Allah Maha Mendengar lagi Maha Mengetahui.[19]

Menjaga atau memelihara agama berdasarkan kepentingannya dapat dibedakan menjadi tiga tingkatan. *Pertama*, memelihara agama pada tingkatan *ḍarūrīyāt*, yaitu memelihara dan melaksanakan kewajiban keagamaan yang termasuk peringkat primer, seperti untuk menegakkan agama, Allah SWT memerintahkan manusia beriman, shalat, puasa, zakat, dan haji. Allah SWT juga memerintahkan memerangi orang-orang kafir

[18] Al-Qur'an, 2: 22.
[19] Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahan*, 22.

yang melakukan fitnah yang dapat merusak kemaslahatan agama. Allah SWT berfirman dalam Q.S. al-Baqarah ayat 193[20]:

وَقَٰتِلُوهُمۡ حَتَّىٰ لَا تَكُونَ فِتۡنَةٞ وَيَكُونَ ٱلدِّينُ لِلَّهِۖ فَإِنِ ٱنتَهَوۡاْ فَلَا عُدۡوَٰنَ إِلَّا عَلَى ٱلظَّٰلِمِينَ ١٩٣

Artinya: Dan perangilah mereka sehingga tidak ada fitnah lagi dan agama itu hanya untuk Allah SWT. Jika mereka berhenti (memusuhimu), maka tidak ada lagi permusuhan kecuali terhadap orang-orang yang dzalim.[21]

Jika yang diperintahkan Allah SWT tersebut diabaikan maka akan terancamlah eksistensi agama. *Kedua*, memelihara agama dalam tingkatan *ḥajjīyāt*, yaitu melaksanakan ketentuan agama dengan maksud menghindari kesulitan. Dalam persoalan yang sulit dilakukan oleh manusia, Allah SWT memberikan keringanan (rukhṣah) kepada hamba-Nya, seperti shalat *jamā'* dan *qaṣar* bagi orang yang sedang bepergian dan kebolehan tidak berpuasa pada bulan ramadhan bagi orang yang sakit. Jika ketentuan ini tidak dilaksanakan makatidak akan mengancam eksistensi agama, melainkan mempersulit orang yang melakukannya.

Ketiga, memelihara agama pada tingkatan *taḥsinīyāt* yaitu mengikuti petunjuk agama guna menjunjung tinggi martabat manusia, dan melengkapai pelaksanaan kewajibannya kepada Allah SWT, misalnya membersihkan badan, tempat, dan pakaian ketika akan melaksanakan shalat. Jika hal ini tidak dilakukan karena tidak memungkinkan, maka

[20] Al-Qur'an, 2: 28.
[21] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 30.

tidak akan mengancam eksistensi agama dan tidak pula mempersulit orang yang melakukannya.

2. Ḥifẓ al-Nafs (Perlindungan Jiwa)

Sesudah pemeliharaan agama, hal esensial kedua adalah pemeliharaan jiwa. Hal ini karena hanya orang yang berjiwa yang mungkin melaksanakan seluruh ketentuan agama.[22] Maksudnya, syari'at hanya dapat dan wajib dilaksanakan oleh mereka yang masih hidup, sehat jasmani dan rohani. Oleh karena itu, jiwa seseorang menjadi sangat penting bagi jalannya pelaksanaan syari'at.

Lantaran pentingnya pemeliharaan jiwa, maka syari'at Islam dengan tegas mengharamkan pembunuhan terhadap siapapun dan dalam segala bentuknya, termasuk perbuatan bunuh diri. Meskipun tampaknya bunuh diri adalah tindakan yang paling sedikit resikonya terhadap orang lain, namun Allah tetap mengancam perbuatan itu sebagai suatu tindakan aniaya. Allah berfirman dalam Q.S. al-Nisā' ayat 29 dan 30 yang berbunyi[23]:

يَـٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُوا۟ لَا تَأْكُلُوٓا۟ أَمْوَٰلَكُم بَيْنَكُم بِٱلْبَـٰطِلِ إِلَّآ أَن
تَكُونَ تِجَـٰرَةً عَن تَرَاضٍ مِّنكُمْ ۚ وَلَا تَقْتُلُوٓا۟ أَنفُسَكُمْ ۚ إِنَّ ٱللَّهَ كَانَ بِكُمْ
رَحِيمًا ﴿٢٩﴾ وَمَن يَفْعَلْ ذَٰلِكَ عُدْوَٰنًا وَظُلْمًا فَسَوْفَ نُصْلِيهِ نَارًا ۚ
وَكَانَ ذَٰلِكَ عَلَى ٱللَّهِ يَسِيرًا ﴿٣٠﴾

[22] Hamka Haq, *Al-Shāṭibī Aspek Teologis Konsep Maṣlaḥah dalam Kitab Al-Muwāfaqāt* (Jakarta: Erlangga, 2007), 96.

[23] Al-Qur'an, 4: 43.

Artinya:…..Dan janganlah kamu membunuh dirimu sendiri, sesungguhnya Allah Maha Pengasih kepadamu, dan barang siapa yang melakukan itu sebagai tindakan pelanggaran dan aniaya, niscaya kami akan memasukkan dia ke dalam neraka.[24]

Allah dan Rasul-Nya mengancam para pelaku bunuh diri yang membunuh dirinya, mempercepat hidupnya, dan menghilangkan nyawa dengan berbagai siksa di akhirat, pada hari dimana semua makhluk berdiri menghadap Tuhan semesta alam. Para pelaku bunuh diri menjadi orang yang dilaknat dan dijauhkan dari rahmat Allah, dan surga adalah haram baginya. Mereka dikekalkan di neraka, dan siksanya adalah dengan menggunakan sesuatu yang digunakannya untuk membunuh dirinyaa dan menghilangkan nyawanya.[25]

Tindakan membunuh seseorang tanpa alasan yang dibenarkan oleh syari'at dipandang sebagai pembunuhan terhadap segenap umat manusia. Sebaliknya, menyelamatkan jiwa seseorang berarti menyelamatkan jiwa umat manusia seluruhnya. Allah menegaskan dalam Q.S. al-Māidah ayat 32 yang berbunyi[26]:

مِنْ أَجْلِ ذَٰلِكَ كَتَبْنَا عَلَىٰ بَنِىٓ إِسْرَٰٓءِيلَ أَنَّهُۥ مَن قَتَلَ نَفْسًۢا بِغَيْرِ نَفْسٍ أَوْ فَسَادٍ فِى ٱلْأَرْضِ فَكَأَنَّمَا قَتَلَ ٱلنَّاسَ جَمِيعًا وَمَنْ أَحْيَاهَا فَكَأَنَّمَآ أَحْيَا ٱلنَّاسَ جَمِيعًا ۚ وَلَقَدْ جَآءَتْهُمْ رُسُلُنَا بِٱلْبَيِّنَٰتِ ثُمَّ إِنَّ كَثِيرًا مِّنْهُم بَعْدَ ذَٰلِكَ فِى ٱلْأَرْضِ لَمُسْرِفُونَ ﴿٣٢﴾

[24] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 43.
[25] Ahmad Mursi Husain Jauhar, *Maqāṣid al-Sharī'ah* (Jakarta: Amzah, 2013), 29.
[26] Al-Qur'an, 5: 58.

Artinya: ….Barang siapa yang membunuh seseorang, bukan karena orang (yang dibunuh) itu pernah membunuh orang lain, atau pernah melakukan kerusakan di muka bumi, maka sama halnya jika ia membunuh manusia seluruhnya, dan barang siapa yang menyelamatkan jiwanya maka seolah-olah ia menghidupkan manusia seluruhnya.[27]

Sama halnya dengan naluri beragama, melindungi kehidupan adalah hak asasi dan kewajiban manusia. Martabat manusia terletak pada budaya saling melindngi jiwa. Dengan kata lain, naluri insani yang paling berharga adalah kebersamaan dalam membangun kehidupan sebagai suatu komunitas yang damai dan tenteram tanpa kekerasan dan pembunuhan. Karena itu, membunuh bertentangan dengan harkat dan martabat kemanusiaan, dan dibenci oleh semua orang yang berakal sehat. Jasser auda melakukan kontekstualisasi *maqāṣid al-sharī'ah* dengan konteks zaman. Sebagaimana dikutip oleh M. Amin Abdullah, ia merumuskan kontekstualisasi *maqāṣid al-sharī'ah* menjaga kehormatan dan jiwa diartikan dengan menjaga dan melindungi martabat kemanusiaan; menjaga dan melindungi hak-hak asasi manusia.[28] Perlindungan terhadap hak asasi manusia tersebut salah satunya dengan menerapkan suatu kebijakan maupun peraturan perundang-undangan.

Memelihara jiwa berdasarkan tingkat kepentingannya juga dibagi menjadi tiga tingkatan. *Pertama*, memelihara jiwa pada tingkatan *ḍarūrīyāt* yaitu untuk memelihara keberadaan jiwa yang telah diberikan Allah SWT bagi kehidupan, seperti makan, minum, menutup badan,

---

[27] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 58.

[28] Imam Mustofa, "Membangun Epistemologi Fikih Medis Melalui Kontekstualisasi Maqāṣid al-Sharī'ah," *Al-Manhajj, vol. IX No. 2* (Desember 2015), 259.

larangan membunuh dan mencegah penyakit yang berguna untuk mempertahankan hidup. Jika kebutuhan pokok tersebut diabaikan maka akan berakibat akan terancamnya eksistensi jiwa manusia. Hal tersebut dilarang, sebagaimana Allah SWT berfirman dalam Q.S. al-Baqarah ayat 195[29]:

وَأَنفِقُواْ فِي سَبِيلِ ٱللَّهِ وَلَا تُلۡقُواْ بِأَيۡدِيكُمۡ إِلَى ٱلتَّهۡلُكَةِۛ وَأَحۡسِنُوٓاْۛ إِنَّ ٱللَّهَ يُحِبُّ ٱلۡمُحۡسِنِينَ ١٩٥

Artinya :Dan belanjakanlah (harta bendamu) di jalan Allah SWT dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam kebinasaan, dan berbuat baiklah, karena sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik.[30]

Kedua, memelihara jiwa dalam peringkat *ḥajjīyāt*, seperti diperbolehkannya berburu dan menikmati makanan, minuman, pakaian, tempat tinggal dan keluarga yang baik didapat dengan cara yang halal. Jika hal tersebut diabaikan, tidak akan mengancam eksistensi manusia, melainkan mempersulit. *Ketiga*, memelihara jiwa pada tingkatan *taḥsinīyāt*. Tingkatan ini berhubungan dengan kesopanan dan etika, sama sekali tidak akan mengancam eksistensi jiwa manusia taupun mempersulitnya, seperti tata cara makan dan minum.

3. Ḥifẓ al-naṣl (perlindungan keturunan)

Selanjutnya, kemaslahatan duniawi dan ukhrawi ini bertujuan untuk menjamin kelangsungan hidup manusia dan generasi ke generasi. Syariat yang hanya terlaksana oleh satu generasi saja tidak punya makna

[29]Al-Qur'an, 2: 28.
[30] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 30.

lantaran punahnya generasi manusia. Karena itu, syariat juga memandang pentingnya naluri manusia untuk berketurunan. Keturunan manusia yang dikehendaki syariat berbeda dengan keturunan makhluk lain. Karena itu, syariat juga mengatur pemeliharaan keturunan yang baik dalam membangun keluarga dan masyarakat. Syari'at juga mengatur hukum keluarga yang mencakup perintah membangun di atas landasan pernikahan yang sah dan ketentuan kriteria pria dan wanita yang boleh dinikahi.[31] Selain itu, syariat juga mengatur batasan jumlah istri, tata cara menggauli dan menafkahi istri, talak dan cerai jika keadaan menghendakinya. Syari'at juga menetapkan pihak-pihak yang bertanggung jawab atas anak-anak dalam keluarga yang bercerai.

Islam juga menjamin kehormatan manusia dengan memberikan perhatian yang sangat besar yang dapat digunakan untuk spesialisasi kepada hak asasi mereka. Perlindungan ini jelas terlihat dalam sanksi berat yang dijatuhkan dalam masalah zina, masalah menghancurkan kehormatan orang lain.[32]

Memelihara keturunan ditinjau dari kebutuhannya dapat dibedakan menjadi tiga tingkatan. *Pertama*, memelihara keturunan dalam tingkatan *ḍarūrīyaṭ*. Memelihara keturunan pada tingkatan ini berarti memelihara kehidupan. Untuk kelansungan kehidupan manusia perlu adanya keturunan yang jelas dan sah. Dalam hal ini, Allah SWT mensyari'atkan akad nikah dan aturan yang berhubungan dengan-Nya. Allah juga melarang

[31] Hamka Haq, *Al-Shāṭibī Aspek Teologis Konsep Maṣlaḥah dalam Kitab Al-Muwāfaqāt* (Jakarta: Erlangga, 2007), 99.

[32] Ahmad Mursi Husain Jauhar, *Maqāṣid al-Sharī'ah* (Jakarta: Amzah, 2013), 131.

melakukan zina, karena zina dinilai perbuatan keji dan merusak tatanan sosial, mengaburkan nasab keturunan serta akan mendatangkan bencana. Allah SWT berfirman dalam Q.S. al-Isrā' ayat 32[33]:

وَلَا تَقْرَبُوا۟ ٱلزِّنَىٰٓ ۖ إِنَّهُۥ كَانَ فَٰحِشَةً وَسَآءَ سَبِيلًا ﴿٣٢﴾

Artinya : "Janganlah kamu mendekati perbuatan zina. Karena zina itu adalah perbuatan keji dan suatu jalan yang buruk".[34]

Kedua, memelihara keturunan dalam tingkatan *ḥajjīyāt* yang bertujuan untuk menghilangkan kesulitan bagi manusia. Misalnya ketentuan menyebutkan mahar bagi suami pada waktu akad nikah. Jika mahar tidak disebutkan pada waktu akad, maka suami akan mengalami kesulitan, karena harus membayar mahar mitsl. *Ketiga*, memelihara keturunan dalam tingkatan *taḥsinīyāt*, misalnya disyari'atkannya khitbah dan walimah dalam perkawinan. Jika hal ini diabaikan, tidak akan mengancam eksistensi manusia. Hal ini juga tidak mempersulit seseorang untuk melakukan perkawinan. Dengan kata lain, memelihara keturunan pada tingkatan ini berkaitan dengan etika dalam hubungan manusia dengan manusia.

4. Ḥifẓ al-'Aql (Perlindungan Akal)

Akal merupakan sumber hikmah (pengetahuan), sinar hidayah, cahaya mata hati, dan media kebahagiaan manusia di dunia dan akhirat. Dengan akal, surat perintah dari Allah Swt disampaikan. Dengan akal pula manusia berhak menjadi pemimpin di muka bumi, dan dengan akal

[33] Al-Qur'an, 17: 258.
[34] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 285.

manusia menjadi sempurna, mulia, dan berbeda dengan makhluk lainnya. Allah berfirman dalam Q.S. al-Isrā' ayat 70[35] yang berbunyi:

وَلَقَدْ كَرَّمْنَا بَنِيٓ ءَادَمَ وَحَمَلْنَٰهُمْ فِي ٱلْبَرِّ وَٱلْبَحْرِ وَرَزَقْنَٰهُم مِّنَ ٱلطَّيِّبَٰتِ وَفَضَّلْنَٰهُمْ عَلَىٰ كَثِيرٍ مِّمَّنْ خَلَقْنَا تَفْضِيلًا ﴿٧٠﴾

Artinya: Dan sesungguhnya telah kami muliakan anak-anak Adam, kami angkat mereka di daratan, dan di lautan, kami beri mereka rezeki dari yang baik-baik dan kami lebihkan mereka dengan kelebihan yang sempurna atas kebanyakan makhluk yang telah kami ciptakan.[36]

Andai tanpa akal, manusia tidak berhak mendapatkan kemuliaan yang bisa mengangkatnya menuju barisan malaikat. Dengan akal, manusia naik menuju alam para malaikat yang luhur. Karena itulah, akal menjadi poros pembenahan pada diri manusia. Balasan di dunia daan di akhirat berdasarkan akal dan kekuatan pengetahuan. Nikmat dalam diri manusia ini membukakannya cakrawala kehidupan, menapaki penjuru bumi dan menyelam di bawah kedalamannya, serta menunggang udara. Manusia beralih dari jalan hidupnya, memperbaiki stratanya, berjalan di belakang segala sesuatu yang baru, menjalin kehidupan materi dan spiritualnya, menyambung penemuan inovasinya di medan politik, militer, dan sosial, mengalahkan semua problematika yang merintangi aktifitasnnya, dan menghalangi dirinya dengan realisasi semua yang menjadi targetnya.[37]

Dengan akal sehat pula manusia dapat membangun kehidupan yang berbudaya. Manusia dapat mengolah dan memanfaatkan sumber

---

[35] Al-Qur'an, 17: 146.
[36] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 146.
[37] Ahmad Mursi Husain Jauhar, *Maqāṣid al-Sharī'ah,* 91-92.

daya alam di sekitarnya untuk kemakmuran hidup. Di samping itu, manusia dapat berdialog, bertukar informasi, dn musyawarah. Dengan kata lain, hanya dengan akal manusia dapat berilmu dan bermasyarakat secara sempurna.

Maka dari itu, syari'at yang menghendaki kemaslahatan duniawi dan ukhrawi mewajibkan setiap insan untuk melindungi kesehatan akalnya. Bukan hanya khamr, syari'at juga mengharaka segala yang mematikan dan memutuskan kreativitas akal sehat missalnya berbohong, berhkayal tanpa dasar, dan percaya pada peramal.[38] Allah berfirman dalam Q.S. al-Mā'idah ayat 90 yang berbunyi[39]:

يَٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُوٓاْ إِنَّمَا ٱلۡخَمۡرُ وَٱلۡمَيۡسِرُ وَٱلۡأَنصَابُ وَٱلۡأَزۡلَٰمُ رِجۡسٞ مِّنۡ عَمَلِ ٱلشَّيۡطَٰنِ فَٱجۡتَنِبُوهُ لَعَلَّكُمۡ تُفۡلِحُونَ ٩٠

Artinya: Hai orang-orang yang beriman, sesungguhnya khamr, judi, berkorban untuk berhala, mengundi nasib dengan panah adalah perbuatan keji termasuk perbuatan syetan. Maka jauhilah perbuatan-perbuatan itu agar kamu mendapat keberuntungan.[40]

Dari sinilah islam memerintahkan kita untuk menjaga akal, mencegah segala bentuk penganiayaan yang ditunjukan kepadanya, atau yang bisa menyebabkan rusak dan berkurangnya akal tersebut untuk menghormati dan memuliakan mereka, dan untuk merealisasikan semua kemaslahatan umum yang menjadi fondasi kehidupan manusia, yakni

---

[38] Hamka Haq, *Al-Shāṭibī Aspek Teologis Konsep Maṣlaḥah dalam Kitab Al-Muwāfaqāt,* 99.

[39] Al-Qur'an,5: 63.

[40] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya,* 63.

dengan menjaga agama, menjaga jiwa, menjaga akal, menjaga keturunan, dan menjaga harta benda.[41]

Memelihara akal pada tingkat *pertama* yaitu tingkatan *ḍarūrīyāt*. Allah menjadikan pemeilharaan akal menjadi suatu hal yang pokok. Misalnya, Allah mengharamkan segala bentuk makanan dan minuman yang memabukkan di antaranya meminum khamr. Jika hal tersebut dilanggar, maka akan berakibat akan terancamnya eksistensi akal dan merupakan perbuatan dosa.

Kedua, memelihara akal pada tingkatan *ḥajjīyāt*, seperti dianjurkannya untuk menuntut ilmu pengetahuan. Jika hal ini tidak dilakukan maka akan mempersulit kehidupan seseorang untuk mengembangkan keilmuannya. *Ketiga*, memelihara akal pada tingkatan *taḥsinīyāt*, seperti menghindarkan diri dari mengkhayal atau mendengarkan sesuatu yang tidak tidak berfaedah. Hal ini erat kaitannya dengan etika dan tidak akan mengancam eksistensi akal secara langsung.

5. Ḥifẓ al-Māl (Perlindungan Harta)

Selain dari unsur keturunan, yang menjadi perhatian dalam pentashri'kan sebuah hukum yang menjadi standar perhatian adalah masalah harta yang juga begitu erat hubungannya dengan kehidupan.[42] Syari'at menghendaki agar manusia dalam hidupnya tidak mengalami penderitaan dan kepunahan lantaran ketiadaan harta. Oleh karena itu,

---

[41] Ahmad Mursi Husain Jauhar, *Maqāṣid al-Sharī'ah* (Jakarta: Amzah, 2013), 94.

[42] Ahmad Khusairi, *Evolusi Uṣūl al-Fiqh Konsep dan Pengembangan Metodologi Hukum Islam* (Yogyakarta: Pustaka Ilmu, 2013), 93-94.

pemeliharaan harta menjadi salah satu tujuan syari'at, dalam arti mendorong manusia untuk memperolehnya dan mengatur pemanfaatannya. Meski pada dasarnya syari'at menekankan keharusan manusia beribadah kepada Allah, tetapi kehidupan dunia tidak boleh dilupakan. Allah berfirman adalam Q.S. al-Qaṣaṣ ayat 77 yang berbunyi[43]:

وَٱبۡتَغِ فِيمَآ ءَاتَىٰكَ ٱللَّهُ ٱلدَّارَ ٱلۡأٓخِرَةَۖ وَلَا تَنسَ نَصِيبَكَ مِنَ ٱلدُّنۡيَاۖ وَأَحۡسِن كَمَآ أَحۡسَنَ ٱللَّهُ إِلَيۡكَۖ وَلَا تَبۡغِ ٱلۡفَسَادَ فِي ٱلۡأَرۡضِۖ إِنَّ ٱللَّهَ لَا يُحِبُّ ٱلۡمُفۡسِدِينَ ٧٧

Artinya: Carilah olehmu apa yang diberikan Tuhan kepadamu, yakni kehidupan aakhirat, dan jangan sama sekali meninggalkan bagianmu di dunia…[44]

Maka dari itu, pemeliharaan harta menjadi salah satu tujuan syari'at, dalam arti mendorong manusia untuk memperoleh dan mengatur pemanfaatannya. Perlindungan untuk harta yang baik tampak dalam dua hal berikut: *Pertama*, memiliki hak untuk dijaga dari para musuhnya, baik dari tindak pencurian, perampasan, atau tindakan lain memakan harta orang lain (baik dilakukan kaum muslim atau non muslim) dengan cara yang batil, seperti merampok, menipu, atau memonopoli. *Kedua*, harta tersebut dipergunakan untuk hal-hal yang mubah, tanpa ada unsur mubadzir atau menipu untuk hal-hal yang dihalalkan Allah. Maka harta ini tidak dinafkahkan untuk kefasikan, minuman keras, atau berjudi.

[43] Al-Qur'an, 28: 198.
[44] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 198.

Memelihara harta dilihat dari segi kepentingannya dapat dibedakan menjadi tiga peringkat, yaitu:

a. Memelihara harta ada peringkat *ḍarūrīyāt*, seperti shariat tentang tata cara pemilikan harta dan larangan mengambil harta orang lain dengan cara yang tidak sah. Apabila aturan itu dilanggar, maka berakibat terancamnya eksistensi harta.
b. Memelihara harta dalam peringkat *ḥajjīyāt*, seperti shariat tentang jual beli dengan cara salam. Apabila cara ini tidak dipakai. Maka akan mempersulit orang yang memerlukan modal.
c. Memelihara harta dalam peringkat *taḥsinīyāt*, seperti ketentuan tentang menghindarkan diri dari pengecoh atau penipuan. Hal ini erat kaitannya dengan etika muamalah atau etika berbisnis.

Mengetahui tingkatan *al-maṣlaḥah* di atas, dapat disimpulkan bahwa *maṣlaḥah* menjadi sangat penting apabila dihubungkan dengan skala prioritas penerapannya. Ketika kemaslahatan yang satu berbenturan dengan kemaslahatan yang lainnya. Tingkatan *ḍarūrīyāt* harus didahulukan daripada tingkatan kedua *hajjīyāt* dan tingkatan *taḥsinīyāt*. Ketentuan ini menunjukkan bahwa dibenarkan mengabaikan hal-hal yang termasuk tingkatan kedua dan ketiga manakala kemaslahatan tingkat pertama terancam eksistensinya. Misalnya, seseorang diwajibkan untuk memenuhi kebutuhan pokok pangan untuk memelihara eksistensi jiwanya. Makanan yang dimaksud adalah makanan yang halal. Sementara saat itu, ia tidak mendapatkan makanan yang halal, dan jika tidak makan, maka ia akan

mati. Dalam kondisi yang demikian, seseorang dibolehkan memakan makanan yang diharamkan, demi menjaga eksistensi jiwanya.

Oleh karena itu, seluruh ulama telah sepakat bahwa syari'at diturunkan untuk memenuhi kelima hajat tersebut. Kelima hajat di atas merupakan sarana manusia untuk menjalankan misi menjadi hamba Allah SWT. atas dasar itu pula, sebagaimana dikutip oleh Oni Sahroni dan Adimarwn A. Karim dalam buku *Maqāṣid Bisnis dan Keuangan Islam Sintesis Fikih dan Ekonomi*, Al-Shāṭibī menyimpulkan bahwa:"*maṣlaḥah adalah memenuhi tujuan Allah SWT. yang ingin dicapai pada setiap makhluk-Nya. Tujuan tersebut ada lima, yaitu melindungi agamanya, jiwanya, akalnya, keturunannya dan hartanya. Standarnya: setiap usaha yang merealisasikan lima maqāṣid tersebut, maka itu termasuk maṣlaḥah. Dan sebaliknya, setiap usaha yang menghilangkan lima maqāṣid tersebut, maka termasuk maḍarat.*[45]

D. Dasar Hukum *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah*

Al-Maṣlaḥah adalah suatu kejadian yang tidak ada ketentuan *sharā'* dan tidak mengandung *'illāt* yang keluar dari *sharā'* yang menentukan kejelasan sesuai dengan hukum *sharā'*. Syari'at Islam mengandung kemaslahatan bagi manusia dalam mengatur kehidupannya di dunia. Hal ini ditegaskan dalam al-Qur'an maupun al-Sunnah sebagai dasar hukum kebolehan penetapan hukum dengan *al-Maṣlaḥah*. Dalam al-Qur'an banyak

[45] Oni Sahroni dan Adimarwan A. Karim, *Maqāṣid Bisnis dan Keuangan Islam Sintesis Fikih dan Ekonomi* (Jakarta: Rajawali Press, 2015), 6.

disebutkan mengenai *al-Maṣlaḥah al-Mursalah*, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Q.S. Yūnus ayat 57 dan 58[46]

يَٰٓأَيُّهَا ٱلنَّاسُ قَدۡ جَآءَتۡكُم مَّوۡعِظَةٞ مِّن رَّبِّكُمۡ وَشِفَآءٞ لِّمَا فِي ٱلصُّدُورِ وَهُدٗى وَرَحۡمَةٞ لِّلۡمُؤۡمِنِينَ ٥٧ قُلۡ بِفَضۡلِ ٱللَّهِ وَبِرَحۡمَتِهِۦ فَبِذَٰلِكَ فَلۡيَفۡرَحُواْ هُوَ خَيۡرٞ مِّمَّا يَجۡمَعُونَ ٥٨

Artinya : Hai manusia, sesungguhnya telah datang kepadamu pelajaran dari Tuhanmu dan penyembah bagi penyakit-penyakit (yang berada) dalam dada dan petunjuk serta rahmat bagi orang-orang yang beriman. Katakanlah: Dengan karunia Allah dan Rahmat-Nya, hendaklah dengan itu mereka bergembira, karunia Allah dan rahmat-Nya itu adalah lebih baik dari apa yang mereka kumpulkan.[47]

2. Q.S. al-Baqarah : 220[48]

فِي ٱلدُّنۡيَا وَٱلۡأٓخِرَةِۗ وَيَسۡـَٔلُونَكَ عَنِ ٱلۡيَتَٰمَىٰۖ قُلۡ إِصۡلَاحٞ لَّهُمۡ خَيۡرٞۖ وَإِن تُخَالِطُوهُمۡ فَإِخۡوَٰنُكُمۡۚ وَٱللَّهُ يَعۡلَمُ ٱلۡمُفۡسِدَ مِنَ ٱلۡمُصۡلِحِۚ وَلَوۡ شَآءَ ٱللَّهُ لَأَعۡنَتَكُمۡۚ إِنَّ ٱللَّهَ عَزِيزٌ حَكِيمٞ ٢٢٠

Artinya: Mereka bertanya kepadamu tentang anak yatim, katakanlah: Mengurus urusan mereka secara patut dan baik, dan jika kamu bergaul dengan mereka, maka mereka adalah saudaramu dan Allah mengetahui siapa yang membuat kerusakan dari yang mengadakan perbaikan. Dan jikalau Allah menghendaki, niscaya Dia dapat mendatangkan kesulitan kepadamu. Sesungguhnya Allah Maha Perkasa lagi Maha Bijaksana.[49]

Sedangkan naṣṣ dari al-Sunnah yang digunakan sebagai landasan dalam mengistinbatkan hukum dengan metode *al-maṣlaḥah al-mursalah*

---

[46] Al-Qur'an, 10: 315.

[47] *Al-Qur'an dan Terjemahannya* (Madinah, Saudi Arabia: Mujammā' Al-Mālik Faḥd Li al-Ṭibā'at al-Sharīf al-Madīnah al-Munawwaroh Kerajaan Saudi Arabia), 315.

[48] Al-Qur'an, 2: 53.

[49] *Al-Qur'an dan Terjemahannya* (Madinah, Saudi Arabia: Mujammā' Al-Mālik Faḥd Li al-Ṭibā'at al-Sharīf al-Madīnah al-Munawwaroh Kerajaan Saudi Arabia), 53.

adalah hadits Nabi Muḥammad SAW, yang diriwayatkan oleh Ibn Mājah yang berbunyi sebagai berikut:

حدثنا محمد بن يحي , حدثنا عبد الرزاق . انبنا معمر عن جابر الجعفى عن عكرمة عن ابن عباس قال : قال رسول الله صلى اللهُ عليه و سلّم : لا ضرر ولا ضرار

Artinya : Muḥammad Ibn Yahyā bercerita kepada kami, bahwa ‘Abd al-Razzāq bercerita kepada kita, dari Jābir al-Ju’fiyyī dari Ikramah, dari Ibn ‘Abbās : Rasulullah SAW bersabda, “tidak boleh membuat *maḍarat* (bahaya) pada dirinya dan tidak boleh pula membuat *maḍarat* pada orang lain.” (H.R. Ibn Mājah)[50]

E. Klasifikasi *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah*

Dari segi pandangan *sharā’* terhadap *al-maṣlaḥah*, *al-maṣlaḥah* terbagi menjadi tiga, yaitu[51]:

1. *Al-Maṣlaḥah al-mu’tabarah*, yaitu kemaslahatan yang didukung oleh syari’at dan dijadikan dasar dalam penentapan hukum. Misalnya kewajiban puasa pada Bulan *Ramaḍan* mengandung kemaslahatan bagi manusia, yaitu untuk mendidik jasmani dan rohaninya agar manusia sehat secara jasmani maupun rohani. Kemaslahatan ini melekat langsung pada kewajiban puasa Bulan *Ramaḍan* dan tidak dapat dibatalkan oleh siapa pun.
2. *Al-Maṣlaḥah al-mulghah*, yaitu kemaslahatan yang ditolak oleh *sharā’* dan syari’at menetapkan lain. Misalnya adalah kemaslahatan perempuan menjadi imam bagi laki-laki. Hal ini tentu bertentangan dengan

[50] Abī ‘Abdillah Muhammad Ibn Yazīd al-Qazwini, *Sunan Ibn Mājah*, Juz 2 (Beirut: Dār al-Fikr, tt.), 784.

[51] Suwarjin,*Ushul Fiqh* (Yogyakarta: Teras, 2012), 141-143.

kemaslahatan yang ditetapkan syari'at yaitu pelarangan perempuan menjadi imam bagi laki-laki.

3. *Al-Maṣlaḥah al-mursalah*, yaitu kemaslahatan yang belum diakomodir dalam *naṣṣ* dan *ijmā'*, serta tidak ditemukan *naṣṣ* atau *ijmā'* yang melarang atau memerintahkan mengambilnya. Kemaslahatan ini dilepaskan atau dibiarkan oleh syari'at dan diserahkan kepada manusia untuk mengambil atau tidak mengambilnya. Jika kemaslahatan tersebut diambil, kemudian diterapkan oleh manusia, maka akan mendatangkan kebaikan bagi mereka. Demikian pula, jika kemaslahatan tersebut tidak diambil oleh manusia, tidak akan mendatangkan dosa. Misalnya, pencatatan perkawinan, penjatuhan talak di Pengadilan, kewajiban memiliki SIM bagi pengendara kendaraan bermotor dan lain sebagainya.

Selain berdasarkan pada segi pandangan *sharā'*, dari sisi substansinya, al-*maṣlaḥah* dibagi menjadi tiga, sebagaimana telah dipaparkan sebelumnya yaitu:

1. *Al-Maṣlaḥah al-ḍarūrīyat*, yaitu *maṣlaḥah* yang berkaitan dengan penegakan atau kepentingan agama dan dunia, dimana tanpa kedatangannya akan menimbulkan cacat dan cela. *Al-Maṣlaḥah al-ḍarūrīyāt* merupakan dasar utama bagi beberapa *al-maṣlaḥah* lain.[52] Dalam pengertian lain, *al-maṣlaḥah al-ḍarūrīyāt* didefinisikan sebagai segala hal yang menjadi sendi eksistensi kehidupan manusia. Pengabaian terhadap *al-maṣlaḥah al-ḍarūrīyāt* dapat berakibat pada tergantungnya kehidupan

[52] Muhammad Ma'shum Zein, *Ilmu Ushul Fiqh* (Jombang: Darul Hikmah, 2008), 119.

dunia, hilangnya kenikmatan dan turunnya azab akhirat. *Al-Maṣlaḥah al-ḍarūrīyāt* disyari'atkan untuk melindungi dan menjamin kelestarian agama (*ḥifẓ al-dīn*), melindungi jiwa (*ḥifẓ al-nafs*), melindungi akal (*ḥifẓ al-'aql*), melindungi keturunan (*ḥifẓ al-naṣl*), dan melindungi harta (*ḥifẓ al-māl*).

2. *Al-Maṣlaḥah al-ḥajjīyāt*, yaitu sesuatu yang dibutuhkan untuk menghilangkan kesukaran dalam kehidupan *mukallaf* dan memberikan kelonggaran. *Al-Maṣlaḥah al-ḥajīyāt* merupakan penyangga dan penyempurna bagi kepentingan primer.[53] *Al-Maṣlaḥah al-ḥajīyāt* adalah segala sesuatu yang dihajatkan oleh manusia yang bertujuan untuk menghilangkan kesulitan dan menolak segala halangan. Pengabaian terhadap *al-maṣlaḥah al-ḥajīyāt* tidak menimbulkan ancaman bagi kelangsungan hidup manusia. Tetapi akan menimbulkan kesulitan dan kesempitan.

   Keringanan hukum (*rukhṣah*) misalnya kebolehan menjamak dan meng-*qaṣar* shalat bagi *musafir*, kebolehan menunda pelaksanaan berpuasa *ramaḍan* bagi orang yang sedang hamil, menyusui dan sakit, serta tidak diwajibkannya shalat lima waktu bagi orang yang sedang haid dan nifas.

3. *Al-Maṣlaḥah al-taḥsinīyāt*, yaitu mengambil sesuatu yang sesuai dengan apa yang terbaik dari kebiasaan dan menghindari cara-cara yang tidak disenangi oleh orang baik dan bijak. *Al-Maṣlaḥah al-taḥsinīyāt* merupakan penopang dari kepentingan *al-maṣlaḥah al-taḥsinīyāt*. *Al-Maṣlaḥah al-taḥsinīyāt* didefinisikan juga sebagai tindakan atau sifat-sifat yang pada

[53] Muhammad Ma'shum Zein, *Ilmu Ushul Fiqh* (Jombang: Darul Hikmah, 2008), 119.

prinsipnya berhubungan dengan *al-makārim al-akhlāq* serta memelihara keutamaan dalam bidang ibadah, adat dan mu'amalah. Diantara tindakan yang berkaitan dengan *al-maṣlaḥah al-taḥsinīyāt* misalnya, mengenakan pakaian yang bagus-bagus ketika shalat, memakai wewangian bagi laki-laki ketika berkumpul dengan orang banyak, dan pengharaman makanan-makanan yang buruk atau menjijikan.[54]

F. Syarat-Syarat *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah*

Untuk menjaga kemurnian metode *al-maṣlaḥah al-mursalah* sebagai landasan hukum Islam, maka harus mempunyai dua dimensi penting, yaitu sisi pertama harus tunduk dan sesuai dengan apa yang terkandung dalam nash (al-Qur'an dan al-Ḥadīth) baik secara tekstual atau kontekstual. Sisi kedua harus mempertimbangkan adanya kebutuhan manusia yang selalu berkembang sesuai zamannya.

Kedua sisi ini harus menjadi pertimbangan yang secara cermat dalam pembentukan hukum Islam, karena bila dua sisi di atas tidak berlaku secara seimbang, maka dalam hasil *istinbāt* hukumnya akan menjadi sangat kaku disatu sisi dan terlalu mengikuti hawa nafsu disisi lain. Sehingga dalam hal ini perlu adanya syarat dan standar yang benar dalam menggunakan *al-maṣlaḥah al-mursalah* baik secara metodologi atau aplikasinya. Adapun syarat *al-maṣlaḥah al-mursalah* sebagai dasar legislasi hukum Islam sangat banyak pandangan ulama, di antaranya adalah:

---

[54] Suwarjin,*Ushul Fiqh* (Yogyakarta: Teras, 2012), 143.

1. **Menurut Al-Shāṭibī**[55]

Al-Maṣlaḥah al-mursalah dapat dijadikan sebagai landasan hukum apabila memenuhi syarat sebagai berikut:

a. Kemaslahatan sesuai dengan prinsip-prinsip apa yang ada dalam ketentuan syari'at yang secara *uṣūl* dan *furū'* tidak bertentangan dengan *naṣṣ*.

b. Kemaslahatan hanya dapat dikhususkan dan diaplikasikan dalam bidang-bidang sosial (*mu'amalah*) di mana dalam bidang ini menerima terhadap rasionalitas dibandingkan dengan bidang ibadah. Karena dalam mu'amalah tidak diatur secara rinci dalam *naṣṣ*.

c. Hasil *maṣlaḥah* merupakan pemeliharaan terhadap aspek-aspek *ḍarūrīyah*, *ḥajjīyah, dan taḥsinīyah*. Metode *maṣlaḥah* adalah sebagai langkah untuk menghilangkan kesulitan dalam berbagai aspek kehidupan, terutama dalam masalah-masalah sosial kemasyarakatan, sesuai firman Allah dalam Q.S. al-Ḥājj ayat 78[56] yang berbunyi sebagai berikut:

وَجَٰهِدُواْ فِي ٱللَّهِ حَقَّ جِهَادِهِۦۚ هُوَ ٱجۡتَبَىٰكُمۡ وَمَا جَعَلَ عَلَيۡكُمۡ فِي
ٱلدِّينِ مِنۡ حَرَجٖۚ مِّلَّةَ أَبِيكُمۡ إِبۡرَٰهِيمَۚ هُوَ سَمَّىٰكُمُ ٱلۡمُسۡلِمِينَ مِن قَبۡلُ
وَفِي هَٰذَا لِيَكُونَ ٱلرَّسُولُ شَهِيدًا عَلَيۡكُمۡ وَتَكُونُواْ شُهَدَآءَ عَلَى ٱلنَّاسِۚ

[55] A. Djazuli, *Kaidah-kaidah Fikih* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2006), 29.
[56] Al-Qur'an, 22: 310.

فَأَقِيمُواْ ٱلصَّلَوٰةَ وَءَاتُواْ ٱلزَّكَوٰةَ وَٱعۡتَصِمُواْ بِٱللَّهِ هُوَ مَوۡلَىٰكُمۡۖ فَنِعۡمَ ٱلۡمَوۡلَىٰ وَنِعۡمَ ٱلنَّصِيرُ 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[57], 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.[58]

2. **Menurut ‘Abd al-Wahhāb al-Khalāf[59]**

Al-Maṣlaḥah al-mursalah dapat dijadikan sebagai legislasi hukum Islam apabila memenuhi syarat yang diantaranya adalah:

a. Berupa *maṣlaḥah* yang sebenarnya (secara hakiki) bukan maslahah yang sifatnya dugaan, tetapi yang berdasarkan penelitian, kehati-hatian dan pembahasan mendalam serta benar-benar menarik manfa’at dan menolak kerusakan
b. Berupa *maṣlaḥah* yang bersifat umum, bukan untuk kepentingan perorangan, tetapi untuk orang banyak
c. Tidak bertentangan dengan hukum yang telah ditetapkan oleh naṣṣ (al-Qur’an dan al-Ḥadīth) serta ijmā’ ulama.

[57] Maksudnya: dalam Kitab-Kitab yang telah diturunkan kepada nabi-nabi sebelum Nabi Muhammad s.a.w.
[58] Departeman Agama RI, *Al-qur’an dan Terjemahanny*a, 310.
[59] A. Djazuli, *Kaidah-kaidah Fikih* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2006), 29.

3. Menurut Al-Ghazālī

Al-Maṣlaḥah al-mursalah dapat dijadikan sebagai landasan hukum apabila memenuhi syarat sebagai berikut:

a. *Al-Maṣlaḥah al-mursalah* aplikasinya sesuai dengan ketentuan *sharā'*
b. *Al-Maṣlaḥah al-mursalah* tidak bertentangan dengan ketentuan *nāṣ sharā'* (al-Qur'an dan al-Ḥadīth)
c. *Al-Maṣlaḥah al-mursalah* adalah sebagai tindakan yang *ḍarūrīyah* atau suatu kebutuhan yang mendesak sebagai kepentingan umum masyarakat.

4. Menurut Jumhur Ulama

Menurut Jumhur Ulama bahwa *al-maṣlaḥah al-mursalah* dapat sebagai sumber legislasi hukum Islam apabila memenuhi syarat sebagai berikut:

a. *Al-Maṣlaḥah* tersebut haruslah "*al-maṣlaḥah* yang *ḥaqīqī*" bukan hanya yang berdasarkan prasangka merupakan kemaslahatan yang nyata. Artinya bahwa membina hukum berdasarkan kemaslahatan yang benar-benar dapat membawa kemanfaatan dan menolak kemadaratan. Akan tetapi kalau hanya sekedar prasangka adanya kemanfaatan atau prasangka adanya penolakan terhadap kemadaratan, maka pembinaan hukum semacam itu adalah berdasarkan prasangka saja dan tidak berdasarkan syari'at yang benar.
b. Kemaslahatan tersebut merupakan kemaslahatan yang umum, bukan kemaslahatan yang khusus baik untuk perseorangan atau kelompok tertentu, dikarenakan kemaslahatan tersebut harus bisa dimanfaatkan

oleh orang banyak dan dapat menolak kemadaratan terhadap orang banyak pula.

c. Kemaslahatan tersebut tidak bertentangan dengan kemaslahatan yang terdapat dalm al-Qur'an dan al-Ḥadīts baik secara *ḍāhir* atau batin. Oleh karena itu tidak dianggap suatu kemaslahatan yang *kontradiktif* dengan *naṣṣ* seperti menyamakan bagian anak laki-laki dengan perempuan dalam pembagian waris, walau penyamaan pembagian tersebut berdalil kesamaan dalam pembagian.

d. Kemaslahatan tersebut harus selaras dan sejalan dengan akal sehat, artinya tidak boleh bertentangan dengan akal.

e. Pengambilan kemaslahatan tersebut harus bertujuan untuk merealisasikan kemaslahatan *ḍarūrīyah*, bukan kemaslahatan *ḥajīyah* ataupun kemaslahatan *taḥsinīyah*.[60]

Dari ketentuan di atas dapat dirumuskan bahwa *al-maṣlaḥah al-mursalah* dapat dijadikan sebagai landasan hukum serta dapat diaplikasikan dalam tindakan sehari-hari bila telah memenuhi syarat-syarat sebagaimana tersebut di atas. *Al-Maṣlaḥah* harus merupakan kemaslahatan yang nyata, tidak sebatas kemaslahatan yang sifatnya masih prasangka, yang sekiranya dapat menarik suatu kemanfaatan dan menolak kemadaratan. *Al-Maṣlaḥah* juga harus mengandung kemanfa'atan secara umum dengan mempunyai akses

[60] A. Djazuli, *Kaidah-kaidah Fikih* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2006), 29.

secara menyeluruh dan tidak melenceng dari tujuan-tujuan yang dikandung dalam al-Qur'an dan al-Ḥadīts.

G. Kehujjahan *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah*

Sebagai *ḥujjah, al-maṣlaḥah al-mursalah* diperselisishkan para ulama. Dalam masalah ini, ulama terbagi menjadi tiga kelompok, yaitu:

1. Menurut jumhur 'ulama, *al-maṣlaḥah al-mursalah* tidak dapat dijadikan dalil. Mereka mengemukakan beberapa argumen, yaitu:
   a. Allah telah mensyari'atkan untuk para hamba hukum-hukum yang memenuhi tuntutan kemaslahatan mereka. Berpedoman pada maslahah mursalah berati menganggap Allah meninggalkan sebagian kemaslahatan hamba-Nya, dan hal ini bertentangan. dengan *naṣṣ.*
   b. *Al-Maṣlaḥah al-mursalah* berada di antara *al-maṣlaḥah al-mu'tabarah* dan *al-maṣlaḥah al-mulghah,* di mana menyamakannya dengan *al-maṣlaḥah al-mu'tabarah* belum tentu lebih sesuai dari pada menyamakannya dengan *al-maṣlaḥah al-mulghah,* sehingga tidak pantas dijadikan sebagai *ḥujjah.*
   c. Ber-*ḥujjah* dengan *al-maṣlaḥah al-mursalah* dapat mendorong orang-orang tidak berilmu untuk membuat hukum berdasarkan hawa nafsu dan membela kepentingan penguasa.
2. Menurut Imām al-Mālik, *al-maṣlaḥah al-mursalah* adalah dalil hukum *sharā'.* Pendapat ini juga diikuti oleh Imām Ḥaramain. Mereka mengemukakan argumen sebagai berikut:[61]

[61] Muhammad Abu Zahrah, *Ushul Fiqih* (Jakarta: PT Pustaka Firdaus, 1994), 427.

a. *Naṣṣ-naṣṣ sharā'* menetapkan bahwa syari'at itu diundangkan untuk merealisasikan kemaslahatan manusia, karenanya berhujjah dengan *al-maṣlaḥah al-mursalah* sejalan dengan karakter *sharā'* dan prinsip-prinsip yang mendasarinya serta tujuan pensyari'atannya.

b. Kemaslahatan manusia serta sarana mencapai kemaslahatan itu berubah karena perbedaan tempat, keadaan dan zaman. Jika hanya berpegangan pada kemaslahatan yang ditetapkan berdasarkan *naṣṣ* saja, maka berarti mempersempit sesuatu yang Allah telah lapangkan dan mengabaikan banyak kemaslahatan bagi manusia, dan hal ini tidak sesuai dengan prinsip-prinsip umum syari'at.

c. Para mujtahid dari kalangan sahabat dan generasi sesudahnya banyak melakukan ijtihad berdasarkan *al-maṣlaḥah* dan tidak ditentang oleh seorang pun dari mereka, sehingga karenanya ini merupakan *ijmā'*.[62]

H. Aplikasi *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah* Dalam Kehidupan

Perbedaan lingkungan dari satu tempat ke tempat yang lainnya serta perubahan waktu dari masa ke masa yang menyebabkan perkembangan kondisi kehidupan manusia yang semakin beragam, ternyata berpengaruh terhadap hukum-hukum *sharā'*. Allah berfirman dalam q.s. al-Baqarah ayat 106 yang berbunyi sebagai berikut[63]:

مَا نَنسَخْ مِنْ ءَايَةٍ أَوْ نُنسِهَا نَأْتِ بِخَيْرٍ مِّنْهَآ أَوْ مِثْلِهَآ ۗ أَلَمْ تَعْلَمْ أَنَّ ٱللَّهَ عَلَىٰ كُلِّ شَىْءٍ قَدِيرٌ ﴿١٠٦﴾

[62] Suwarjin,*Ushul Fiqh* (Yogyakarta: Teras, 2012), 138-140.
[63] Al-Qur'an, 2: 16.

Artinya: Ayat mana saja yang kami nasakhkan, atau kami jadikan (manusia) lupa kepadanya, kami datangkan yang lebih baik daripadanya atau yang sebanding dengannya. Tidakkah kamu mengetahui bahwa sesungguhnya Allah Maha Kuasa atas segala sesuatu.[64]

Dalam hal ini, Aḥmad al-Muṣṭafā al-Marāghī dalam tafsirnya menginterpretasikan ayat di atas bahwa sesungguhnya hukum-hukum itu diundangkan untuk kepentingan manusia dan kepentingan manusia dapat berbeda karena perbedaan waktu maupun tempat. Apabila suatu hukum diundangkan ketika dirasakan kebutuhan akan adanya hukum tersebut, kemudian kebutuhan tersebut tidak ada lagi, maka menghapus hukum dan menggantikannya dengan hukum lain yang lebih sesuai dengan waktu terakhir merupakan suatu tindakan yang bijaksana. Sayyid al-Qutūb memberikan penafsiran terhadap ayat tersebut dalam tafsirnya yang hampir sama dengan penafsiran di atas, yaitu: "*hukum diturunkan untuk kemaslahatan manusia dan untuk merealisasikan hal-hal yang lebih baik untuk ditetapkan sepanjang hidupnya*". Dari beberapa penafsiran terhadap surat al-Baqarah ayat 106 tersebut, para ulama' menetapkan sebuah kaidah *uṣūl al-fiqh* sebagai berikut: "*Hukum-hukum itu dapat berubah karena perubahan zaman, tempat dan keadaan.*"

Di antara penerapan kaidah tersebut, sebagai contohnya mengenai pengaruh lingkungan pada hukum *sharā'*, yakni tindakan Imām al-Shāfi'ī ketika berpindah dari Baghdad ke Mesir. Beliau merubah sebagian besar pemikirannya dan membangun kembali madzhabnya yang baru yang dikenal dengan *qawl al-jadīd. Qawl al-jadīd* sudah tentu berbeda dari pemikiran dan

[64]Departemen Agama RI, *Al-qur'an dan Terjemahannya*, 16.

madzhab beliau yang lama (*qawl al-qadīm*). Padahal, ahli fiqh madzhab Imām al-Shāfi'ī adalah beliau sendiri. Demikian pula, sumber hukum yang menjadi dasar hukum Imām al-Shafī'ī adalah al-Qur'an dan al-Ḥadīth yang secara tekstual bersifat statis. Perubahan lingkungan masyarakat yang baru dari masyarakat Mesir ke masyarakat *Baghdad* ternyata menyebabkan perubahan besar dalam pendirian dan ijtihad Imām al-Shāfi'ī.[65]

Perubahan dalam pemikiran Imām Shafī'ī ini tersebut jika dianalisa secara mendalam sebenarnya merupakan penerapan dari *istiḥsan* dan *al-maṣlaḥah al-mursalah* disamping juga menggunakan metode qiyas. Sebagai contoh, beliau berpendapat bahwa orang *safīh* (dungu) berwasiat untuk kebaikan. Padahal dalam kaidah umum telah ditegaskan bahwa tidak sah suatu wasiat kebaikan oleh orang-orang yang berda di bawah pengampuan. Maka tampaklah di sini hukum *al-maṣlaḥah* sehingga kaidah umum tersebut diabaikan. Dalam permasalahan yang lain, Imām al-Shāfi'ī mengikuti pendapat Imām al-Mālik yang membolehkan penjatuhan hukuman *qiṣāṣ* kepada sekelompok orang yang bersekongkol membunuh seseorang. Hal ini berdasarkan pertimbangan pencegahan terjadinya pertumpahan darah secara semena-mena di bawah perlindungan kelompok, yang pada hakekatnya hukuman *qiṣaṣ* tersebut berlaku secara seimbang. Tetapi untuk menjamin kemaslahatan umum dan perlindungan jiwa manusia maka *qiṣaṣ* tersebut dapat diberlakukan bagi kelompok yang bersekongkol membunuh seseorang.

---

[65] Mukhsin Jamil (ed.), *Kemaslahatan dan Pembaharuan Hukum Islam* (Semarang:Walisongo Press, 2008), 31-33.

Perubahan terhadap hukum yang dilakukan oleh Imām al-Shāfi'i¯ tersebut tidak lain disesuaikan dengan kondisi masyarakat dan kemaslahatan umat. Jika dipahami secara mendalam, maka jelaslah bahwa dalam syari'at Islam, prinsip kepentingan umum (*al-maṣlaḥah al-mursalah*) ditempatkan pada tempat yang menonjol. Semua hukum dalam al-Qur'an dan al-Ḥadīth, kecuali dalam hukum peribadatan, didasarkan pada kemaslahatan umat yang dikehendaki Allah SWT., maka ahli fiqh harus mencari dan meneliti secara mendalam untuk memahami hukum yang tersurat maupun tersirat di dalamnya serta untuk menetapkan suatu hukum baru. Syari'at merupakan keadilan dan seluruhnya merupakan rahmat dan kemaslahatan bagi umat. Penggunaan kepentingan umum sebagai merupakan salah satu sumber yurisprudensi hukum Islam dan sesuatu hal yang telah disepakati sebagai metode alternatif dalam menghadapi perkembangan hukum Islam.

BAB III

PELAKSANAAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH PONOROGO

A. Data Umum

1. Paparan Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Ponorogo

Kabupaten Ponorogo merupakan sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kabupaten Ponorogo terletak di bagian barat dari Provinsi Jawa Timur dan berbatasan langsung dengan provinsi Jawa Tengah atau lebih tepatnya 220 km arah barat daya dari Kota Surabaya yaitu pada koordinat 111° 17’ - 111° 52’ BT dan 7° 49’ - 8° 20’ LS dengan ketinggian antara 92 sampai dengan 2.563 meter di atas permukaan laut. Luas wilayah Kabupaten Ponorogo adalah 1.371,78 km^2 yang terdiri atas 21 kecamatan yang terbagi menjadi 307 desa/kelurahan. Batas wilayah Kabupaten Ponorogo adalah batas utara berbatasan dengan Kabupaten Magetan, Kabupaten Madiun, dan Kabupaten Nganjuk, batas timur berbatasan dengan Kabupaten Tulungagung dan Kabupaten Trenggalek, batas selatan berbatasan dengan Kabupaten Pacitan sedangkan batas barat berbatasan dengan Kabupaten Pacitan dan Kabupaten Wonogiri. Wilayah Kabupaten Ponorogo dibagi menjadi dua sub-area, yaitu area dataran

tinggi yang meliputi Kecamatan Sooko, Kecamatan Ngrayun dan Kecamatan Ngebel, sisanya merupakan area dataran rendah.[1]

Kondisi lalu lintas di daerah perkotaan Ponorogo terbilang padat. Peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang cukup tinggi dari waktu ke waktu memengaruhi kemacetan lalu lintas, terutama pada jam-jam berangkat dan pulang kerja instansi atau lembaga-lembaga. Pada pagi hari sekitar jam 06.00-07.30 WIB, ruas jalan protokol sangat ramai, bahkan seorang pengendara dapat mengalami 2 sampai 3 kali pergantian lampu merah di perempatan lampu merah besar, diantaranya di daerah perempatan Tambakbayan, perempatan bundaran timur Luwes, perempatan bundaran Gajahmada, Ngepos dan bundaran selatan alun-alun. Tidak hanya itu, ruas-ruas jalan menuju sekolah dan universitas juga sangat padat. Hal ini dikarenakan, pada jam-jam tersebut mayoritas didominasi dengan pelajar yang akan berangkat ke sekolah.[2]

Kesadaran lalu lintas di wilayah Ponorogo masih sangat kurang. Hal ini terlihat dari masih banyaknya pelanggaran yang terjadi, diantaranya melawan arus, menerobos lampu merah, melewati garis batas, tidak memiliki SIM, tidak menggunakan helm, melanggar rambu-rambu lalu lintas, dan masih banyak lagi. Kurangnya kesadaran dalam berlalu lintas seringkali menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Selain itu, banyaknya volume kendaraan dan sempitnya ruang gerak lalu lintas

---

[1] Badan Pusat Statistik Kabupaten Ponorogo, *Kabupaten Ponorogo dalam Angka 2017* (Ponorogo: Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Ponorogo, 2017), 4-7.

[2] Observasi kondisi lalu lintas Ponorogo di Perempatan Tambakbayan, perempatan bundaran timur Luwes, perempatan bundaran Gajahmada, Ngepos dan bundaran selatan alun-alun pada tanggal 8-10 Februari 2018, jam 06.30.

menjadi salah satu pemicu tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas.[3] Terlebih lagi sarana dan prasarana lalu lintas di Ponorogo yang masih kurang, bahkan kondisi di pedesaan sangat memprihatinkan.[4]

Oleh karena itu, Polres Ponorogo khususnya Unit Satlantas sebagai penegak hukum bersama dengan instansi-instansi seperti Dinas Perhubungan dan Jasa Raharja serta lembaga terkait lainnya saling bersinergi untuk menciptakan ketertiban, kenyamanan dan keselamatan lalu lintas. Upaya yang dilakukan di antaranya dengan sosialisasi lalu lintas, menugaskan anggota untuk mengatur lalu lintas pada jam-jam kerja atau sekolah hingga melakukan operasi zebra secara berkala dengan memberikan penindakan berupa sanksi tilang bagi pengemudi yang melanggar peraturan.[5]

2. Pelaksanaan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Ponorogo

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran yang strategis dalam mendukung pembangunan dan integritas nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan

---

[3] Observasi pelanggaran lalu lintas di Kecamatan Ponorogo pada tanggal 8 Februari 2018, jam 09.30-11.30.

[4] Observasi kondisi sarana dan prasarana di kecamatan Ponorogo pada tanggal 7 Februari 2018, jam 09.00.

[5] Observasi Operasi Zebra di sekitar Jembatan Paju Ponorogo pada tanggal 7 Februari 2018, sekitar jam 10.00.

keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 merupakan hasil revisi dari undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal-hal yang bersifat teknis operasional, yang semula dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya, dalam undang-undang ini telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar ada kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya.[6]

Penajaman formulasi mengenai asas dan tujuan dalam undang-undang ini, selain untuk menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain, juga mempunyai tujuan untuk mendorong perekonomian nasional, mewujudkan kesejahteraan rakyat, persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. Aspek keamanan juga mendapatkan perhatian yang ditekankan dalam peraturan lalu lintas dan angkutan jalan. Selain itu, ditekankan pula etika berlalu lintas dan budaya bangsa (*just culture*) melalui upaya pembinaan, pemberian bimbingan dan pendidikan berlalu lintas sejak usia dini serta dilaksanakan melalui program-program

[6] Penjelasan atas Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

yang berkesinambungan. Untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang dirasakan sangat tinggi, upaya diarahkan kepada penanggulaan secara komprehensif yang mencakup upaya pembinaan, pencegahan, peraturan, dan penegakan hukum.[7]

Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Wilayah Ponorogo beberapa di antaranya adalah rekayasa lalu lintas dalam bentuk penerapan jalan satu arah (*one way*), *car free day*, dan larangan operasional becak motor. Aturan tersebut seluruhnya berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009. Lebih lanjut, IPTU Yudi Kristiawan menjelaskan:"Di antara bentuk pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Ponorogo ialah *one way*, *car free day* dan termasuk juga larangan operasional bentor ini".[8]

Penerapan dan pelaksanaan serta penegakan undang-undang ini di wilayah Ponorogo sudah cukup baik. Hal ini sebagaimana disampaikan oleh Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo, Yudi Kristiawan, "Pelaksanaan undang-undang lalu lintas cukup baik, namun masih terdapat pelanggaran-pelanggaran lalu lintas, dan ini menjadi tantangan Polres khususnya Unit Satlantas untuk menangani dan menertibkannya".[9]

Sebagai penegak hukum, tentu sudah menjadi kewenangan dan kewajiban Satlantas Polres Ponorogo untuk menertibkan peraturan terutama dalam hal lalu lintas demi keselamatan, keamanan, kenyaman,

---

[7] Penjelasan atas Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

[8] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

[9] *Ibid.*

dan ketertiban lalu lintas sesuai dengan tujuan dibuatnya undang-undang ini. Namun, tentunya dalam penegakan peraturan lalu lintas tidak dapat dilakukan sendiri. Dalam menegakkan dan menjamin terlaksananya aturan tersebut, Satlantas Polres Ponorogo membangaun kerjasama atau bersinergi dengan lembaga-lembaga lain misalnya Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum.[10]Lebih lanjut IPTU Yudi Kristiawan menjelaskan sebagai berikut:

> Memang dalam penegakan dan pelaksanaan peraturan lalu lintas masih terdapat kekurangan dan tidak bisa dilakukan sendiri, harus dengan instansi terkait, misalnya Dishub yang berwenang menangani masalah rambu-rambu, marka jalan dan sebagainya. Kemudian Dinas Pekerjaan Umum, yang berwenang masalah trotoarnya, penerangan jalan, dan sebagainya. Jadi, kita tetap harus bersinergi dengan instansi lain, karena Satlantas hanya berperan sebagai penegak hukum.

Sebagaimana disampaikan di atas bahwa Satlantas Polres Ponorogo melakukan berbagai upaya dalam menegakkan peraturan lalu lintas, mulai dari upaya komprehensif, preventif dan represif. Lebih lanjut IPTU Yudi Kristiawan menjelaskan mengenai upaya-upaya yang telah dilakukan Satlantas Polres Ponorogo dalam melaksanakan tugasnya sebagai aparat penegak hukum, khususnya dalam permasalahan lalu lintas sebagai berikut:

> Upaya *komprehensif* yang dilakukan Satlantas Polres Ponorogo di antaranya pembinaan lalu lintas di instansi atau lembaga pendidikan baik negeri maupun swasta secara berkala, memberikan pendidikan Polisi Sekolah. Sedangkan upaya *preventif* dan *represif* dari permaslahan lalu lintas dengan melakukan penertiban kendaraan melalui operasi berkala seperti operasi zebra dan operasi

[10] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

> semeru. Jika ditemukan pelanggaran, maka akan diberikan sanksi tilang. Biasanya pengguna belum memiliki SIM atau kendaraan belum layak jalan.[11]

Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di wilayah Ponorogo sudah cukup baik. Bentuk pelaksanaan undang-undang tersebut diantaranya adalah *car free day*, *one way*, dan larangan operasional bentor di Ponorogo. Dalam melaksanakan undang-undang tersebut, Satlantas Polres Ponorogo melakukan berbagai upaya, baik *komprehensif*, *preventif* maupun *represif* dan bersinergi dengan instansi dan lembaga terkait seperti Dinas Perhubungan, Dinas Pekerjaan Umun dan Jasa Raharja.

B. Data Khusus

1. Larangan Operasional Becak Motor Di Wilayah Ponorogo

a. Alasan Larangan Operasional Bentor Di Wilayah Ponorogo

Kebijakan larangan operasional becak motor, sejak awal tahun 2018 merupakan salah satu bentuk pelaksanaan/penerapan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di wilayah Ponorogo. Becak motor (bentor) dilarang beroperasi di Kecamatan Kota Ponorogo. Satuan Lalu Lintas (satlantas) Polres Ponorogo telah membuat peta larangan operasi becak motor. Dalam peta tersebut, becak motor hanya diberi ruang operasi di pinggiran kota seperti di jalan Trunojoyo, jalan Imam

[11] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

Bonjol, jalan Halim Perdana Kusuma, jalan Singosari, jalan Niken Gandhini dan jalan-jalan perkampungan.[12] Hal ini sebagaimana penjelasan dariMartono, Kepala UPT Pengujian Kendaraan Dinas Perhubungan, "Bentor tidak boleh operasi di kota, tetapi di pinggiran-pinggiran saja".[13] Berikut penjelasan Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo, IPTU Yudi Kristiawan:

> Wilayah yang dilarang kecamatan kota, mulai dari barat itu jembatan sekayu, dari arah selatan, jembatan paju. Dari arah timurItu di perempatan jeruksing perempatan pasar pon. Kemudian terminal seloaji. Itu yang ga boleh. Jika kita ini pengen jadi masyarakat yang adem ayem, yang tertib, patokannya Cuma satu, ayo kita sama-sama patuh undang-undang. Insya alloh batasannya ada disini semua, batasn perilaku kita di jalan. makanya kalo masyarakat semua ini patuh pada undang-undang, saya yakin semua akan berjalan selaras, serasi dan seimbang

Lebih lanjut, IPTU Yudi Kristiawan memberikan penjelasan sebagai berikut:

> Sementara kita tetap melakukan tindakan represif bagi yang masuk kota. Untuk sementara aja yang masuk kota ini tidak boleh, karena kota ini adalah jantungnya kota Ponorogo. Kemudian disini adalah wajah dari lalu lintas di Ponorogo secara umum, termasuk juga kawasan tertib lalu lintas, maka harus disterilkan dari segala macam bentuk kendaraan yang tidak berkeselamatan, salah satunya bentor.[14]

Alasan kebijakan larangan operasional bentor adalah untuk menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kenyamanan lalu

---

[12] Dokumen: Hasil Kesepakatan Pemerintah Kabupaten Ponorogo dengan Paguyuban Becak Motor pada tanggal 14 Desember 2018.

[13] Martono (Kepala UPT Pengujian Kendaraan Dinas Perhubungan), *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.

[14] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

lintas di Ponorogo. IPTU Yudi Kristiawan memberikan penjelasan mengenai alasan larangan operasional bentor sebagai berikut:

> Alasannya, kita adalah pengawal undang-undang. Polisi Lalu Lintas itu pengawal undang-undang khususnya bidang lalu lintas, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. *Nah*, rohnya itu apa? Rohnya itu sebenarnya adalah keselamatan. Kenapa harus dengan undang-undang? Karena kita ingin masyarakat selamat. Tanpa ada standar yang jelas, batasan yang jelas, maka masyarakat menjadi kebingungan. Mereka akan berlalu lintas sendiri tanpa aturan. Dan ini akan menjadi resiko, baik kualitas maupun kuantitas dalam berkendara, termasuk juga masalah kecelakaan lalu lintas. Resiko kecelakaan akan semakin tinggi.[15]

Faktanya, berdasarkan data laka lantas Polres Ponorogo secara umum, tercatat hingga tahun 2017 angka kecelakaan di Ponorogo terus meningkat. IPTU Yudi Kristiawan menjelaskan, "Tercatat pada tahun 2016 terdapat 123 korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas. Jumlah ini menurun pada tahun 2017 menjadi 107 orang. Namun, secara keseluruhan korban kecelakaan baik yang meninggal dunia, luka berat maupun luka ringan hingga saat ini tercatat mencapai 400 korban".[16]

Sebagaimana diketahui bahwa rendahnya tingkat keamanan dan ketertiban bentor dalam berlalu lintas juga menjadi salah satu penyebab kecelakaan lalu lintas. Sedangkan jumlah bentor mulai dari

---

[15] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.

[16] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

tahun 2011 hingga sekarang terdata sekitar 400 buah.[17] Jika hal ini dibiarkan terus menerus, maka kondisi lalu lintas di wilayah Ponorogo tentu akan sangat padat. Apalagi jumlah kendaraan lain yang terus meningkat, semakin memicu timbulnya kecelakaan dan kemacetan.

Hal ini diperkuat dengan penjelasan yang disampaikan oleh IPTU Yudi Kristiawan sebagai berikut:

> Ponorogo ini *kan* kota yang berkembang. Kita lihat saja lalu lintas semakin lama semakin padat dari tahun ke tahun. Sedangkan pertumbuhan jalan itu hanya 0,01 %. Mau ditambah susah, selain biaya mahal dari pemetintah belum ada upaya menambah. Makanya, ini harus diantisipasi. Dengan ruang jalan yang terbatas, sementara yang menggunakan jalan semakin banyak, jelas resiko kecelakaan semakin besar. Dan bisa jadi suatu saat kita bisa berdampak kemacetan.[18]

Oleh karena itu, secara tidak langsung larangan ini juga merupakan upaya Pemerintah Ponorogo untuk menata kawasan Ponorgo yang lebih tertib, indah dan rapi. Penataan kawasan yang nyaman untuk semua masyarakat, dengan ketersediaan ruang publik yang memadai, berwawasan kelestarian lingkungan, sekaligus upaya mempercepat pengurangan ketimpangan antara wilayah pedesaan dan perkotaan.[19]

Dengan demikian, alasan utama dari larangan operasional bentor tersebut adalah untuk menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban,

---

[17] Disampaikan oleh AKBP Wiliam Simantupang (Kasatlantas Polres Ponorogo) dalam Forum Group Discussion Polres Ponorogo pada tanggal 30 November 2017 di Pendopo Kecamatan Ponorogo.

[18] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.

[19] Dokumen: Hasil Forum Group Discussion Polres Ponorogo pada tanggal 30 November 2017 di Pendopo Kecamatan Ponorogo.

dan kenyaman lalu lintas. Selain itu, larangan tersebut bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan kemacetan serta penataan kawasan Ponorogo yang lebih tertib, indah, dan rapi.

b. Latar Belakang Larangan Operasional Bentor Di Wilayah Ponorogo

1) Melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Latar belakang larangan operasional bentor di wilayah Ponorogo terutama karena bentor melanggar undang-undang. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, becak motor tersebut melanggar beberapa pasal antara lain:[20]

a) Pasal 48 ayat (1) dan (2) tentang persyaratan teknis dan laik jalan.

b) Pasal 49 ayat (1) dan (2) serta 50 ayat (1) tentang uji tipe perakitan kendaraan.

c) Pasal 52 ayat (3) tentang setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang.

d) Pasal 106 ayat (3) dan (4) tentang mematuhi persyaratan teknis laik jalan dan aturan-aturan lalu lintas berupa rambu-rambu lalu lintas dan marka jalan.

[20]Dokumen: Hasil Forum Group Discussion Polres Ponorogo pada tanggal 30 November 2017 di Pendopo Kecamatan Ponorogo.

Pasal 48 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa: *"(1) setiap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. (2) persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, ranncangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, pemuatan, penggunaan, penggandengan kendaraan bermotor dan/atau penempelan kendaraan bermotor."*

Kemudian dalam pasal 106 ayat (3) dan (4) bahwa *(3) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan. (4) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan: rambu perintah atau rambu larangan, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimal atau minimal dan/atau tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain."*[21]

Berdasarkan penjelasan di atas, yang dimaksud bahwa bentor melanggar undang-undang adalah karena bentor tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Hal ini diperkuat dengan penjelasan IPTU Yudi Kristiawan selaku Kaurbinopsnal

[21] Pasal 48 ayat (1) dan (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Satlantas Polres Ponorogo, "Jadi kendaraan tersebut (bentor) tidak memenuhi persyaratan laik jalan, sudah jelas *kan*, seperti lampu-lampu tidak ada, lampu penunjuk arah juga tidak ada, spedometer juga tidak ada".[22]

Selain itu, bentuk fisik bentor juga tidak sesuai dengan STNKB-nya. Oleh karena itu, kendaraan tersebut menurut undang-undang tidak sah. Sebagaimana IPTU Yudi Kristiawan juga menjelaskan ketidaksesuaian STNKB dengan bentuk fisik kendaraan. Beliau menjelaskan sebagai berikut:

> Bentuk fisik becak motor tidak dapat termasuk pada bentuk kendaraan bermotor yang dimaksud dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada Bab 1 Ketentuan Umum angka 20 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sepeda motor adalah *kendaraan bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau kendaraan beroda tiga tanpa rumah-rumah*.[23]

Lebih lanjut beliau memberikan penjelasan mengenai ketidaksesuaian STNKB bentor dengan bentuk fisik bentor sebagai berikut:

> STNKB tidak cocok, karena STNKB dengan kondisi fisik harus cocok, harus sama. Kalau roda dua, ya roda dua. Tidak boleh roda tiga. Itu kan fisiknya roda tiga, padahal STNK tertulis roda dua. Itu bisa di rubah kalau sudah melakukan uji tipe ulang. Kalau tidak, ya tidak bisa. Dan saya yakin kalau bentor tidak mungkin disahkan karena memang tidak memenuhi persyaratan teknis.[24]

---

[22] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 februari 2018.

[23] *Ibid.*

[24] *Ibid.*

Demikian pula, mengenai kepemilikan SIM oleh pengemudi bentor. Pengemudi bentor sebagian besar tidak memiliki SIM. Jika pengemudi bentor memiliki SIM, maka SIm tersebut dianggap tidak sah menurut undang-undang karena yang dimiliki pengemudi bentor tidak sesuai dengan fisik kendaraannya. Sebagaimana penjelasan yang disampaikan oleh IPTU Yudi Kristiawan sebagai berikut:

> Bentor ada dua jenis, yaitu menggunakan mesin motor dan satu lagi mesin selep. Kendaraan itu termasuk kendaraan bermotor sehingga harus pakai SIM. Kalau yang menggunakan motor, berarti harus pakai SIM C. Sedangkan yang menggunakan mesin selep, itu berarti tidak punya STNK. Ini berarti pelanggaran SIM dan STNKB, pasal 281. Banyak pengemudi bentor yang tidak punya SIM, itu sudah jelas. Kemudian STNKB-nya pasal 288 ayat (1).[25]

Hal tersebut diperkuat dengan fakta di lapangan bahwa mayoritas pengemudi becak motor tidak memiliki perlengkapan laik berkendara diantaranya spion, helm,[26] lampu utama, lampu penunjuk arah, dan Surat Izin Mengemudi.[27] Pengemudi bentor juga melakukan pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas ketika beroperasi, seperti melanggar lampu merah, belok tidak menyalakan lampu penunjuk arah dan melanggar marka jalan.[28]

Selain tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, bentor juga tidak melalui uji tipe. Uji tipe kendaraan bermotor

---

[25] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

[26] Observasi di ruas-ruas jalan protokol di Ponorogo pada tanggal 8-10 Februari 2018.

[27] Observasi Operasi Zebra di Jalan Urip Sumoharjo pada tanggal 11 Februari 2018.

[28] Observasi di ruas-ruas jalan protokol di Ponorogo pada tanggal 8-10 Februari 2018.

merupakan pengujian yang dilakukan terhadap fisik kendaraan bermotor atau penelitian terhadap rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, kereta gandengan atau kereta tempelan sebelum kendaraan bermotor tersebut dibuat dan atau dirakit dan atau diimpor secara massal serta kendaraan bermotor yang dimodifikasi.[29]

Lebih lanjut, Martono, Kepala Unit Pelaksana Teknik Pengujian Dinas Perhubungan Kabupaten Ponorogo menjelaskan mengenai uji tipe kendaraan sebagai berikut:

> Uji tipe tersebut dilaksanakan oleh Pusat yaitu Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Uji tipe tersebut meliputi uji lampu, uji rem dan lampu penunjuk arah, uji skok beker, uji pir, uji kemiringan ban, serta uji spedometer. Uji tipe terhadap kendaraan hanya bisa dilakukan oleh perusahaan/pabrik yang membuat kendaraan tersebut. Sedangkan bentor, perusahaan yang merakitnya belum jelas.[30]

Padahal, dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 sudah diatur bahwa setiap perakitan/pembuatan dan modifikasi rancang bangun harus mengajukan uji tipe ulang kendaraan. Pasal 49 ayat (1) dan (2) menyebutkan bahwa:*"kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian. (2) pengujian sebagimana dimaksud*

---

[29] Wikipedia, "Uji Tipe dan Uji berkala" dalam https://id.m.wikipedia.org/wiki/Uji_tipe, (diakses pada tanggal 16 April 2018, jam 10.24.

[30] Mariono (Kepala Unit Dinas Perhubungan Kabupaten Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 19 Februari 2018.

pada ayat (1) meliputi uji tipe dan uji berkala." Pada pasal 50 ayat (1) disebutkan bahwa: *" uji tipe sebagaimana dimaksud dalam pasal 49 ayat (2) huruf a wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandeng, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe."*[31]

Lebih lanjut Martono, Kepala Unit Pelaksana Teknik Pengujian Dinas Perhubungan Kabupaten Ponorogo menjelaskan mengenai latar belakang larangan bentor sebagai berikut:

> Kalau dari Dinas Perhubungan, bentor dilarang itu karena tidak melalui uji tipe kendaraan. Keamanannya diragukan. Lihat saja, bentor itu *kan* asal-asalan *to*,cuma sepeda motor setengah, becak setengah, terus digabung dengan cara dilas. Padahal, semua kendaraan, produk kendaraan baru harus melewati uji tipe..[32]

Uji tipe kendaraan hanya bisa diajukan oleh perusahaan/pabrik resmi yang merakit/membuat kendaraan tersebut. Sedangkan bentor bukan buatan pabrik sehingga tidak bisa dilakukan uji tipe. Hal ini sebagaimana penjelasan Martono,

> Uji tipe itu, kendaraan harus memiliki JBB (jumlah beban yang diizinkan). JBB ini yang mengeluarkan dari pabrik pembuat kendaraan tersebut. Kalau bentor mau minta KIR atau uji jelas tidak bisa. Karena apa?yang merakit bentor itu bukan bengkel atau karoseri. Kalau ada apa-apa yang tanggung jawab siapa, kan begitu. Kalau yang buatan pabrik kan sudah pasti jelas asal-usulnya. Dijamin kekuatannya. Khawatirnya perorangan membuat bentor

[31] Pasal 49 ayat (1) dan (2) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.

[32] Martono (Kepala UPT Pengujian Kendaraan Dinas Perhubungan), *Hasil Wawancara*, 19 Februari 2018.

sendiri, pipanya tipis. Orang gemuk naik, jatuh siapa yang tanggung jawab.[33]

Hal ini diperkuat dengan penjelasan dari IPTU Yudi Kristiawan, “Kalau bentor itu kan produk rumahan, menyalahi aturan karena merubah bentuk, merubah warna, merubah tipe, dan inilah yang menjadi persoalan”.[34]

Uji tipe kendaraan bertujuan untuk menjamin keamanan dan keselamatan kendaraan pengendara dan pengguna lalu lintas yang lain. Hal ini senada dengan ungkapan martono:”Seperti mobil penumpang. Misalnya bis, travel itu diwajibkan uji tipe. Itu tujuannya untuk keselamatan di jalan, melindungi diri sendiri dan orang lain.”[35]

Hal ini diperkuat oleh penjelasan dari IPTU Yudi Kristiawan mengenai tidak adanya jaminan keselamatan bentor:” Bentor itu kan bukan kendaraan yang berkeselamatan artinya keberadaannya pun tidak ada legalitasnya sama sekali”.[36]

2) Tidak ada premi asuransi bagi korban kecelakaan bentor

Selain bentor melanggar undang-undang, bentor juga tidak terjamin asuransi sehingga tidak ada premi asuransi bagi korban kecelakaan bentor. Hal ini senada dengan ungkapan Martono

---

[33] Martono (Kepala UPT Pengujian Kendaraan Dinas Perhubungan), *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.

[34] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.

[35] Martono (Kepala UPT Pengujian Kendaraan Dinas Perhubungan), *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.

[36] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

(Kepala UPT Pengujian Kendaraan Dinas Perhubungan), "Bentor itu kan illegal, melanggar undang-undang makanya asuransinya juga tidak ada".[37]

Dasar hukum pemberian jaminan terhadap korban kecelakaan lalu lintas adalah:

a) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Umum, "*Bagi setiap penumpang yang sah dari alat angkutan umum* baik darat, laut/sungai/penyeberangan, maupun udara selama *dalam perjalanan yaitu saat berangkat sampai dengan tiba ditempat tujuan*".

b) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Umum,"*Bagi setiap penumpang yang ditabrak oleh kendaraan bermotor dan kereta api termasuk korban* tabrak lari".[38]

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 dan 34 tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Umum, kecelakaan lalu lintas yang dapat diajukan asuransi adalah setiap penumpang yang sah dari alat angkutan umum atau yang ditabrak oleh kendaraan bermotor atau korban tabrak lari.

---

[37] Martono (Kepala UPT Pengujian Kendaraan Dinas Perhubungan), *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.

[38] Dokumen: Brosur Jasa Raharja.

Sebagaimana dipaparkan oleh Elfin (Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja Ponorogo) sebagai berikut:

> Undang-Undang Nomor 33, itu penumpang umum. Penumpang umum adalah penumpang yang naik kendaraan umum atau kendaraan berplat kuning, misalnya bus atau kereta api. Jika mengalami kecelakaan dalam perjalanannya, penumpang bisa dijamin Jasa Raharja. Kemudian, Undang-Undang Nomor 34, korban laka lantas di jalan raya, misalnya kendaraan bermotor. Termasuk juga korban tabrak lari.[39]

Berdasarkan penjelasan tersebut, maka bentor tidak termasuk ke dalam ketentuan kecelakaan kendaraan yang mendapatkan jaminan asuransi, baik kecelakaan tunggal maupun tabrakan dengan kendaraan bermotor lainnya. Oleh karena itu, jika bentor mengalami kecelakaan maka tidak mendapatkan jaminan asuransi. Lebih lanjut, Elfin (Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja Ponorogo) menjelaskan mengenai tidak adanya jaminan asuransi untuk korban bentor:

> Pada dasarnya, korban kecelakaan yang di maksud adalah karena tertabrak, seperti misalnya pejalan kaki tertabrak sepeda motor. *Lha* kendaraan bermotor itu macam-macam, bisa sepeda motor, mobil, truk, bis dan lain-lain. Tetapi kalau pejalan kakinya ini tertabrak bentor, pejalan kaki tidak bisa asuransi, bentor juga tidak bisa asuransi, karena bentor tidak sah menurut undang-undang. Itu (bentor) *kan* kalau menurut undang-undang di kepolisian *kan* melanggar, makanya bentor dilarang.[40]

Elfin (Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja) juga menjelaskan:” Misalnya bentor ini mengalami laka

---

[39] Elfin (Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 15 Februari 2018.

[40] *Ibid.*

tunggal dan bentor mengangkut penumpang, katakanlah 2 atau 3 orang, baik penumpang atau pengemudinya, itu Jasa Raharja tidak bisa memberikan asuransi karena kategorinya laka tunggal. Dan itu tidak bisa dapat asuransi".[41]

Lebih lanjut Elfin (Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja) memberikan penjelasan mengenai juga tidak adanya jaminan untuk bentor ketika mengalami tabrakan dengan kendaraan lain: "Tabrakan dua kendaraan bermotor, jadi dua kendaraan bermotor itu seperti sepeda motor dengan mobil, sepeda motor dengan sepeda motor, mobil dengan truk, itu semua terjamin asuransi. Ini tidak ada kaitannya sama sekali dengan bentor".[42]

3) Dikhawatirkan mesin bentor dari hasil curian

Becak motor mayoritas menggunakan motor "bodong" yang tidak memilki STNK atau STNK-nya mati. Bahkan beberapa bentor menggunakan mesin disel (mesin selep). Hal ini dikhawatirkan mesin yang dipakai untuk bentor berasal hasil curian. Hal ini senada dengan ungkapan Martono, Kepala UPT Pengujian Kendaraan Dinas Perhubungan, "dikhawatirkan mesin yang dipakai bentor itu mesin curian. Ini *kan* kendaraan hilang *kan*

[41] Elfin (Pelaksana Administrasi Kantor Pelayanan Jasa Raharja Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 15 Februari 2018.*Ibid.*

[42] *Ibid.*

banyak, khawatirnya ini kalau dipreteli, diambil mesinya, kemudian dipakai untuk bentor" [43]

Penjelasan dari beliau diperkuat dengan penjelasan dari IPTU Yudi Kristiawan, Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo sebagai berikut:

> Kendaraan yang digunakan untuk mesin bentor adakalanya STNK-nya mati atau STNK tidak ada, dan sebagainya. Kita di kepolisian, ini patut diduga bisa jadi merupakan hasil tindak pidana seperti pencurian (pasal 362,363,365 KUHP), penipuan (pasal 378 KUHP), penggelapan (pasal 372) dan penadahan (pasal 480 KUHP). Misalnya kendaraan dicuri dari mana begitu, kemudian dibawa ke sini (Ponorogo), kemudian dirakit jadi bentor. Kalau seperti ini, pelaku dapat dikenakan hukuman.[44]

Berdasarkan data statistik, jumlah tindak pidana di Kabupaten Ponorogo tahun 2016 adalah 20 kali. Sepanjang tahun 2016, setiap bulannya hampir terjadi tindak pidana pencurian, minimal 1 kali dan maksimal 4 kali, kecuali bulan Maret dan November.[45]

Dari penjelasan dari para informan maka dapat ditarik kesimpulan bahwa latar belakang larangan operasional bentor di Ponorogo adalah karena bentor melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam hal tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan seperti spion, speedometer, uji tipe, SIM dan STNKB. Selain itu, bentor juga

---

[43] Martono, *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.
[44] IPTU Yudi Kristiawan, *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.
[45] Badan Pusat Statistik (BPS) Ponorogo, *Kabupaten Ponorogo Dalam Angka Tahun 2017* (Ponorogo: BPS Ponorogo, 2017), 125-127.

tidak termasuk ke dalam ketentuan kendaraan yang dijamin asuransi sehingga jika bentor mengalami kecelakaan lalu lintas baik tunggal maupun bertabrakan dengan kendaraan lain, korbannya tidak mendapat jaminan asuransi. Penggunaan motor bodong untuk mesin bentor juga dikhawatirkan berasal dari tidak pidana pencurian.

2. Sanksi Bagi Pelanggar Larangan Operasional Becak Motor Di Wilayah Ponorogo

a. Macam-Macam Sanksi Bagi Pelanggar Larangan Operasional Becak Motor Di Wilayah Ponorogo

Sanksi adalah tanggungan (tindakan atau hukuman) untuk memaksa seseorang menepati perjanjian atau menaati undang-undang (anggaran dasar, perkumpulan, dan sebagainya); tindakan (mengenai perekonomian) sebagai hukuman kepada suatu negara.; hukum, a. Imbalan negatif, berupa pembebanan atau penderitaan yang ditentukan dalam hukum; b. Imbalan positif, yang berupa hadiah atau anugrah yang ditentukan dalam hukum.[46]

Secara teoritis, sanksi bagi pelanggar larangan operasional kendaraan modifikasi becak motor di wilayah Ponorogo berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan pidana becak motor menurut Undang-

[46] Kamus Besar Bahasa Indonesia, (Jakarta: Balai Pustaka, 1995), 1265.

Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut :[47]

1) Perubahan atau modifikasi yang dilakukan terhadap kendaraan diatur dalam pasal 277 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah).[48]
2) Pasal 285 ayat (1) jo pasal 106 ayat (3) dan pasal 48 ayat (2) dan (3) tentang persyaratan teknis dan laik jalan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).[49]
3) Pasal 287 ayat (6) jo pasal 106 ayat (4) huruf h tentang penggandengan dan penempelan kendaraan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda palin banyak Rp 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah).[50]
4) Pasal 281 tentang kepemilikan Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada pasal 77 ayat (1) dipidana dengan

[47] Dokumen: Hasil Forum Group Discussion Polres Ponorogo pada tanggal 30 November 2017 di Pendopo Kecamatan Ponorogo.

[48] Pasal 277 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

[49] Pasal 285 ayat (1) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

[50] Pasal 287 ayat (6) Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

pidana kurungan paling lama 4 (empat) bulan atau denda paling banyak Rp 1.000.000,00 (satu juta rupiah). [51]

Sanksi pidana bagi pelanggaran larangan operasional bentor tergantung pada perannya, sebagai perakit atau sebagai pengemudi. IPTU Yudi Kristiwan menjelaskan mengenai sanksi bagi pengemudi bentor berdasarkan undang-undang:

> Sanksinya masing-masing tinggal peran dari yang bersangkutan. Tersangkanya perannya apa. Kalau di pasal 277 jelas itu tadi bagi perakit/pemodif, bukan pengemudinya. Kalau pengemudinya ya tadi, seperti yang saya sampaikan, pasal 281 bagi yang tidak memiliki SIM, pasal 288 bagi yang tidak memiliki STNKB.[52]

Namun, sanksi pidana ini belum dilaksanakan oleh Polres Poorogo, hal ini sebagaiman ungkapan IPTU Yudi Kristiawan, “Pidana sementara belum pernah dilakukan. Sebenarnya bisa tetapi belum”.

Dalam praktiknya, sanksi yang diberikan bagi pelanggar larangan operasional bentor berupa sanksi tilang, sesuai dengan perintah Kapolda Jawa Timur dalam surat telegram Kapolda Jawa Timur yaitu untuk menertibkan dan menindak becak motor dengan sanksi blangko tilang. Tilang adalah singkatan dari kata “bukti tilang”.[53] IPTU Yudi menjelaskan sebagai berikut:

> Penindakan dengan tilang terhadap pengemudi bentor yang masih melanggar berdasarkan atas Surat Telegram Kapolda

---

[51] Pasal 281 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

[52] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

[53] KBBI, “Pengertian Tilang dalam ”https://www.organisasi.org/1970/01/arti-singkatan-tilang-kepanjangan-dari-tilang-kamus-akronim-bahasa-Indonesia.htm?m=1, (diakses pada tanggal 14 April 2018, jam 07.07).

> Jawa Timur Nomor : ST/2012/X/2017/Ditlantas tertanggal 03 Oktober 2017 tentang Pelaksanaan Dakgar Lantas dengan blanko tilang untuk menjamin kepastian hukum terhadap becak motor (bentor). Kemudian, diterima pula surat kedua dari Kapolda Jawa Timur, yaitu Surat Telegram Kapolda Jawa Timur Nomor; ST/2625/XII/2017/Ditlantas pada tanggal 15 Desember 2017 tentang Perintah Penindakan Pelanggaran terhadap becak motor.[54]

Penindakan melalui tilang dilakukan dengan mendatangi pangkalan-pangkalan becak motor pada beberapa tempat yang biasa disebut "jonggol", setelah sebelumnya dilakukan Operasi Zebra Semeru dan memberikan teguran pada para pengemudi becak motor tersebut. Sebelum ada penindakan dengan tilang tersebut, Satuan Unit Laka Lantas Polres Ponorogo juga mengadakan sosialisasi-sosialisasi baik melalui media tulis maupun elektronik seperti radio, banner maupun spanduk.[55]

Dengan kata lain, Polres Ponorogo telah melakukan seluruh upaya mulai dari upaya *komprehensif*, *preventif* dan *represif* dalam menegakkan larangan operasional bentor, sebagaimana penjelasan IPTU Yudi Kristiawan:

> Perjalanannya cukup panjang, ya. Jadi mulai dari kita lakukan sosialisasi itu cukup panjang. Kita melaksanakan sosialisasi ke perakit-perakitnya, kita sudah sosialisasi langsung ke masyarakatnya, kita sudah sosialisasi ke radio-radio. *lha* ini sudah kita lakukan tahapan tahapannya. Kita juga sudah punya buku juga. Jadi mulai dari upaya komprehensif, preventif dan represif, sudah kita lakukan, termasuk menggandeng/merangkul instansi terkait untuk menyelesaikan persoalan ini. Karena

---

[54] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

[55] *Ibid.*

persoalan ini bukan hanya persoalan hukum semata, tetapi juga berkembang menjadi persoalan sosial.[56]

Bentor yang ditilang kemudian disita dan harus dikembalikan bentuknya pada bentuk semula yaitu becak dan motor. Sebagaimana penjelasan IPTU Yudi Kristiawan: "Berdasarkan Pasal 36 PP. Nomor 80 tahun 2006 itu *kan* harus dikembalikan ke bentuk semula. Makanya setelah didenda, terus bayar sidang di pengadilan, diwajibkan untuk mengembalikan bentuknya ke semula".[57]

Penyataan ini diperkuat dengan hasil observasi pada tanggal 14 Februari 2018 sekitar pukul 11.30 WIB di Polres Ponorogo, terlihat beberapa pengemudi bentor yang ditilang sedang mengembalikan bentuk bentornya ke bentuk asal kendaraan. Mereka membawa alat untuk melepaskan bagian-bagian dari kendaraannya. Setelah dikembalikan ke bentuk semula, kendaraan tersebut di bawa dengan menggunakan mobil bak terbuka (pick up).[58]

Dari paparan data di atas, peneliti menyimpulkan bahwa dalam rangka menegakkan dan menertibkan larangan operasional bentor di Ponorogo, Satlantas Polres Ponorogo melakukan berbagai upaya, yakni upaya komprehensif, preventif, dan represif. Sedangkan sanksi tilang merupakan upaya represif bagi pelanggar larangan operasional bentor.

---

[56] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

[57] *Ibid.*

[58] Observasi pengambilan tilang yang ditilang oleh pemilik becak motor di Polres Ponorogo pada tanggal 14 Februari 2018.

b. Tujuan Pemberian Sanksi Bagi Pelanggar Larangan Operasional Becak Motor Di Wilayah Ponorogo

Pelanggaran adalah perbuatan (perkara) melanggar, tindak pidana yang lebih ringan dari kejahatan dan merupakan perbuatan yang bertentangan dengan undang-undang. Pelanggaran lalu lintas di Ponorogo salah satunya dipicu rendahnya kesadaran masyarakat terhadap hukum termasuk juga para pengemudi bentor. Mayoritas pengemudi bentor memiliki sumber daya manusia dan tingkat pendidikan yang rendah. Hal ini tentu menjadikan suatu kendala dalam pelaksanaan penerapan undang-undang atau peraturan, yang dalam konteks ini adalah larangan operasional bentor. Maka perlu adanya suatu upaya dari lembaga penegak hukum untuk menangani masalah tersebut.

Satlantas Polres Ponorogo merupakan unit utama yang berwenang dalam penegakan hukum dan penanggulangan permasalahan dalam lalu lintas. Satlantas Polres Ponorogo melakukan upaya komprehensif, preventif maupun represif dalam penegakan hukum terhadap pelanggaran larangan bentor di Ponorogo. Hal ini sebagaimana penjelasan yang disampaikan oleh IPTU Yudi Kristiawan: ”Selain kita melakukan tindakan represif berupa tilang, kita sudah melakukan upaya yang lain sebelum masuk upaya represif.

Sebelumnya kita sudah melakukan upaya preventif yaitu dengan edukatif dan sebagainya".[59]

Seluruh upaya yang dilakukan bertujuan untuk melindungi, menciptakan keamanan dan juga ketertiban di dalam masyarakat serta meningkatkan kesadaran masyarakat untuk patuh hukum. Lebih lanjut IPTU Yudi Kristiawan memberikan penjelasan sebagai berikut:

> Kita sosialisasi, kita kumpulkan mereka (pengemudi bentor), bahwa bentor itu dilarang dan sebagainya tetapi faktanya *kan* masih banyak yang nekat beroperasi. Ketika mereka nekat mengoperasikan bentor, otomatis melanggar aturan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Makanya selaku penegak hukum, selaku pengawal undang-undang, kami dari Satlantas tentunya melakukan penindakan hukum. Tujuan dari penindakan hukum tersebut adalah menciptakan keamanan, keselamatan dan ketertiban lalu lintas.[60]

Tujuan pemberian sanksi tilang bagi pelanggar larangan operasional bentor adalah untuk memberikan efek jera. Hal ini sebagaimana dijelaskan oleh IPTU Yudi Kristiawan, "Sanksi tilang ini agar para pengemudi bentor ada efek jera. Kemudian mereka mengembalikan kendaraan seperti semula sehingga tidak berbenturan dengan aturan hukum yang ada. Sehingga jaminan keselamatan mereka lebih baik".[61]

Sebagaimana dijelaskan di atas, maka tujuan dari pemberian sanksi tilang adalah untuk memberikan efek jera bagi pelanggar

---

[59] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 14 Februari 2018.

[60] IPTU Yudi Kristiawan (Kaurbinopsnal Satlantas Polres Ponorogo), *Hasil Wawancara*, 8 Mei 2018.

[61] *Ibid.*

larangan operasional bentor agar dipatuhi sehingga tidak ada lagi bentor yang melanggar. Hal ini dilakukan untuk menjaga keselamatan dalam berlalu lintas.

BAB IV

ANALISIS *AL-MAṢLAḤAH AL-MURSALAH* TERHADAP PELAKSANAAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI WILAYAH PONOROGO

A. Analisis *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah* Terhadap Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Larangan Operasional Becak Motor Di Wilayah Ponorogo

Al-maṣlaḥah adalah suatu metode penetapan hukum yang digunakan untuk merealisasikan kebaikan atau manfaat bagi manusia dalam segala segi dan aspek kehidupan manusia di dunia dan terhindar dari berbagai bentuk perbuatan bisa membawa manusia kepada kerusakan. Secara umum, *al-maṣlaḥah* tidak lepas dari istilah *maqāṣid al-sharīah*. *Maqāṣid al-sharī'ah* merealisasikan kemaslahatan bagi setiap manusia dan menghindarkan kemafsadatan dari mereka. Setiap *maqāṣid* (tujuan) dalam *maqāṣid al-sharī'ah* adalah setiap *al-maṣlaḥah* baik yang berupa manfaat yang dicapai atau madharat yang dihindarkan. Dengan demikian, *al-maṣlaḥah* adalah substansi dari *maqāṣid al-sharī'ah*.

Imam Al-Shāṭibī menjelaskan bahwa terdapat lima bentuk *maqāṣid al-sharī'ah*, yaitu: memelihara agama (*ḥifẓ al-dīn*), memelihara akal (*ḥifẓ al-'aql*), memelihara jiwa (*ḥifẓ al-nafs*), memelihara harta (*ḥifẓ al-māl*) dan memelihara keturunan (*ḥifẓ al-naṣl*). Kelima hajat tersebut didasarkan pada *al-istiqra'* (telaah) terhadap hukum-hukum *furū'* (*juz'iyyāt*), bahwa seluruh

hukum-hukum furu' tersebut memiliki tujuan yang sama yaitu melindungi kelima hajat manusia. Kelima *maqāṣhid* tersebut bertingkat-tingkat sesuai dengan tingkatan kemaslahatan dan kepentingannya.[1]

Sesudah pemeliharaan agama, hal esensial kedua adalah pemeliharaan jiwa. Hal ini karena hanya orang yang berjiwa yang mungkin melaksanakan seluruh ketentuan agama.[2] Maksudnya, syari'at hanya dapat dan wajib dilaksanakan oleh mereka yang masih hidup, sehat jasmani dan rohani. Oleh karena itu, jiwa seseorang menjadi sangat penting bagi jalannya pelaksanaan syari'at.

Lantaran pentingnya pemeliharaan jiwa, maka syari'at Islam dengan tegas mengharamkan pembunuhan terhadap siapapun dan dalam segala bentuknya, termasuk perbuatan bunuh diri. Meskipun tampaknya bunuh diri adalah tindakan yang paling sedikit resikonya terhadap orang lain, namun Allah tetap mengancam perbuatan itu sebagai suatu tindakan aniaya. Allah berfirman dalam Q.S. al-Nisā' ayat 29 dan 30 yang berbunyi[3]:

يَٰٓأَيُّهَا ٱلَّذِينَ ءَامَنُواْ لَا تَأۡكُلُوٓاْ أَمۡوَٰلَكُم بَيۡنَكُم بِٱلۡبَٰطِلِ إِلَّآ أَن
تَكُونَ تِجَٰرَةً عَن تَرَاضٖ مِّنكُمۡۚ وَلَا تَقۡتُلُوٓاْ أَنفُسَكُمۡۚ إِنَّ ٱللَّهَ كَانَ بِكُمۡ
رَحِيمٗا ٢٩ وَمَن يَفۡعَلۡ ذَٰلِكَ عُدۡوَٰنٗا وَظُلۡمٗا فَسَوۡفَ نُصۡلِيهِ نَارٗاۚ وَكَانَ
ذَٰلِكَ عَلَى ٱللَّهِ يَسِيرًا ٣٠

---

[1] Oni Sahroni dan Adimarwan A. Karim, *Maqashid Bisnis dan Keuangan Islam Sintesis Fikih dan Ekonomi* (Jakarta: Rajawali Press, 2015), 3-5.

[2] Hamka Haq, *Al-Shāṭibī Aspek Teologis Konsep Maṣlaḥah dalam Kitab Al-Muwāfaqāt* (Jakarta: Erlangga, 2007), 96.

[3] Al-Qur'an, 4: 43.

Artinya:…..Dan janganlah kamu membunuh dirimu sendiri, sesungguhnya Allah Maha Pengasih kepadamu, dan barang siapa yang melakukan itu sebagai tindakan pelanggaran dan aniaya, niscaya kami akan memasukkan dia ke dalam neraka.[4]

Sama halnya dengan naluri beragama, melindungi kehidupan adalah hak asasi dan kewajiban manusia. Martabat manusia terletak pada budaya saling melindungi jiwa. Jasser Auda melakukan kontekstualisasi *maqāṣid al-sharī'ah* dengan konteks zaman. Sebagaimana dikutip oleh M. Amin Abdullah, ia merumuskan kontekstualisasi *maqāṣid al-sharī'ah* menjaga kehormatan dan jiwa diartikan dengan menjaga dan melindungi martabat kemanusiaan; menjaga dan melindungi hak-hak asasi manusia.[5] Perlindungan terhadap hak asasi manusia tersebut salah satunya dengan menerapkan suatu kebijakan maupun peraturan perundang-undangan.

Memelihara jiwa berdasarkan tingkat kepentingannya juga dibagi menjadi tiga tingkatan. *Pertama*, memelihara jiwa pada tingkatan *ḍarūrīyāt* yaitu untuk memelihara keberadaan jiwa yang telah diberikan Allah SWT bagi kehidupan, seperti makan, minum, menutup badan, larangan membunuh dan mencegah penyakit yang berguna untuk mempertahankan hidup. Jika kebutuhan pokok tersebut diabaikan maka akan berakibat akan terancamnya eksistensi jiwa manusia. *Kedua*, memelihara jiwa dalam peringkat *ḥajjīyāt*, seperti diperbolehkannya berburu dan menikmati makanan, minuman, pakaian, tempat tinggal dan keluarga yang baik didapat dengan cara yang halal. Jika hal tersebut diabaikan, tidak akan mengancam eksistensi manusia,

---

[4] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 43.

[5] Imam Mustofa, "Membangun Epistemologi Fikih Medis Melalui Kontekstualisasi Maqāṣid al-Sharī'ah," *Al-Manhajj, Vol. IX No. 2* (Desember 2015), 259.

melainkan mempersulit. *Ketiga*, memelihara jiwa pada tingkatan *taḥsinīyāt*. Tingkatan ini berhubungan dengan kesopanan dan etika, sama sekali tidak akan mengancam eksistensi jiwa manusia taupun mempersulitnya, seperti tata cara makan dan minum.

Berdasarkan paparan data pada bab III, di Kabupaten Ponorogo, becak motor merupakan salah satu sarana transportasi yang digemari masyarakat, terutama pedagang –pedagang di Pasar Songgolangit. Sejak awal tahun 2018, Pemerintah Daerah Kabupaten Ponorogo melarang becak motor (bentor) beroperasi di wilayah Ponorogo, tepatnya di kecamatan Ponorogo. Bentor hanya diberi ruang untuk beroperasi di pinggiran kota seperti di Jalan Trunojoyo, Jalan Imam Bonjol, Jalan Halim Perdana Kusuma, Jalan Singosari, Jalan Niken Gandhini dan jalan-jalan perkampungan. Alasan bentor dilarang beroperasi adalah untuk menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kenyamanan lalu lintas, termasuk mengurangi kemacetan dan menurunkan angka kecelakaan. Hal ini juga sebagai salah satu upaya pemerintah untuk menciptakan kawasan Ponorogo yang indah, tertib dan nyaman, sehingga diharapkan wajah Kabupaten Ponorogo dapat menjadi tertib, indah, bersih dan nyaman, karena sebagaimana telah dipaparkan pada bab sebelumnya bahwa bentor merupakan kendaraan yang tidak berkeselamatan.

Latar belakang larangan operasional bentor di wilayah ponorogo. *Pertama*, bentor dianggap melanggar Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan karena tidak memenuhi persyaratan teknis laik jalan dan tidak melakukan uji tipe kendaraan. Sedangkan Mayoritas

pengemudi bentor tidak memiliki SIM dan STNKB. Becak motor secara bentuk fisik juga tidak memiliki perlengkapan layak berkendara diantaranya spion, helm, lampu utama, lampu penunjuk arah. Selain itu, beberapa pengemudi bentor juga melakukan pelanggaran-pelanggaran terhadap rambu-rambu lalu lintas dan aturan berkendara seperti menerobos lampu merah. Kemudian bentor dibuat secara asal-asalan oleh perorangan atau perakit atau bengkel yang tidak resmi sehingga tidak dapat melakukan uji tipe kendaraan sebagaimana kendaraan baru pada umumnya. Uji tipe dapat dilakukan jika ada JBB yang mana hanya bisa dikeluarkan oleh perusahan/pabrik resmi yang ditunjuk pemerintah. Uji tipe bagi kendaraan modifikasi bertujuan untuk mengecek kekuatan, kelayakan dan keamanan dari kendaraan hasil modifikasi sehingga aman untuk digunakan di jalan.

Kedua, sebagaimana dijelaskan sebelumnya bahwa bentor belum memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta tidak melakukan uji tipe kendaraan. Sedangkan tujuan adanaya persyaratan teknis dan laik jalan serta uji tipe kendaraan tidak lain adalah untuk menjamin keamanan dan keselamatan kendaraan agar terjaga keamanan, keselamatan, ketertiban dan kenyaman lalu lintas, tidak hanya bagi pengendara bentor tetapi untuk semua pengguna lalu lintas. Keamanan bentor yang belum dapat terjamin dapat mengakibatkan resiko kecelakaan lalu lintas. Namun, jika bentor mengalami kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan korban, baik jiwa maupun harta, maka korban tidak dapat menerima jaminan asuransi dari pemerintah yang dikelola oleh Jasa Raharja. *Ketiga*, bentor dikhawatirkan menggunakan mesin

dari hasil tindak pidana pencurian. Hal ini karena biasanya bentor STNK-nya mati atau bahkan tidak memiliki STNK. Dalam aspek hukum, patut diduga motor tersebut berasal dari tindak pidana pencurian.

Dari uraian di atas, dalam perspektif *al-maṣlaḥah al-mursalah*, dapat ditarik kesimpulan bahwa larangan operasional bentor di wilayah Ponorogo tersebut sesuai dengan *al-maṣlaḥah* al-mursalah. Larangan tersebut sesuai dengan tujuan syari'at yakni memelihara jiwa. Tujuan syari'at memelihara jiwa dalam pemberlakuan larangan operasional becak motor di wilayah Ponorogo tersebut telah memenuhi tingkatan pertama yaitu *ḍarūrīyāt*. Untuk memelihara jiwa seseorang harus memenuhi kebutuhan pokoknya seperti sandang, pangan dan papan serta mencegah penyakit dengan maksud menjaga kelangsungan hidupnya. Jika becak motor terus digunakan, maka akan mengancam keselamatan dan kemananan jiwa, tidak hanya pengemudinya tetapi juga masyarakat pada umumnya.

Dalam menentukan *al-maṣlaḥah al-mursalah*, terdapat beberapa syarat-syarat *al-maṣlaḥah al-mursalah* yang harus dipenuhi. *Pertama*, kemaslahatan adalah kemaslahatan yang hakiki, artinya kemaslahatan yang benar-benar nyata, bukan angan-angan. *Kedua*, kemaslahatan berlaku untuk umum. *Ketiga,* kemaslahatan tersebut tidak boleh bertentangan dengan prinsip-prinsip yang ditetapkan oleh *naṣṣ*.

Larangan operasional bentor tersebut juga dikatakan *maṣlaḥah* karena telah memenuhi syarat-syarat *al-maṣlaḥah al-mursalah* sebagaimana telah di sebutkan di atas. *Pertama*, kemaslahatan adalah kemaslahatan yang hakiki,

artinya kemaslahatan yang benar-benar nyata, bukan angan-angan. Larangan operasional bentor bertujuan menciptakan keamanan, ketertiban, keselamatan, dan kenyamanan lalu lintas. Sedangkan bentor dilarang untuk melindungi keselamatan pengguna lalu lintas, karena bentor belum terjamin keamanan dan keselamatannya. *Kedua*, kemaslahatan berlaku untuk umum. Tujuan dari persyaratan teknis dan laik jalan serta uji tipe kendaraaan adalah kelayakan dan keamanan kendaraan. Kelayakan dan keamanan kendaraan bertujuan untuk menjamin keselamatan, bukan hanya pengendara tetapi juga pengguna lalu lintas secara umum. Pada faktanya, kendaraan bentor memang melanggar persyaratan teknis dan laik jalan sehingga kelayakan dan keamanannya belum terjamin. Jika bentor digunakan di jalan raya, maka akan membahayakan pengguna jalan secara umum. Meskipun di satu sisi, larangan operasional becak motor mengakibatkan terganggu usaha pengemudi bentor untuk menghidupi dan mencukupi kebutuhan keluarganya. Menurut mereka, pemberlakuan larangan ini menyebabkan pendapatan mereka menurun. Hal ini dikarenakan, masyarakat lebih suka menggunakan jasa becak motor yang harganya terjangkau, dapat membawa barang banyak dan memiliki kecepatan lebih besar jika dibandingkan dengan mengayuh becak pancal. Tetapi keamanan dan keselamatan umum dalam berlalu lintas merupakan kemaslahatan lebih umum dan penting daripada pemenuhan ekonomi tukang bentor yang sifatnya lebih sempit. Oleh karena itu, larangan operasional bentor tersebut termasuk dalam kemaslahatan yang berlaku untuk umum. Hal

ini juga diperkuat oleh kaidah *akhāffu al-ḍarārain* sebagaimana dirumuskan oleh para ulama *uṣūl al-fiqh* sebagai berikut:

"Jika ada dua keburukan atau dua kemadharatan bertabrakan maka yang lebih berat madharatnya ayau lebih besar keburukannya harus dihilangkan"

Ketiga, kemaslahatan tersebut tidak boleh bertentangan dengan prinsip-prinsip yang ditetapkan oleh *naṣṣ*. Semua persyaratan teknis dan laik jalan oleh kendaraan bermotor dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut sesungguhnya tidak hanya bertujuan untuk menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban pengendara/pengemudi kendaraan tersebut tetapi juga untuk menjaga keamanan, keselamatan dan ketertiban lalu lintas secara umum. Hal ini sesuai dengan tujuan syari'at yaitu melindungi jiwa.

Selain itu, proses perakitan/pembuatan bentor yang memungkinkan menggunakan motor bodong (tanpa surat), dikhawatirkan merupakan hasil penggelapan, penipuan ataupun pencurian. Syari'at menghendaki agar manusia dalam hidupnya tidak mengalami penderitaan dan kepunahan lantaran ketiadaan harta. Oleh karena itu, pemeliharaan harta menjadi salah satu tujuan syari'at, dalam arti mendorong manusia untuk memperolehnya dan mengatur pemanfaatannya. Meski pada dasarnya syari'at menekankan keharusan manusia beribadah kepada Allah, tetapi kehidupan dunia tidak boleh dilupakan. Allah berfirman adalam Q.S. al-Qaṣaṣ ayat 77 yang berbunyi[6]:

---

[6] Al-Qur'an, 28: 198.

وَٱبۡتَغِ فِيمَآ ءَاتَىٰكَ ٱللَّهُ ٱلدَّارَ ٱلۡأٓخِرَةَۖ وَلَا تَنسَ نَصِيبَكَ مِنَ ٱلدُّنۡيَاۖ وَأَحۡسِن كَمَآ أَحۡسَنَ ٱللَّهُ إِلَيۡكَۖ وَلَا تَبۡغِ ٱلۡفَسَادَ فِي ٱلۡأَرۡضِۖ إِنَّ ٱللَّهَ لَا يُحِبُّ ٱلۡمُفۡسِدِينَ ٧٧

Artinya: Carilah olehmu apa yang diberikan Tuhan kepadamu, yakni kehidupan aakhirat, dan jangan sama sekali meninggalkan bagianmu di dunia…[7]

Maka dari itu, pemeliharaan harta menjadi salah satu tujuan syari'at, dalam arti mendorong manusia untuk memperoleh dan mengatur pemanfaatannya. Perlindungan untuk harta yang baik tampak dalam dua hal berikut: *Pertama*, memiliki hak untuk dijaga dari para musuhnya, baik dari tindak pencurian, perampasan, atau tindakan lain memakan harta orang lain (baik dilakukan kaum muslim atau non muslim) dengan cara yang batil, seperti merampok, menipu, atau memonopoli. *Kedua*, harta tersebut dipergunakan untuk hal-hal yang mubah, tanpa ada unsur mubadzir atau menipu untuk hal-hal yang dihalalkan Allah. Maka harta ini tidak dinafkahkan untuk kefasikan, minuman keras, atau berjudi.

Memelihara harta dilihat dari segi kepentingannya dapat dibedakan menjadi tiga peringkat, yaitu:

1. Memelihara harta ada peringkat *ḍarūrīyāt*, seperti shariat tentang tata cara pemilikan harta dan larangan mengambil harta orang lain dengan cara yang tidak sah. Apabila aturan itu dilanggar, maka berakibat terancamnya eksistensi harta.

[7] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 198.

2. Memelihara harta dalam peringkat *ḥajjīyāt*, seperti shariat tentang jual beli dengan cara salam. Apabila cara ini tidak dipakai. Maka akan mempersulit orang yang memerlukan modal.
3. Memelihara harta dalam peringkat *taḥsinīyāt*, seperti ketentuan tentang menghindarkan diri dari pengecoh atau penipuan. Hal ini erat kaitannya dengan etika muamalah atau etika berbisnis.

Besdasarkan paparan di atas, dapat ditarik kesimpulan bahwa dengan adanya larangan pembuatan/perakitan dan operasional becak motor dapat memelihara harta mereka yakni dengan melindungi para tukang bentor agar tidak menggunakan kendaraan yang berasal dari tindakan kejahatan. Hal ini sesuai dengan konsep *maṣlaḥah* karena di dalamnya terdapat tujuan syari'at yaitu memelihara harta pada tingkat *taḥsinīyāt*. Dalam memelihara harta pada tingkat *taḥsinīyāt* dianjurkan untuk menghindarkan diri dari pengecoh atau penipuan.

B. Analisis *Al-Maṣlaḥah Al-Mursalah* Terhadap Sanksi Bagi Pelanggar Larangan Operasional Becak Motor Di Wilayah Ponorogo

Sebagaimana dipaparkan dalam bab III bahwa pengemudi becak motor secara pidana telah melanggar ketentuan dalam beberapa pasal dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diantaranya pasal 277, pasal 281, pasal 285 ayat (1) dan pasal 287 ayat (6) mengenai persyaratan teknis dan laik jalan. Selain itu, masih ditemukan pelanggaran Lalu Lintas terkait dengan maraknya Becak Motor (Bentor) yang dapat memicu terjadinya kecelakaan Lalu Lintas. Maka dari itu, untuk

mengatasi kepadatan lalu lintas, menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas di wilayah Ponorogo, Polres Ponorogo melakukan penertiban becak motor dengan berbagai upaya-upaya baik secara preventif maupun represif berupa penindakan dengan melalukan sosialisasi, teguran hingga sanksi tilang. Sanksi tilang yang diterapkan dengan memberikan denda dan mengharuskan mengembalikan kendaraan bentor ke bentuk semula.

Tujuan pemberian sanksi (hukuman) bagi pelanggar larangan operasional bentor di wilayah Ponorogo adalah *pertama*, menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kenyamanan lalu lintas. *Kedua*, menegakkan peraturan undang-undang dengan penindakan yang menimbulkan efek jera bagi pelanggar larangan operasional bentor. Pemberian sanksi mulai dari teguran hingga tilang dengan pengaman barang bukti tersebut dilakukan untuk memberikan efek jera pada pengemudi becak motor yang masih belum memetuhi aturan, agar mereka berhenti mengoperasikan becak motor.

Sebagaimana dijelaskan dalam bab II bahwa melindungi kehidupan adalah hak asasi dan kewajiban manusia. Jasser Auda melakukan kontekstualisasi *maqāṣid al-sharī'ah* dengan konteks zaman. Sebagaimana dikutip oleh M. Amin Abdullah, ia merumuskan kontekstualisasi *maqāṣid al-sharī'ah* menjaga kehormatan dan jiwa diartikan dengan menjaga dan melindungi martabat kemanusiaan; menjaga dan melindungi hak-hak asasi

manusia.[8] Perlindungan terhadap hak asasi manusia tersebut salah satunya dengan menerapkan suatu kebijakan maupun peraturan perundang-undangan.

Hak pertama dan paling utama yang diperhatikan Islam adalah hak hidup, hak yang disucikan dan tidak boleh dihancurkan kemuliannya. Maka tidak mengherankan bila jiwa manusia dalam syari'at Allah sangatlah dimuliakan, harus dipelihara, dijaga, dipertahankan, tidak menghadapkannya dengan sumber-sumber kehancuran/kerusakan. Sedangkan salah satu caranya adalah dengan menerapkan sanksi atau hukuman.

Menurut hukum pidana Islam, hukuman adalah pembalasan sebagaimana yang diungkapkan oleh Abdul Qadir Audah sebagai berikut: "*hukuman adalah pembalasan yang ditetapkan untuk memelihara kepentingan masyarakat, karena adanya pelanggaran atas ketentuan-ketentuan syara"*. Hukuman-hukuman yang dibuat selain bertujuan untuk kepentingan masyarakat dan menjaga stabilitas keamanan umum adalah untuk menjunjung tinggi keadilan.[9]

Menurut teori pidana Islam, tujuan pokok dalam penjatuhan hukuman dalam syari'at Islam ialah pencegahan (*al-raddu wa al-zajru*) dan pengajaran serta pendidikan (*al-iṣlaḥ wa al-tahdzib*). Pencegahan adalah menahan pelaku agar tidak mengulangi perbuatan yang dilarang atau agar tidak terus menerus melakukan perbuatan yang dilarang. Pencegahan juga menahan orang lain untuk melakukan perbuatan yang dilarang dan menjauhkan diri dari

---

[8] Imam Mustofa, "Membangun Epistemologi Fikih Medis Melalui Kontekstualisasi Maqāṣid al-Sharī'ah," *Al-Manhajj, Vol. IX No. 2* (Desember 2015), 259.

[9] Rahmat Hakim, *Hukum Pidana Islam* (Bandung: CV Pustaka Setia, 2000), 59.

lingkungan jarimah.[10] Sedangkan pengajaran dilakukan dengan memberikan pelajaran dan mengusahakan kebaikan terhadap masyarakat, sehingga penjauhan terhadap jarimah bukan karena takut hukuman, melainkan karena kesadaran diri dan kebenciannya terhadap *jarīmah*.[11]

Memelihara jiwa berdasarkan tingkat kepentingannya juga dibagi menjadi tiga tingkatan. *Pertama*, memelihara jiwa pada tingkatan *ḍarūrīyāt* yaitu untuk memelihara keberadaan jiwa yang telah diberikan Allah SWT bagi kehidupan, seperti makan, minum, menutup badan, larangan membunuh dan mencegah penyakit yang berguna untuk mempertahankan hidup. Jika kebutuhan pokok tersebut diabaikan maka akan berakibat akan terancamnya eksistensi jiwa manusia. Hal tersebut dilarang, sebagaimana Allah SWT berfirman dalam Q.S. al-Baqarah ayat 195[12]:

وَأَنفِقُواْ فِي سَبِيلِ ٱللَّهِ وَلَا تُلۡقُواْ بِأَيۡدِيكُمۡ إِلَى ٱلتَّهۡلُكَةِۛ وَأَحۡسِنُوٓاْۛ إِنَّ ٱللَّهَ يُحِبُّ ٱلۡمُحۡسِنِينَ ١٩٥

Artinya :Dan belanjakanlah (harta bendamu) di jalan Allah SWT dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam kebinasaan, dan berbuat baiklah, karena sesungguhnya Allah menyukai orang-orang yang berbuat baik.[13]

Kedua, memelihara jiwa dalam peringkat *ḥajjīyāt*, seperti diperbolehkannya berburu dan menikmati makanan, minuman, pakaian, tempat tinggal dan keluarga yang baik didapat dengan cara yang halal. Jika hal tersebut diabaikan, tidak akan mengancam eksistensi manusia, melainkan

---

[10] Ahmad Hanafi, Asas-asas hukum pidana islam (Jakarta: Bulan Bintang, 2005), 191.

[11] *Ibid*,191-192.

[12] Al-Qur'an, 2: 28.

[13] Departemen RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, 30.

mempersulit. *Ketiga*, memelihara jiwa pada tingkatan *taḥsinīyāt*. Tingkatan ini berhubungan dengan kesopanan dan etika, sama sekali tidak akan mengancam eksistensi jiwa manusia taupun mempersulitnya, seperti tata cara makan dan minum.

Berdasarkan analisis *al-maṣlaḥah al-mursalah*, sanksi yang diberikan kepada pengemudi becak motor yang melanggar aturan tersebut sesuai dengan tujuan syari'at memelihara/melindungi jiwa pada tingkatan *ḍarūrīyāt*. Penerapan sanksi ini bertujuan untuk memelihara jiwa pada tingkatan *ḍarūrīyāt*. Jika sanksi tersebut tidak diterapkan maka akan mempersulit dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya larangan operasional bentor yang mana tujuannya adalah untuk menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban dan kenyamanan lalu lintas, baik bagi pengendara bentor dan bagi pengguna lalu lintas umumnya. Jika sanksi tidak diterapkan, maka pengendara bentor juga akan tetap melakukan pelanggaran dengan kembali mengoperasikan bentornya. Dengan kata lain, sanksi denda dan diharuskannya merubah bentuk bentor ke bentuk semula merupakan wasilah atau sarana untuk mencapai tujuan pemeliharaan jiwa pada tingkat *ḍarūrīyāt*, sehingga wasilahnya juga bersifat *ḍarūrīyāt.* Sebagaimana kaidah fiqh, "*Hukum wasilah tergantung pada tujuan-tujuannya*".

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan sehingga di dapatkan fakta dari lapangan dari larangan operasional becak motor di wilayah Ponorogo, peneliti menyimpulkan bahwa:

1. Larangan operasional becak motor di wilayah Ponorogo sesuai dengan konsep *al-maṣlaḥah al-mursalah*. Tujuan dari pemberlakuan larangan ini adalah untuk memelihara jiwa dan memelihara harta masyarakat. Tujuan syari'at memelihara jiwa dalam pemberlakuan larangan pembuatan/perakitan dan operasional becak motor di wilayah Ponorogo tersebut telah memenuhi tingkatan pertama yaitu *ḍarūrīyāt*. Untuk memelihara jiwa seseorang harus memenuhi kebutuhan pokoknya seperti sandang, pangan dan papan serta mencegah penyakit dengan maksud menjaga kelangsungan hidupnya. Jika becak motor terus digunakan, maka akan mengancam keselamatan dan kemananan jiwa sehingga membahayakan, tidak hanya pengemudinya tetapi juga masyarakat pada umumnya. Meskipun di satu sisi, larangan operasional becak motor mengakibatkan terganggu usaha pengemudi bentor untuk menghidupi dan mencukupi kebutuhan keluarganya.

Dalam lingkungan hukum, motor tanpa surat tersebut dapat disinyalir merupakan hasil penggelapan, penipuan ataupun pencurian. Maka dengan larangan pembuatan/perakitan dan operasional becak motor dapat memelihara harta mereka. Dengan adanya larangan pembuatan/perakitan dan operasional becak motor dapat memelihara harta mereka yakni dengan melindungi para tukang bentor agar tidak menggunakan kendaraan yang berasal dari tindakan kejahatan. Hal ini sesuai dengan konsep *maṣlaḥah* karena di dalamnya terdapat tujuan syari'at yaitu memelihara harta pada tingkat *taḥsinīyāt*. Dalam memelihara harta pada tingkat *taḥsinīyāt* dianjurkan untuk menghindarkan diri dari pengecoh atau penipuan.

2. Sanksi yang diberikan bagi pelanggar larangan larangan pembuatan/perakitan dan operasional becak motor di wilayah Ponorogo sesuai dengan tujuan pemberian hukuman dalam pidana Islam yaitu sebagai pencegahan dan perbaikan serta pendidikan bagi masyarakat. Sanksi tilang yang diberikan oleh Polres Ponorogo termasuk pada hukuman ta'zir, karena hukuman tersebut disesuaikan dengan perbuatan yang dilakukan oleh pelaku. Selain diberikan sanksi tilang berupa denda, bentor juga dirampas dan disita oleh Polres Ponorogo. Bentor yang disita dapat diambil kembali dengan mengembalikan bentuknya ke bentuk semula yaitu berupa becak dan motor. Sanksi tersebut merupakan upaya yang bersifat represif, yaitu penindakan. Selain Sanksi yang diberlakukan ini sudah memenuhi

konsep *al-maṣlaḥah al-mursalah* dengan tujuan memelihara *maqāṣid al-sharī'ah* yaitu memelihara jiwa pada tingkat *ḍarūrīyāt*. Penerapan sanksi ini bertujuan untuk memelihara jiwa pada tingkatan *ḍarūrīyāt*. Jika sanksi tersebut tidak diterapkan maka akan mempersulit dalam pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya larangan operasional bentor yang mana tujuannya adalah untuk menjaga keamanan, keselamatan, ketertiban dan kenyamanan lalu lintas, baik bagi pengendara bentor dan bagi pengguna lalu lintas umumnya. Selain itu, jika sanksi tidak diterapkan, maka pengendara bentor akan tetap melakukan pelanggaran dengan kembali mengoperasikan bentornya. Dengan kata lain, sanksi denda dan diharuskannya merubah bentuk bentor ke bentuk semula merupakan wasilah atau sarana untuk mencapai tujuan pemeliharaan jiwa pada tingkat *ḍarūrīyāt*, sehingga wasilahnya juga bersifat *ḍarūrīyāt.* Sebagaimana kaidah fiqh, "*Hukum wasilah tergantung pada tujuan-tujuannya*". Beberapa hal yang termasuk kaidah ini diantaranyaialah bahwasannya perkara wajib yang tidak bisa sempurna

B. Saran

1. Sebaiknya penindakan dilakukan secara kontinyu dan konsisten agar kebijakan tersebut dapat terlaksana dengan baik.
2. Pemerintah dan aparat penegak hukum diharapkan lebih mengkaji permasalahan terutama yang berkaitan dengan ketertiban lalu lintas

dan mencari terobosan yang terbaik untuk memecahkannya agar tercapai kemaslahatan untuk umum.

3. Masyarakat hendaknya turut menjaga ketertiban, keamanan, keselamatan, dan kenyamanan dalam berlalu lintas sebagai upaya untuk menjaga eksistensi jiwa.

DAFTAR PUSTAKA

Afiffuddin dan Beni Ahmad Saebani. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia, 2009.

Al-Qazwinī, Abī ‘Abdillah Muḥammad Ibn Yazīd. *Sunān Ibn Mājah*. Juz 2. Beirūt: Dār al-Fikr, tt.

Arikunto, Suharmini. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta: PT RINEKA CIPTA, 2013.

Asmawi. *Perbandingan Ushul Fiqih*. Jakarta: Amzah, 2013.

Badan Pusat Statistik (BPS) Ponorogo. *Kabupaten Ponorogo Dalam Angka Tahun 2017*. Ponorogo: BPS Ponorogo, 2017.

Basrowi dan Suwandi. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rineka Cipta, 2008.

Damanuri, Aji. *Metodologi Penelitian Muamalah*. Ponorogo: STAIN Ponorogo Press, 2010.

Djazuli, A. *Kaidah-kaidah Fikih*. Jakarta: Prenadamedia Group, 2006.

Emzir. *Metodologi Penelitian Kualitatif:Analisis Data*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2012.

Farih, Amin. *Kemaslahatan & Pembaharuan Islam*. Semarang: Walisongo Press, 2008.

Fathoni, Abdurrahmat. *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: PT Rineka Cipta, 2006.

Hadi, Sutrisno. *Metodologi Research*. Yogyakarta: Gajahmada, 1980.

Hakim, Rahmat. *Hukum Pidana Islam*. Bandung: CV Pustaka Setia, 2000.

Hanafi, Ahmad. *Asas-Asas Hukum Pidana Islam*. Jakarta: Bulan Bintang, 2005.

Haq, Hamka. *Al-Shāṭibī Aspek Teologis Konsep Maṣlaḥah dalam Kitab Al-Muwāfaqāt*. Jakarta: Erlangga, 2007.

Huda, Miftahul. *Filsafat Hukum Islam, Menggali Hakikat, Sumber dan Tujuan Hukum Islam*. Ponorogo: STAIN Ponorogo Press, 2006.

Jamil, Mukhsin. *Kemaslahatan dan Pembaharuan Hukum Islam*. Semarang:Walisongo Press, 2008.

Jauhar, Ahmad Mursi Husain. *Maqāṣid al-Sharī'ah*. Jakarta: Amzah, 2013.

Jaya, Asafri. *Konsep Maqāṣid Al-Sharī'ah Al-Shāṭibī*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada Utama, 1996.

Kamus Besar Bahasa Indonesia. Jakarta: Balai Pustaka, 1995.

Khusairi, Ahmad. *Evolusi Uṣūl al-Fiqh Konsep dan Pengembangan Metodologi Hukum Islam*. Yogyakarta: Pustaka Ilmu, 2013.

Moleong, Lexy J. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rasda Karya, 2000.

Mulyana, Deddy. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosda karya, 2004.

Mustofa, Imam."Membangun Epistemologi Fikih Medis Melalui Kontekstualisasi Maqāṣid al-Sharī'ah", dalam *Al-Manhajj, Vol. IX No. 2* Desember 2015: 259.

Narbuka, Cholil, dan Abu Achmadi. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: PT Bumi Aksara, 2010.

Nata, Abidin al-Dan. *Metodologi Studi Islam*. Jakarta: Rajawali Press, 2000.

Sahroni, Oni, dan Adimarwan A. Karim. *Maqashid Bisnis dan Keuangan Islam Sintesis Fikih dan Ekonomi*. Jakarta: Rajawali Press, 2015.

Saleh, Abdul Mun'im. *Hubungan Kerja al-Fiqh dan al-Qawā'id al-Fiqhiyah Sebagai Metode Hukum Islam*. Yogyakarta: Nadi Pustaka, tt.

Shiddiq, Hasbi. *Falsafah Hukum Islam*. Semarang: PT Pustaka Rizki Putra, 2001.

Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: ALFABETA, 2015.

Suwarjin. *Ushul Fiqh*. Yogyakarta: Teras, 2012.

Syafe'i, Rachmat. *Ilmu Ushul Fiqih*. Bandung: Pustaka Setia, 2007.

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

Zahrah, Muhammad Abu. *Ushul Fiqih*. Jakarta: PT Pustaka Firdaus, 1994.

Zein, Muhammad Ma'shum. *Ilmu Ushul Fiqh*. Jombang: Darul Hikmah, 2008.

Hukmawati, “Komunitas Becak Motor sebagai Potret Perubahan Sosial (Studi Kasus Komunitas Becak Motor di Desa Paciran Kabupaten Lamongan)”. Skripsi. Universitas Islam Negeri Yogyakarta, 2009.

Julian, Muhammad Iqbal, dkk. “Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Pembinaan Anggota Club Beat Borneo Community di Kota Samarinda.” dalam *e-Journal Administrative Reform*, Volume 4, Nomor 3, 2016: 346-348.

Rozikin, Ahmad. “Efektifitas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Berkaitan dengan Penggunaan Helm Standar di Kabupaten Enrekang”. Skripsi. Universitas Hasanuddin, Makassar, 2014.

Azzuracitra, “Pendekatan Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif.“ dalam https://www.google.com/amp/s/azzuracie.wordpress.com/2013/04/25/pendekatan-penelitian-kualitatif-dan-kuantitatif/amp/, diakses pada tanggal 20 April 2018.

Riberu, Maria Anggelina. “Pengertian, Metode, dan Perbedaan Deduktif Vs Induktif.” dalam http://mariariberu.blogspot.co.id/2015/03/deduktif-vs-induktif.html?m=1, diakses pada tanggal 17 April 2018.

Wikipedia.“Uji Tipe dan Uji berkala.” (https://id.m.wikipedia.org/wiki/Uji_tipe, diakses pada tanggal 16 April 2018)

KBBI. “Pengertian Tilang.” (https://www.organisasi.org/1970/01/arti-singkatan-tilang-kepanjangan-dari-tilang-kamus-akronim-bahasa-Indonesia.htm?m=1, diakses pada tanggal 14 April 2018)