

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Otonomi daerah dilaksanakan dengan cara memberikan hak, wewenang dan kewajiban mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.¹ Setiap tugas-tugas daerah harus dijamin kelancarannya untuk dapat berjalan dengan baik. Untuk dapat menjamin kelancaran tugas-tugas pemerintah daerah maka daerah harus mempunyai keuangan sendiri yang cukup kuat. Semakin kuat keuangan suatu daerah maka semakin besarlah kemampuannya dalam menyelenggarakan usaha-usahanya dalam memberikan kesejahteraan dan pelayanan umum kepada masyarakat.

Di Indonesia khususnya di kota-kota besar mengalami peningkatan jumlah penduduk setiap tahunnya disebabkan oleh angka kelahiran dan perpindahan penduduk dengan berbagai tujuan (pendidikan, perdagangan, dan peningkatan perekonomian keluarga). Salah satu kota terbesar di Indonesia adalah Kota Bandung. Dari pertumbuhan penduduk yang tinggi tersebut, harus diimbangi dengan Perkembangan transportasi agar prasarana memadai,

¹ Kuncoro, Mudrajat. *Otonomi Daerah & Pembangunan Daerah*. 2004. Erlangga: Surabaya. Hlm 17

khususnya prasarana pendukung transportasi², Serta Perkembangan transportasi yang terjadi harus diimbangi dengan pengawasan. Agar perkembangan transportasi tidak hanya berkembang seadanya namun juga harus berkembang dengan baik dan bijak.

Sejak tahun 2001 telah dilakukan perubahan terhadap tata pemerintahan di Indonesia yang sangat berarti dan bersifat fundamental yaitu telah terjadi perubahan didalam pola pengaturan hubungan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Dalam pelaksanaan Otonomi Daerah sebagaimana peranan Pendapatan Asli Daerah diharapkan dan diupayakan dapat menjadi penyangga utama dalam membiayai kegiatan pembangunan di daerah.³ Sumber Pendapatan Asli Daerah di antaranya adalah pajak daerah dan retribusi daerah dimana daerah diberi kewenangan untuk melaksanakan pemungutan berbagai jenis pajak daerah dan retribusi daerah yang berkaitan dengan berbagai aspek kehidupan masyarakat.

Hal ini digunakan untuk meningkatkan pendapatan daerah dalam upaya pemenuhan kebutuhan daerah. Salah satu sumber pemasukan pendapatan daerah selain dari pajak daerah, pendapatan daerah juga berasal dari Retribusi daerah. Retribusi adalah pembayaran dari penduduk kepada Negara karena adanya jasa tertentu yang diberikan oleh Negara bagi penduduknya secara perorangan. Retribusi Daerah selain sebagai salah satu

² Irawati, Ira. Dkk. *Solusi Pemecahan Transportasi Dikota Bandung*. http://lib.itenas.ac.id/kti/wp-content/uploads/2013/03/solusi-transportasi_ira23.pdf Diakses Pada tgl: 30 September 2018.

³ Hendarrsah, Amir. *Buku Pintar Politik; Sejarah, Pemerintahan, Dan Ketatanegaraan*. 2009. GalangPress Group. Hlm 207

sumber penerimaan bagi pemerintah daerah juga merupakan faktor yang dominan peranannya dan kontribusinya untuk menunjang pemerintah daerah.⁴

Menurut ketentuan Pasal 1 angka (64) Undang-Undang Nomor 28 Tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, yang dimaksud retribusi daerah, yang selanjutnya disebut retribusi adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan/atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau badan. Ketentuan ini juga ada didalam Perda Kota Bandung No. 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Dan Retribusi Di Bidang Perhubungan Pasal 1 angka (65). Untuk merealisasikan hal tersebut, sebagaimana daerah lain, Pemerintah Kota Bandung perlu berusaha secara aktif untuk meningkatkan serta menggali sumber-sumber penerimaan daerah terutama penerimaan yang berasal dari daerah sendiri atau yang sering disebut dengan Pendapatan Asli Daerah.

Kemampuan keuangan daerah didalam membiayai kegiatan pembangunan didaerah merupakan pencerminan dari pelaksanaan otonomi daerah. Untuk melihat kemampuan pemerintah dalam menghimpun penerimaan daerah baik penerimaan yang berasal dari daerah sendiri, dapat dilihat dalam APBD⁵ yang biayanya bersumber dari dana perimbangan dan PAD dengan tingkat kesesuaian yang mencukupi pengeluaran pemerintah

⁴ Phaureula Artha Wulandari dan Emy Iryanie. *Pajak Daerah dalam Pendapatan Asli Daerah*. 2018. Hlm 84

⁵ Muh Nur El Brahimi. *Bentuk Negara dan Pemerintahan RI*. 2010. PT Balai Pustaka. Hlm 44

daerah. Upaya meningkatkan pendapatan asli daerah Tentunya tidak lepas dari peranan masing-masing komponen PAD.

Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Bandung salah satunya adalah Retribusi di Bidang Perhubungan seperti yang telah tertuang dalam Perda Kota Bandung No.16 Tahun 2012 Pasal 1 angka (66) Retribusi di bidang perhubungan adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang terdiri atas retribusi pengujian kendaraan bermotor, retribusi terminal, retribusi izin trayek, retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dan retribusi tempat khusus parkir.

Maka dari itu retribusi dibidang perhubungan terbagi menjadi beberapa jenis:

1. Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor
2. Retribusi Terminal
3. Retribusi izin Trayek
4. Retribusi Pelayanan Parkir di Tepi Jalan Umum; dan
5. Retribusi Tempat Khusus parker

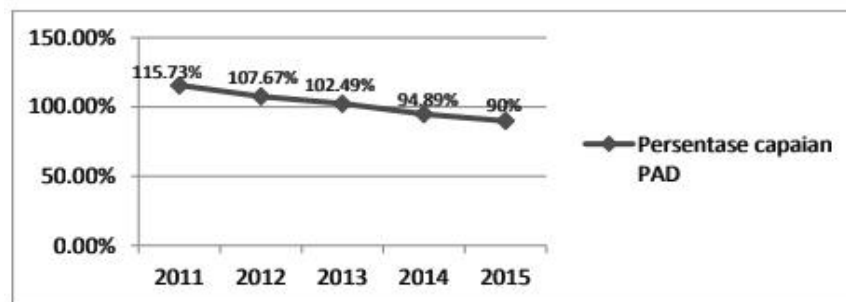
Beberapa ciri yang melekat pada retribusi daerah yang saat ini dipungut di Indonesia adalah sebagai berikut⁶ :

- a. Retribusi merupakan pungutan yang dipungut berdasarkan undang – undang dan peraturan daerah yang berkenaan.
- b. Hasil penerimaan retribusi masuk ke kas pemerintahan daerah.

⁶ Anggoro, Dwi. *Pajak Daerah dan Retribusi Daerah*. 2017. Universitas Brawijaya Press. Hlm 47

- c. Pihak yang membayar retribusi mendapat kontra prestasi (balas jasa) secara langsung dari pemerintah daerah atas pembayaran yang dilakukannya.
- d. Sanksi yang dikenakan pada retribusi adalah sanksi secara ekonomis, yaitu jika tidak membayar retribusi, tidak akan memperoleh jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah.

Pada pemerintahan Kota Bandung, penerimaan PAD yang berasal dari retribusi daerah merupakan salah satu penerimaan PAD yang memberikan kontribusi besar, akan tetapi realisasi pemungutannya masih belum terlaksana secara optimal, hal ini dapat dilihat dari besarnya pendapatan yang diperoleh pemerintah kota bandung yang berasal dari retribusi daerah yang realisasinya jauh dibawah target yang direncanakan yaitu hanya memberikan kontribusi sebesar 92,94% dari target yang telah ditetapkan pada tahun 2015.⁷



⁷ Usman, Regian. *Pengaruh Pajak Daerah terhadap Pendapatan Asli Daerah*. journals.telkomuniversity.ac.id/jaf/article/download/902/657/ Diakses pada 28 september 2018

Gambar 0.1 Grafik Capaian PAD Kota Bandung Tahun 2011-2015⁸

Berdasarkan grafik diatas dapat dilihat bahwa laju persentase capaian PAD Kota Bandung setiap tahunnya selalu mengalami penurunan, terutama untuk tahun 2014 dan 2015 yang kurang dari 100%, hal ini disebabkan masih kurang optimalnya pemungutan dari sumber-sumber PAD itu sendiri, sehingga menyebabkan realisasi PAD yang ada tidak dapat mencapai target yang telah ditetapkan. Jika PAD Kota Bandung tidak dapat mencapai target yang telah ditetapkan, maka pembangunan infastruktur yang telah direncanakan Kota Bandung akan sedikit terhambat. Pembangunan infrastruktur menjadi salah satu kunci peningkatan pertumbuhan ekonomi yang berkesinambungan.

Retribusi daerah yang juga seharusnya menjadi sumber PAD yang tinggi pada realisasinya hanya memberikan kontribusi sebesar 59,13% dari target yang telah ditetapkan. Hal tersebut karena ada beberapa jenis retribusi perizinan tertentu yang terdiri atas retribusi pengujian kendaraan bermotor, retribusi terminal, retribusi izin trayek, retribusi pelayanan parkir di tepi jalan umum dan retribusi tempat khusus parker kepada badan yang diperoleh masih dibawah 100%.⁹

Salah satu Retribusi yang bermasalah adalah Penarikan retribusi dari terminal yang ada di Kota Bandung selama ini belum maksimal. Peralnya,

⁸ Sumber : Dinas Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Kota Bandung

⁹ Engka. *Pendapatan Asli Daerah (PAD), Retribusi Daerah*.

journals.telkomuniversity.ac.id/jaf/article/download/102/857/ Diakses pada 28 september 2018

masih ada sejumlah tempat yang seringkali dipakai angkutan umum untuk mencari penumpang, dan menjadi terminal tidak resmi, namun pemerintah daerah tidak bisa memungut retribusi dari sana. Selain Retribusi Terminal adalah retribusi Parkir yang mana permasalahan ini tak kunjung terselesaikan.

Sejak diberlakukannya 445 mesin parkir di sejumlah titik di Kota Bandung, target Rp 135 miliar dari retribusi parkir untuk Pendapatan Asli Daerah (PAD) dinilai masih jauh dicapai. Pasalnya per tahun 2017, Kota Bandung hanya mendapat Rp 6 miliar saja. Demikian disampaikan Anggota Komisi B DPRD Kota Bandung, Aan Andi Purnama dalam Talkshow Suara Wakil Rakyat di PRFM, Jumat (2/2/2018) malam. Aan menjelaskan, pada mulanya pengadaan e-parking ini dilatarbelakangi oleh kerugian pemerintah kota yang mencapai Rp 700 miliar per tahun akibat parkir liar di bahu jalan yang menimbulkan kemacetan. Kemudian Pemkot Bandung mengeluarkan dana sebesar Rp 80 miliar untuk pengadaan 445 unit mesin parkir atau sekitar Rp 125 juta per unitnya. Namun, pada pelaksanaannya mesin parkir ini masih jauh dari target pendapatan yang diharapkan. Salah satunya disebabkan oleh masyarakat yang belum terbiasa menggunakan mesin parkir, sehingga pembayarannya masih dilakukan secara manual ke juru parkir.¹⁰

Padahal jika masyarakat bisa menggunakan mesin parkir, maka masyarakat akan mendapatkan jaminan nominal atau besaran tarif parkir yang sesuai dengan Perda yang berlaku, lalu selanjutnya keterangan besaran tariff

¹⁰ Shofie Karimanisa. *Pendapatan Retribusi Parkir Jauh Dari Target*. <http://www.prfmnews.com/berita.php?detail=pendapatan-retribusi-parkir-jauh-dari-target> Diakses pada Tanggal 22 September 2018.

tersebut di atur dalam Perda Kota Bandung No. 16 tahun 2012 Besaran tarif retribusi dalam Pasal 210 pada tarif Retribusi Pelayanan Parkir ditepi jalan umum dan tempat khusus parkir meliputi:

- a. Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Kawasan Penyangga Kota tarifnya ditetapkan:
 1. Kendaraan bermotor roda empat/roda tiga/sedan dan sejenisnya Rp. 1.500,00 (seribu lima ratus rupiah) sekali parkir maksimal 2 jam, dan setiap 1 (satu) jam berikutnya ditambah Rp. 1.500,00 (seribu lima ratus rupiah).
 2. Sepeda motor Rp. 500,00 (lima ratus rupiah) sekali parkir maksimal 2 jam, dan setiap 1 (satu) jam berikutnya ditambah Rp. 500,00 (lima ratus rupiah).
- b. Tarif Retribusi Pelayanan Parkir di Kawasan Pusat Kota tarifnya ditetapkan:
 1. Kendaraan bermotor roda empat/roda tiga/sedan dan sejenisnya Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah) sekali parkir maksimal 2 jam, dan setiap 1 (satu) jam berikutnya ditambah Rp. 2.000,00 (dua ribu rupiah).
 2. Sepeda motor Rp. 1.000,00 (seribu rupiah) sekali parkir maksimal 2 jam, dan setiap 1(satu) jam berikutnya ditambah Rp. 1.000,00 (seribu rupiah).

Meskipun besaran tarif Retribusi parkir di tepi jalan umum telah ditetapkan dalam Perda diatas, tetapi pada kenyataannya berbeda. Masyarakat

yang memarkirkan kendaraannya di tepi jalan umum yang membayar dengan uang lebih tidak pernah mendapatkan kembalian dari uang yang mereka berikan kepada juru parkir. Bahkan besaran tarif Rp.2000-3000 dianggap masyarakat sebagai tarif resmi retribusi parkir di tepi jalan umum bagi pengendara sepeda motor.¹¹ Tidak hanya mengenai parkir liar yang menjadi permasalahan mengenai perparkiran di Kota Bandung, tapi juga semakin maraknya juru parkir liar. Seringkali kita menjumpai atau muncul juru parkir liar yang meminta uang dengan alasan retribusi parkir tanpa memberikan karcis parkir.¹²

Dari berbagai penjelasan permasalahan parkir liar di atas, bisa dikatakan bahwa parkir memiliki banyak permasalahan diantaranya masih kurangnya pengawasan dari Dinas Perhubungan Khususnya bidang pengendalian dan ketertiban transportasi di kawasan Bandung Timur dan Bandung Utara, kurangnya sumber daya manusia dari Dinas Perhubungan yang menangani penataan dan penertiban khususnya di bidang perparkiran, masih banyak wilayah yang signifikan tidak mencapai target dalam pemungutan tarif pelayanan parkir, kurangnya kesadaran dari masyarakat

¹¹*Kenaikan Tarif Hingga Permasalahan Parkir di Bandung.*

<http://ayobandung.com/read/2017/04/18/18880/dari-kenaikan-tarif-hingga-permasalahan-parkir-di-bandung> diakses pada 23 september 2018

¹²*Parkir Liar Merugikan Pendapatan asli daerah Kota Bandung*

<https://www.kompasiana.com/hendricaredatri/5736b8ec05b0bd5f052f6e66/parkir-liar-di-kota-bandung-merugikan-pendapatan-asli-daerah> Diakses pada 1 oktober 2018

mengenai parkir, semakin maraknya parkir liar dan juru parkir liar dan terjadi pemungutan tarif parkir diluar dari Perda yang sudah ditetapkan.¹³

Berdasarkan permasalahan dan fenomena yang telah penulis jabarkan diatas, bahwasannya penulis bermaksud untuk melakukan penelitian dengan judul **“Penyelenggaraan Retribusi Bidang Perhubungan Dalam Perda Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Dan Retribusi di Bidang Perhubungan Ditinjau Dari Siyasah Maliyah”**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka masalah penelitian ini adalah adanya ketidak sesuaian antara amanat Perda Pasal 206 tentang Penetapan Besaran Tarif Retribusi yang diatur dalam Perda Kota Bandung No. 16 Tahun 2012 dengan jenis dan tarif pungutan yang dilaksanakan di lapangan, maka penulis dapat merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Pelaksanaan pungutan retribusi parkir di Kota Bandung?
2. Berapa jenis Pungutan retribusi parkir di Kota Bandung?
3. Bagaimana hasil pelaksanaan pungutan retribusi parkir di kota bandung sesuai perda kota bandung nomor 16 tahun 2012 perspektif siyasah maliyah?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini:

¹³ *Mesin Parkir di Bandung Tidak Efektif, PAD Retribusi Justru Menurun.*
www.inews.id/daerah/jabar/103021/mesin-parkir-di-bandung-tidak-efektif-pad-retribusi-justru-menurun diakses pada 29 september 2018

1. Untuk mengetahui Bagaimana Pelaksanaan pungutan retribusi parkir di Kota Bandung.
2. Untuk mengetahui Berapa jenis Pungutan retribusi parkir di Kota Bandung.
3. Bagaimana hasil pelaksanaan pungutan retribusi parkir di kota bandung sesuai perda kota bandung nomor 16 tahun 2012 perspektif siyasah maliyah

D. Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian merupakan penajaman spesifikasi sumbangan penelitian terhadap nilai manfaat praktis, juga sumbangan ilmiahnya bagi perkembangan ilmu.¹⁴ Adapun kegunaan dari penelitian ini baik secara teoritis (akademik) maupun praktis adalah sebagai berikut:

1. Kegunaan Teoritis

Untuk pengembangan ilmu pengetahuan, khususnya dalam perkembangan ilmu Siyasah Dusturiyah dan Kemajuan Daerah/Kota terhadap pengaturan Uji Kelayakan Kendaraan Bermotor dalam tatanan lembaga Eksekutif. Diharapkan dapat menambah bahan kepustakaan Siyasah atau Hukum Tata Negara tentang pengelolaan daerah aliran sungai.

2. Kegunaan Praktis

¹⁴ Elvinaro Ardianto, *Metodologi Penelitian Untuk Public Relations* , Simbiosis Rekatama Media, Bandung : 2010. Hlm. 18.

- a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan positif bagi lembaga Eksekutif Provinsi Jawa Barat untuk penyelesaian segala bentuk kebijakan/peraturan daerah.
- b. Hasil Penelitian ini di harapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran bagi anggota lembaga Eksekutif dan seluruh kalangan masyarakat.

E. Kerangka Pemikiran

Penelitian ini didasarkan pada teori tentang Retribusi dan Politik Ekonomi atau Siyash Maliyah. Retribusi menurut undang-undang Nomor 28 Tahun 2009 adalah pungutan daerah sebagai pembayaran atas jasa atau pemberian izin tertentu yang khusus disediakan dan atau diberikan oleh Pemerintah Daerah untuk kepentingan orang pribadi atau Badan. Dalam hal ini Pemerintah Daerah memiliki kewenangan dalam upaya penyelenggaraan pemerintahan dan pelayanan masyarakat, tetapi yang lebih penting adalah meningkatkan efisiensi dan efektivitas pengelolaan sumber daya keuangan daerah dalam rangka peningkatan kesejahteraan dan pelayanan kepada masyarakat. Kewenangan daerah tersebut diwujudkan dengan memungut pajak daerah dan retribusi daerah yang diatur dengan UU No. 28 Tahun 2009 yang merupakan penyempurnaan dari UU No. 34 Tahun 2000 dan peraturan pelaksanaannya yaitu PP No.65 Tahun 2001 tentang Pajak Daerah dan PP 66 Tahun 2001 tentang Retribusi Daerah.

Berkenaan dengan pola hubungan antara manusia yang menurut pengaturan siyasah, maka di dalam fiqh siyasah dusturiyah, fiqh siyasah dauliyah, dan di dalam fiqh Siyasah Maliyah pun pengaturannya diorientasikan untuk Kesejahteraan dan kemaslahatan rakyat.¹⁵ Oleh karena itu, di dalam siyasah maliyah ada hubungan diantara tiga faktor, yaitu: rakyat, harta, dan pemerintahan.¹⁶

Kajian politik ekonomi dalam islam merupakan hasil pengembangan dari hukum islam dalam bidang kebijakan pengelolaan kekayaan negara (*at-tasharruf*).¹⁷ Secara teknis, politik ekonomi islam lebih dikenal dengan sebutan Siyasah Maliyah. Istilah lain yang berkembang adalah *tadakhkhul ad-daulah* (intervensi negara) istilah intervensi negara dikembangkan oleh Muhammad Baqir Ash-Shadr. Intervensi negara yang dimaksud oleh Ash-Shadr adalah negara mengintervensi aktivitas ekonomi untuk menjamin adaptasi hukum islam yang terkait dengan aktivitas ekonomi masyarakat.

Maka dari itu Komponen dalam Penelitian ini terdiri dari:

1. Peraturan Daerah, dalam hal ini peraturan yang dimaksud dalam Penelitian ini adalah Peraturan Daerah Kota Bandung Nomor 16 Tahun 2012 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan Dan Retribusi di Bidang Perhubungan.

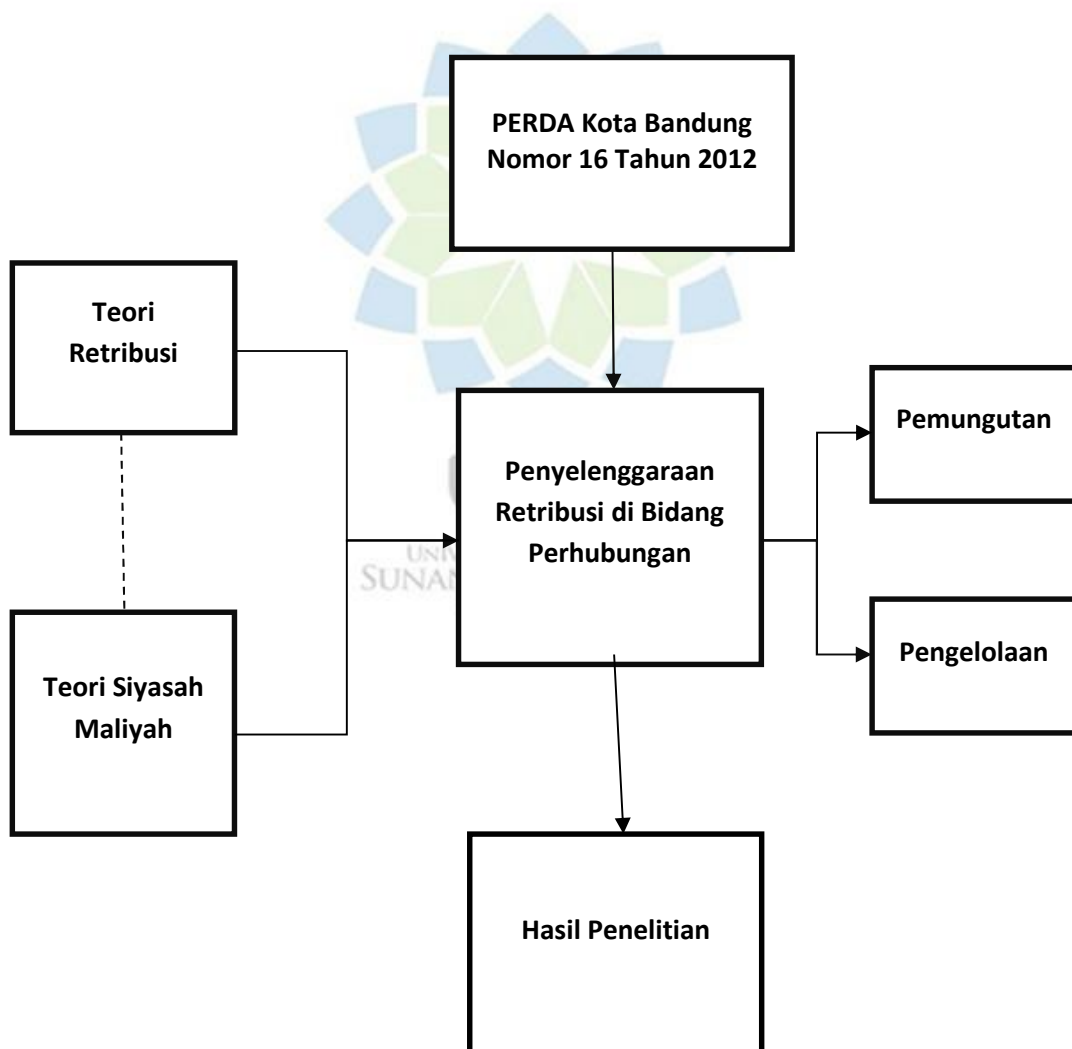
¹⁵ Beni Ahmad Saebani, *Fiqh Siyasah*. Bandung; CV. Pustaka Setia. 2008. Hlm. 13.

¹⁶ Abdul Wahhab Kahallaf. 1994. *Politik Hukum Islam*. PT. Tiara Wacana Yogya. hlm 79.

¹⁷ A. Djazuli, *Fiqh Siyasah*. Jakarta; Kencana Prenada Media Group. 2003. Hlm. 29.

2. Penyelenggaraan Retribusi, dalam hal ini penyelenggaraan yang dimaksud adalah penyelenggaraan Pungutan dan Pengelolaan di Bidang Perhubungan.
3. Tinjauan Siyazah Maliyah terhadap Penyelenggaraan Retribusi.

Berdasarkan Pemaparan di atas maka kerangka piker penelitian ini diperagakan dalam table berikut ini:



Sebagai disiplin ilmu, politik ekonomi islam, berisi teori aturan dasar mengenai kebijakan pengelolaan kekayaan negara. Diantara teori-teori yang berkembang adalah:¹⁸

1. Teori Tujuan Negara

Salah satu gagasan yang dikemukakan oleh Al-Mawardi terkait dengan teori tujuan negara dalam hal mengelola dunia adalah konsep pajak lahan. Al-Mawardi membagi lahan menjadi empat bagian. Pertama, lahan yang sejak pertama kali digarap oleh orang-orang muslim, untuk lahan seperti ini tidak bias dikenai pajak, sebab sudah termasuk lahan *'Usyur*, artinya lahan yang kena zakat tahunan sebesar 10 persen dari hasil panen. Kedua, lahan para mualaf yang telah tunduk pada aturan pemerintahan islam. Lahan seperti ini tidak dikenai pajak (*kharaj*), sebab telah berubah menjadi lahan *usyur*. Ketiga, lahan yang dirampas dari orang-orang musyrik dan setelah tertaklukan lahan ini menjadi *ghanimah* dan berlaku *usyur* terhadapnya. Keempat, lahan yang dimiliki oleh orang-orang nonmuslim yang menyatakan damai (meminta perlindungan keamanan) kepada pemerintah islam. Lahan inilah yang dikenai Pajak (*kharaj*).

2. Teori Kewajiban Negara

¹⁸ Ija Suntana, *Politik Ekonomi Islam (Siyasah Maliyah Teori-teori Pengelolaan Sumber Daya Alam, Hukum Pengairan Islam dan Undang-undang Sumber Daya Air di Indonesia)*. Bandung; CV. Pustaka Setia. 2010. Hlm 13-15

Dalam teori ini dinyatakan bahwa negara berkewajiban memelihara kepentingan rakyat dan menciptakan kemakmuran bagi mereka. Teori ini dikembangkan oleh Abu Yusuf, lengkapnya Ya'aqub bin Ibrahim bin Habib bin Khunais bin Sa'ad Al-Anshari Al-Jalbi Al-Kufi Al-Bagdadi. Abu Yusuf merupakan salah seorang ahli hukum ketatanegaraan islam yang metodologi dan teorinya lebih banyak didominasi oleh pendekatan-pendekatan analogi (*qiyas*). Pandangan dan teori hukum tatanegara Abu Yusuf merupakan pengembangan dari kebijakan dan tindakan Umar bin Khaththab. Sebagaimana diketahui secara umum dikalangan para ahli hukum ketatanegaraan islam bahwa Umar bin Khaththab –sebenarnya, juga Ali bin Abi Thalib- adalah tokoh dan inspirasi bagi kalangan ahli ra'yu yang selalu membuat kebijakan dengan pendekatan-pendekatan maslaahat.

Teori kewajiban negara Abu Yusuf memiliki tiga konsep dasar, yaitu:

1. Penyelenggaraan pemerintahan yang efektif;
2. Pemeliharaan hak rakyat;
3. Pengelolaan keuangan public.