

Perlindungan Pelaku Usaha Jasa Transportasi Setelah Larangan Mudik 2021 karena Covid-19

Vani Rizky Amellya, Rof'ah Setyowati, Novira Maharani Sukma

Program Studi Magister Kenotariatan,
Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
Email : vaniamellya@gmail.com

Abstract

Humans need means of transportation to meet their needs. One element that is closely related to transportation is the transportation service manager (business actor). Transportation service business actors generally reap profits when there are long holidays and Lebaran homecoming. However, in 2021, going home for Eid is prohibited due to the Corona Virus. Two issues that will be discussed are how to protect transportation business actors in Indonesia in general? and what should be the role of the government in protecting transportation service business operators during the Covid-19 pandemic? The method used in discussing this article is a normative method using 3 approaches, namely the approach to legislation, concepts, and cases whose conclusions are: first, the protection of transportation business actors in Indonesia in general can be seen from the UUPK Law and the LLAJ Law. Second, the role of the government in protecting transportation service business actors during the Covid-19 pandemic can be done in various ways, namely: providing subsidies to transportation service business actors; accelerate the provision of free vaccines for workers in the transportation sector and the general public; and does not issue overlapping and arbitrary statements and rules.

Keyword: protection; businessmen; transportation; services; covid-19

Abstrak

Manusia memerlukan alat transportasi untuk menggalang kebutuhannya. Salah satu unsur yang erat dalam transportasi tersebut adalah pengelola jasa transportasi (pelaku usaha). Pelaku usaha jasa transportasi umumnya panen keuntungan ketika adanya libur panjang serta mudik lebaran. Namun, pada tahun 2021 ini, mudik lebaran dilarang karena adanya Virus Corona. Dua permasalahan yang akan dibahas adalah bagaimana perlindungan pelaku usaha transportasi di Indonesia secara umum? dan bagaimana seharusnya peran pemerintah dalam melindungi pelaku usaha jasa transportasi saat pandemi Covid-19? Metode yang digunakan dalam membahas artikel ini adalah metode normatif menggunakan 3 pendekatan yaitu pendekatan perundangan, konsep, dan kasus yang kesimpulannya berupa: pertama, perlindungan pelaku usaha transportasi di Indonesia secara umum dapat dilihat dari UUPK dan UULLAJ. Kedua, peran pemerintah dalam melindungi pelaku usaha jasa transportasi saat pandemi Covid-19 dapat dilakukan dengan berbagai cara, yaitu: pemberian subsidi kepada para pelaku usaha jasa transportasi; percepatan pemberian vaksin gratis bagi pekerja di bidang transportasi dan masyarakat umum; dan tidak mengeluarkan statement dan aturan yang tumpang tindih dan berubah-ubah.

Kata Kunci: perlindungan; pelaku; usaha; transportasi; covid-19

A. PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Sebagai makhluk yang memiliki pergerakan tinggi, manusia memerlukan alat transportasi untuk menggalang kebutuhan tersebut. Mengingat Negara Indonesia memiliki kondisi geografis dan

penduduk yang banyak, transportasi yang digunakan bermacam-macam, mulai dari darat, laut, maupun udara. Meskipun banyak macam transportasi yang digunakan, mayoritas masyarakat menggunakan alat transportasi darat yang terdiri dari segala bentuk alat transportasi yang berlangsung di darat dan identik dengan moda transportasi jalan raya (Fatimah, 2019).

Jinca menyebutkan bahwa transportasi memiliki beberapa peranan penting yaitu: a) peranan ekonomi dengan cara meningkatkan daerah spectrum konsumsi barang serta jasa di suatu wilayah, adanya peningkatan kualitas maupun jumlah barang untuk dikonsumsi di wilayah tertentu, memungkinkan persediaan yang tidak terbatas pada satu daerah saja; b) peranan sosial yang dapat memberikan pilihan lokasi untuk melakukan bermacam-macam kegiatan sesuai kebutuhan masyarakat itu sendiri; c) peranan politis yang memungkinkan adanya pelaksanaan kegiatan pemerintahan yang lebih luas dengan penyeragaman hukum serta memungkinkan interaksi dalam masyarakat; d) peranan lingkungan untuk menunjang pelestarian lingkungan secara alami (Jinca, 2011).

Konsep transportasi pada pokoknya memiliki unsur-unsur yang berkaitan erat seperti: a) manusia, b) barang, c) kendaraan, d) prasarana transportasi, dan e) pengelola jasa transportasi (Setiani, 2018). Pengelola jasa transportasi ini dapat dikategorikan sebagai pelaku usaha, sebab ia melakukan pengelolaan dengan menawarkan pemberian jasa transportasi kepada masyarakat. Sebagaimana diatur dalam Pasal 4 ayat (2) Undang-Undang No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan, khususnya mengenai jasa yang dapat diperdagangkan meliputi:

1. bisnis;
2. distribusi;
3. komunikasi;
4. pendidikan;
5. lingkungan hidup;
6. keuangan;
7. konstruksi dan teknik terkait;
8. kesehatan dan sosial;
9. rekreasi, kebudayaan, dan olahraga;
10. pariwisata;
11. transportasi; dan
12. lainnya.

Pelaku usaha jasa transportasi umumnya panen keuntungan ketika adanya libur panjang serta mudik lebaran. Tradisi mudik telah menjadi kultur yang sudah ada sebelum berdirinya Kerajaan Majapahit dan merupakan tradisi leluhur masyarakat petani Jawa (Iriyanto, 2012). Mudik lebaran sebenarnya dapat diwujudkan sebagai satu momen yang sangat menentukan ekonomi daerah, sebab setiap wilayah di seluruh Indonesia mendapatkan pendapatan serta dapat membangkitkan beragam dimensi ekonomi lainnya. Seperti peningkatan harga layanan jasa transportasi yang dapat meningkat tiga kali lipat dari harga normal (hari biasa), berbagai macam barang atau oleh-oleh yang habis dibeli pemudik, bahkan adanya ajang promosi perusahaan dengan cara mudik gratis (Subyakto, 2011). Menurut Tempo, presentase transportasi pilihan pemudik di Indonesia dapat dilihat dalam table berikut.

Tabel 1. Presentase Transportasi Pilihan Pemudik Di Indonesia

Jenis Angkutan	Perkiraan Jumlah Pengguna	Presentase
Bus	4.45 juta orang	30 %
Mobil Pribadi	4.3 juta orang	28.93 %
Kereta Api	2,48 juta orang	16.7 %
Pesawat	1,14 juta orang	9.5 %
Sepeda Motor	0.942 juta orang	6.3 %
Moda Lain	1.31 juta orang	8.6 %
TOTAL	14.901.468 orang	100%

Namun, pada tahun 2021 ini, mudik lebaran dilarang dengan adanya Surat Eradan No. 13 Th 2021 tentang Peniadaan Mudik Hari Raya Idul Fitri Tahun 1442 H dan Upaya Pengendalian Penyebaran *Covid-19* Selama Bulan Suci Ramadan 1442 H oleh Satgas *Covid-19* karena adanya Virus Corona. *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)* bermula dari merebaknya virus Corona jenis baru (*SARS-COV-2*) di suatu Pasar Makanan Laut yang berada di Kota Wuhan, Provinsi Hubei, Cina pada akhir 2019 yang kemudian menjalar ke berbagai negara, termasuk Indonesia (Masrul, 2020). Adanya *Covid-19* telah merubah segala kegiatan masyarakat, termasuk di Indonesia karena pemerintah melakukan pembatasan-pembatasan agar penyebaran virus tersebut tidak semakin meningkat. Begitu pula pembatasan terkait mudik yang sudah menjadi tradisi bagi masyarakat Indonesia. Pembatasan mudik yang dibuat oleh pemerintah Indonesia tersebut kenyataannya memberikan dampak negatif bagi para pengusaha jasa transportasi, yaitu berkurangnya pemasukan lebih yang telah dinanti-nantikan oleh para pengusaha. Terlebih pembatasan yang dilakukan oleh pemerintah sudah berjalan selama 2 tahun lamanya.

2. Kerangka Teori

Teori yang dapat digunakan untuk menganalisis permasalahan yang nantinya timbul adalah teori perlindungan hukum. Harjono mencoba memberikan pengertian perlindungan hukum sebagai perlindungan dengan menggunakan sarana hukum atau perlindungan yang diberikan oleh hukum, ditujukan kepada perlindungan terhadap kepentingan-kepentingan tertentu, yaitu dengan menjadikan kepentingan yang perlu dilindungi tersebut dalam sebuah hak hukum (Malahayati & Amrizal, 2015) Selain itu, perlindungan juga pelaku usaha transportasi di Indonesia dikaitkan dengan Undang-Undang No. No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK).

3. Permasalahan

Atas latar belakang yang telah diuraikan, maka dalam artikel ini dapat ditarik dua permasalahan, yakni:

1. Bagaimana perlindungan pelaku usaha transportasi di Indonesia secara umum?
2. Bagaimana seharusnya peran pemerintah dalam melindungi pelaku usaha jasa transportasi saat pandemic *covid-19*?

4. Orisinalitas Penelitian

Penyajian artikel ini dapat dikaitkan dengan artikel lain yang memiliki kemiripan yang minim guna menjauhi plagiarisme, yaitu: artikel yang ditulis oleh Junita Simamora yang berjudul “Perlindungan Hukum Pelaku Usaha Jasa Pengiriman Barang” dengan pembahasan mengenai hambatan-hambatan pelaku usaha jasa pengiriman barang serta pelaksanaan perlindungan bagi pelaku usaha yang dikecewakan oleh tindakan konsumennya (Simamora, 2013). Kemudian artikel yang ditulis oleh B.M.B. Andika Berata dengan judul “Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Terkait Wanprestasi Yang Dilancarkan Konsumen dengan Cara Hit N Run” yang membahas mengenai perlindungan hukum pelaku usaha dalam UUPK dan gugatan wanprestasi dapat didasarkan beberapa pasal dalam KUHPerdara (Berata, 2016). Selanjutnya artikel yang ditulis oleh Rico Sterio, dkk. dengan judul “Perlindungan Hukum terhadap Pelaku Usaha UMKM di Bidang Retail Kota Manado” dengan pembahasan mengenai jaminan kepastian hukum pelaku usaha kota Manado sudah cukup baik dengan adanya Perda setempat, namun secara implementasi belum berjalan baik karena pemerintah hanya membuat perda tanpa adanya pelaksanaan secara nyata (Wendur, Kalalo & Soeikromo, 2020).

Ketiga artikel yang telah diresume di atas memiliki perbedaan dengan artikel yang dibahas ini, dimana artikel ini memfokuskan pembahasan terkait perlindungan pelaku usaha transportasi di

Indonesia secara umum dan peran pemerintah dalam melindungi pulau usaha jasa transportasi saat pandemic *covid-19* agar nantinya tidak merugikan bagi para pelaku usaha di bidang transportasi di Indonesia.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian secara normatif sekiranya merupakan metode yang tepat dalam penelitian ini dengan melakukan pengkajian melalui pengumpulan data dari kesusasteraan cetak maupun non cetak, perundang-undangan, maupun acuan lain terkait masalah yang sedang diteliti. Kesusasteraan dalam hal ini merupakan data sekunder yang dibagi atas bahan hukum primer, sekunder, maupun tersier (Diantha, 2017). Metode yang disesuaikan dapat dilakukan menggunakan 3 pendekatan yaitu Pendekatan perundangan (*statute approach*), konsep (*conceptual approach*), dan kasus (*case approach*) (Sukiyat, Suyanto, & Effendi, 2019). selanjutnya, seluruh data yang diperoleh pada akhirnya dianalisis dengan metode analisis kualitatif dengan sifat induktif, yaitu analisis dengan dasar perolehan data dengan pengembangan pola hubungan tertentu (hipotesis) yang kemudian dapat disimpulkan secara bulat (Fitrah, 2017).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Perlindungan Pelaku Usaha Trsanportasi di Indonesia Secara Umum

Pentingnya transportasi terlihat dengan peningkatan kebutuhan terkait jasa angkutan bagi pergerakan manusia dari dan keseluruh pedalaman di Indonesia, bahkan ke luar negeri. Tidak hanya itu, transportasi juga memiliki peran sebagai penyokong, perangsang, maupun penggerak bagi pertumbuhan daerah yang sebenarnya memiliki potensi tetapi belum maju (Widodo, 2020). Transportasi dapat digolongkan menurut macamnya, yaitu (Wahyuni & Mujanarko, 2020):

- a. Menurut segi barang yang diangkut, meliputi:
 - 1) Trasportasi untuk mengangkut penumpang;
 - 2) Trasportasi untuk mengangkut barang;
 - 3) Trasportasi untuk mengangkut pos.
- b. Menurut sudut pandang geografis, meliputi:
 - 1) Trasportasi untuk antar benua;
 - 2) Trasportasi untuk antar continental;
 - 3) Trasportasi untuk antar pulau;
 - 4) Trasportasi untuk antar kota;

- 5) Transportasi untuk antar propinsi;
 - 6) Transportasi dalam kota.
- c. Menurut sudut teknis dan alat pengangkutannya, meliputi:
- 1) Transportasi melalui jalan raya;
 - 2) Transportasi melalui rel;
 - 3) Transportasi melalui air pedalaman;
 - 4) Transportasi melalui pipa;
 - 5) Transportasi melalui laut;
 - 6) Transportasi melalui udara.

Pembangunan jasa transportasi yang bersifat publik bukanlah hal yang mudah sebab mencakup banyak aspek, seperti rasa aman, nyaman, terjangkau, serta yang paling utama adalah keselamatan. Oleh sebab itu, maka, pembangunan sistem regulasi terkait usaha jasa transportasi harus memperhatikan kebutuhan konsumen dan juga pelaku usaha menjadi suatu syarat yang sangat penting (Aminah, 2016).

Pelaku usaha transportasi sebagai subjek hukum sudah sewajarnya mendapatkan perlindungan dari negara dalam melakukan usahanya. Saat ini, pelaku usaha diatur dan dilindungi Undang-Undang No. 8 Th 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) dan Peraturan Pemerintah (PP) No. 58 Tahun 2001 tentang Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Perlindungan Konsumen, tak terkecuali berlaku pula bagi pelaku usaha jasa transportasi yang mana secara definisi pelaku usaha pada intinya adalah setiap orang perorangan/badan usaha (badan hukum/bukan) yang didirikan serta berkedudukan atau melangsungkan kegiatan dalam aktivitas hukum NKRI, baik sendiri maupun bersama-sama lewat perjanjian penyelenggaraan aktivitas usaha dalam bermacam bidang ekonomi.

Dapat dilihat dalam definisi tersebut bahwa pada pokoknya pelaku usaha tidak terbatas pada perusahaan berbentuk korporasi tetapi juga bisa orang perorangan. Kusrianti dkk menyebut, pelaku usaha perorangan merupakan orang perorangan penduduk Indonesia yang cakap untuk melakukan perbuatan hukum, sedangkan nonperorangan biasanya berupa: PT, Perum, Perumda, BUMN, BLU, Lembaga Penyiaran, Badan Usaha yang didirikan Yayasan, Koperasi, CV, maupun Firma (Kusrianti, Puspitawati, & Anjarwati, 2019).

Pelaku usaha perorangan dapat memiliki izin maupun tidak memiliki izin aktivitas usaha perdagangan, seperti seseorang yang ingin menjual barang milik pribadinya pada orang lain sudah

dapat dikategorikan sebagai pelaku usaha dalam UUPK (Rahmawati & Lubis, 2014). Sedangkan bagi pelaku usaha nonperorangan harus memiliki perizinan dengan dokumen pendaftaran seperti NIWP, RPTKA, BPJS Ketenagakerjaan dan Kesehatan, SIUP, dsb (Kurhayadi, Rohayati & Sucipto, 2020). Namun demikian, hakikatnya pelaku usaha jasa transportasi sesuai dengan peraturan harus memiliki bentuk badan hukum baik milik negara, daerah, PT, maupun koperasi sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 79 PP No. 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Astuti, 2019).

Beberapa ketentuan yang dapat dilihat sebagai bahan untuk melindungi pelaku usaha jasa transportasi hanya tercermin dari beberapa pasal dalam UUPK, yaitu Pasal 6 dan 7 tentang hak dan kewajiban pelaku usaha, yang dapat dirinci sebagai berikut:

Hak Pelaku Usaha:

- a. hak memperoleh pemenuhan keuangan yang sinkron dengan kemufakatan terkait ihwal dan kurs jasa yang diperdagangkan;
- b. hak memperoleh proteksi secara hukum dari sikap iktikad tidak baik dari konsumen;
- c. hak melangsungkan kegiatan pertahanan diri yang patut terkait penanganan hukum konfrontasi dengan konsumen;
- d. hak mendapatkan pemulihan nama baik bila secara kredibel kerugian yang didapat konsumen bukan karena jasa transportasi yang melakukannya;
- e. hak-hak lain yang ditentukan oleh peraturan.

Kewajiban Pelaku Usaha:

- a. beriktikad baik dalam menyelenggarakan usaha jasa transportasinya;
- b. mengatakan sesuai fakta terkait jasa transportasi yang diperdagangkannya;
- c. mengijabkan serta melayani konsumen tanpa adanya unsur diskriminasi, jujur, serta benar;
- d. melakukan penjaminan mutu jasa yang diperdagangkan sesuai dengan standar mutu yang berlaku, seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri (Permen) Perhubungan No. PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, PP No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, PP No. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan, dan lain sebagainya;
- e. memberikan peluang terhadap konsumen untuk melakukan uji coba jasa serta memberi jaminan dan garansi terkait jasa transportasi yang diperdagangkan;
- f. memberikan restitusi/kompensasi/ganti rugi kepada konsumen apabila terjadi kerugian dari penggunaan jasa transportasi yang digunakan oleh konsumen; dan

g. memberikan restitusi/kompensasi/ganti rugi kepada konsumen apabila jasa transportasi yang digunakan oleh konsumen tidak sesuai dengan perjanjian.

Ketentuan dari UUPK selebihnya hanyalah ketentuan yang menunjang untuk melindungi hak-hak dari konsumen itu sendiri. Disini terlihat jelas bahwa ketimpangan antara perlindungan pelaku usaha dan konsumen terjadi. Padahal sebenarnya sebagai penggerak roda ekonomi, sudah sepantasnya pelaku usaha mendapatkan perlindungan yang lebih agar dapat meningkatkan kualitas ekonomi di suatu negara.

Aturan lain yang memberikan perlindungan bagi para pelaku usaha jasa transportasi adalah Pasal 195 dan 196 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mana memberikan hak-hak Perusahaan Angkutan Umum untuk menahan barang yang akan dikirim karena tidak terpenuhinya kewajiban sesuai perjanjian, hak untuk memungut biaya tambahan atas barang yang tidak diambil, hak penjualan lelang barang yang tidak diambil sesuai kesepakatan, dan hak untuk memusnahkan barang yang tidak diambil sesuai kesepakatan. Dikaitkan dengan teori perlindungan hukum yang dikemukakan oleh Harjono yaitu sebagai perlindungan dengan menggunakan sarana hukum atau perlindungan yang diberikan oleh hukum, ditujukan kepada perlindungan terhadap kepentingan-kepentingan tertentu sebagai sebuah hak hukum belum sempurna secara utuh, sebab perlindungan hanya terbatas pada kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh konsumen kepada para pelaku usaha. Pemerintah kiranya perlu mengatur mengenai perlindungan para pelaku usaha jasa transportasi apabila terdapat aturan-aturan pemerintah yang merugikan para pelaku usaha jasa transportasi itu sendiri. Sebab sebagaimana telah dijelaskan di atas, pelaku usaha jasa transportasi merupakan pelaku usaha pemegang peranan penting dalam beberapa aspek, yaitu: peranan roda perekonomian, peranan sosial, peranan politis, serta peranan lingkungan.

2. Peran Pemerintah Dalam Melindungi Pelaku Usaha Jasa Transportasi Saat Pandemic Covid-19

Diketahui bersama, Negara yang diwakili oleh pemerintah memiliki peran untuk melindungi masyarakatnya. Secara konseptual, sebagai organisasi kekuasaan formal dan materiil, negara memegang kekuasaan eksternal maupun internal. Kekuasaan tersebut dituangkan oleh pemerintah dalam suatu peraturan perundang-undangan. Disinilah dapat dilihat bahwa pemerintah tersebut memiliki tata kelola yang baik atau belum (Zaman, 2020). Menurut UNESCAP ciri dari pemerintahan yang baik adalah memiliki sifat-sifat seperti: partisipatif, memiliki orientasi pada kemufakatan, responsibilitas, transparan, tanggap, efisien dan efektif, inklusif, adil dan juga sesuai

dengan aturan perundangan. Intinya, pemerintahan yang baik harus bersifat responsive terhadap hajat masyarakat banyak baik sekarang maupun masa yang akan datang (Patlis, 2014).

Saat pandemic *Covid-19* terjadi, pemerintah terkesan tidak melindungi pelaku usaha jasa transportasi. Hal ini terlihat dengan banyaknya tumpang tindih aturan, bolak-baliknya aturan dari aturan A ke B dan sebagainya. Sampai dengan saat ini, beberapa aturan terkait pembatasan-pembatasan penggunaan transportasi publik adalah Permen Perhubungan Nomor 25 Tahun 2020, Surat Eradan (SE) Ketua Pelaksana Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid-19 Nomor 4 Tahun 2020, dan Surat Eradan (SE) Dirjen Perhubungan Udara Nomor 32 Tahun 2020. Pemerintah juga terkesan tidak melindungi pelaku usaha jasa transportasi dengan melakukan pelarangan mudik sebagaimana yang dikeluarkan oleh Satgas *Covid-19*.

Mulanya, Satgas *Covid-19* mengeluarkan SE NO. 13 Tahun 2021 tentang Peniadaan Mudik pada tanggal 6 sampai dengan 17 Mei 2021 dalam rangka pengendalian penyebaran *Covid-19* selama bulan Ramadhan dan juga Hari Raya Idul Fitri 1442 Hijriyah. Peniadaan mudik ini ditujukan bagi masyarakat yang menggunakan alat transportasi darat, kereta api, udara, maupun laut dari kota ke kota, provinsi ke provinsi, ataupun negara ke negara. Namun, peniadaan mudik tersebut dikecualikan untuk kendaraan distribusi logistik dan pelaku perjalanan yang memiliki keperluan penting dan mendesak seperti untuk dinas, mengunjungi keluarga sakit, melayat, dan juga kepentingan persalinan. Selain hal tersebut, bagi pekerja yang melakukan perjalanan dinas harus memiliki Surat Keluar/Masuk yang telah disebutkan dalam SE tersebut. Kemudian tanpa adanya desas-desus, pemerintah melalui Satgas *Covid-19* mengeluarkan *addendum* SE NO.13 Tahun 2021 tentang Peniadaan Mudik yang pada intinya berisi mengenai pengetatan persyaratan perjalanan dalam negeri selama total 21 hari untuk pengendalian penyebaran *Covid-19*. Jangka waktu itu adalah H-14 menjelang masa peniadaan mudik dan H+7 setelah masa peniadaan mudik sebagaimana SE NO.13 Tahun 2021 yaitu 6-17 Mei 2021. Agar lebih jelasnya, akan digambarkan sebagai berikut:



Selain terdapat regulasi peniadaan mudik yang dikeluarkan oleh satgas *Covid-19*, pemerintah Indonesia melalui kementerian perhubungan mengeluarkan peraturan baru yaitu Permenhub No. PM 13 Th 2021 ttg Pengendalian Trsportasi selama Masa Iedul Fiti Tahun 1442 H dalam Rangka Pecegahan Peyebaran *Covid-19* pada tanggal 12 April 2021. Peraturan ini pada intinya adalah larangan pengoprasian sarana transprotasi baik darat, udara, laut, maupun perkeretaapian. Salah satu hal yang membingungkan bagi pelaku usaha jasa transportasi disini adalah adanya pengecualian pengoperasian trasportasi darat yaitu adanya kebijakan diperbolehkannya pengoperasian sarana transportasi darat yang berada di dalam 1 kawasan perkotaan yang terdiri dari beberapa kota, yaitu: Mebidangro, Jabodetabek, Bandung Raya, Kedungsepur, Jogja Raya, Solo Raya, Gerbang kertosusila, dan Maminasata. Diperbolehkannya pengoperasian sarana transportasi darat yang berada di dalam 1 kawasan perkotaan tersebut dapat dikatakan sebagai aglomerasi atau mudik local bagi warga masyarakat, untuk lebih jelasnya ketentuan Permenhub No. PM 13 Th 2021 tentang Pengendalian Transportasi selama Masa Iedul Fiti Tahun 1442 H dalam Rangka Pecegahan Peyebaran *Covid-19* dapat digambarkan sebagai berikut:



Ketentuan-ketentuan yang dibuat oleh pemerintah tersebut tidak hanya membingungkan konsumen jasa transportasi tetapi juga para pelaku usaha, sebab apabila tetap dilakukan mudik, maka pelaku usaha maupun konsumen akan mendapatkan sanksi dari pemerintah. Pasal 6, 13, 19 Permenhub No. PM 13 Th 2021 tentang Pengendalian Transportasi selama Masa Iedul Fiti Tahun 1442 H menyebutkan bahwa pelaku usaha jasa transportasi angkutan umum baik sungai, danau,

maupun penyeberangan, pelaku usaha perketeraapian, pelaku usaha perkapalan akan dikenai sanksi administratif, sedangkan bagi pelaku usaha di bidang angkutan udara (pesawat terbang) yang melakukan pelanggaran ketentuan tersebut akan dikenai sanksi pencabutan rute penerbangan (Pasal 28). Selain sanksi administratif tersebut, pemerintah juga dapat mengenakan sanksi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang No. 6 Tahun 2008 tentang Karantina Kesehatan yaitu pidana penjara maksimal 1 tahun dan/atau denda maksimal seratus juta rupiah bagi siapa saja yang tidak mematuhi penyelenggaraan kekarantinaan kesehatan sehingga terjadi kedaruratan kesehatan di masyarakat.

Uraian-uraian terkait banyaknya aturan yang dibuat oleh pemerintah dan juga terlihat tidak sinkron antara aturan satu dengan lainnya tersebut memperlihatkan bahwa teori perlindungan hukum yang dikemukakan oleh Harjono yaitu sebagai perlindungan dengan menggunakan sarana hukum atau perlindungan yang diberikan oleh hukum, ditujukan kepada perlindungan terhadap kepentingan-kepentingan tertentu sebagai sebuah hak hukum tidak tercapai. Tidak hanya itu, perlindungan juga pelaku usaha transportasi di Indonesia dikaitkan dengan UUPK juga belum terlihat karena perlindungan hanya terbatas pada kesalahan-kesalahan yang dilakukan oleh konsumen, bukan terkait kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pemerintah, terutama saat situasi genting terjadi seperti masa pandemic *Covid-19* ini terjadi.

Sebenarnya, pemerintah dapat melakukan beberapa peran untuk melindungi pelaku usaha jasa transportasi saat pandemic *Covid-19*. Perlindungan tersebut dapat dilakukan dengan berbagai cara, yaitu:

- a. Pemerintah dapat memberikan subsidi kepada para pelaku usaha jasa transportasi agar kebangkrutan para pelaku usaha tidak terjadi, sebab dalam aturan Permenhub No. PM 13 Th 2021 tentang Pengendalian Transportasi selama Masa Iedul Fiti Tahun 1442 H disebutkan bahwa para pelaku usaha harus mengembalikan 100% uang tiket kepada penumpang dengan ditiadakannya mudik tahun 2021 ini. Padahal sebagaimana kita ketahui bersama, alat-alat transportasi butuh biaya *maintenance* agar kondisinya sesuai dengan kelayakan yang telah ditetapkan oleh pemerintah;
- b. Percepatan pemberian vaksin gratis bagi pekerja di bidang transportasi dan masyarakat umum, sebab dengan adanya vaksin gratis maka dimungkinkan penyebaran *covid-19* akan terkendali; dan
- c. Tidak mengeluarkan *statement* dan aturan yang tumpang tindih dan berubah-ubah, hal ini dapat dilihat bahwa pada tanggal 16 Maret 2021 Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi

menjelaskan bahwa mudik tahun 2021 ini tidak dilarang. *Statement* tersebut otomatis membawa kabar gembira pada pelaku usaha jasa transportasi karena pada tahun 2020 mudik telah dilarang karena awal masuknya *covid-19* yang mengakibatkan para pelaku usaha jasa transportasi mengalami kerugian yang tidak sedikit, tetapi sekitar bulan Maret 2021 Menteri Koordinator PMK Muhadjir Effendy mengatakan bahwa terdapat larangan mudik. Hal ini menyebabkan harapan para pelaku usaha jasa transportasi untuk mendapatkan keuntungan pupus seketika.

Menggerai masalah transportasi di Indonesia merupakan ihwal yang sangat dinamis karena merupakan problem yang sangat sarat dengan kehidupan sehari-hari di masyarakat. Penulis percaya bahwa problem terkait perlindungan pelaku usaha transportasi di Indonesia dapat terselesaikan dengan adanya tindakan konkrit oleh pemerintah dan adanya partisipasi dari masyarakat untuk berperan aktif mengkritisi tindakan pemerintah dan ikut memperbaiki masalah yang sedang terjadi (Susantono, 2013). Hal ini sebanding dengan Zaman yang pada bukunya menyatakan bahwa negara dan masyarakat memiliki ikatan yang tidak biasa, bukan hanya jalinan pihak yang memberikan perintah dan diperintah. Tetapi ikatan antara negara dan masyarakat merupakan ikatan yang spesial yang kedua belah pihak memiliki hak dan kewajiban yang wajib dipenuhi oleh masing-masing pihak. Kewajiban Negara adalah bagaimana cara untuk mewujudkan kesejahteraan dan kemakmuran masyarakatnya. Sedangkan masyarakat berkewajiban untuk taat aturan yang telah dibuat oleh negara dan juga wajib mendukung pemerintahan yang sah. Selanjutnya, terkait hak yang dimiliki oleh masyarakat dan negara adalah terkait hak untuk melakukan sesuatu dan tidak melakukan sesuatu (Zaman, 2020).

D. SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis pada penelitian ini, maka dapat disimpulkan, *Pertama*, perlindungan pelaku usaha transportasi di Indonesia secara umum dapat dilihat dari UUPK dan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angutan Jalan (UULLAJ). Beberapa ketentuan yang dapat dilihat sebagai bahan untuk melindungi pelaku usaha jasa transportasi dalam UUPK, yaitu Pasal 6 dan 7 tentang hak dan kewajiban pelaku usaha. Hak pelaku usaha meliputi: a. hak memperoleh pemenuhan keuangan yang sinkron dengan kemunfakatan terkait ihwal dan kurs jasa yang diperdagangkan; b. hak memperoleh proteksi secara hukum dari sikap iktikad tidak baik dari konsumen; c. hak melangsungkan kegiatan pertahanan diri yang patut terkait penanganan hukum konfrontasi dengan konsumen; d. hak mendapatkan pemulihan nama baik bila secara kredibel kerugian yang didapat konsumen bukan

karena jasa transportasi yang melakukannya; dan e. hak-hak lain yang ditentukan oleh peraturan. Kewajiban Pelaku Usaha: a. beriktikad baik dalam menyelenggarakan usaha jasa transportasinya; b. mengatakan sesuai fakta terkait jasa transportasi yang diperdagangkannya; c. mengijabkan serta melayani konsumen tanpa adanya unsur diskriminasi, jujur, serta benar; d. melakukan penjaminan mutu jasa yang diperdagangkan sesuai dengan standar mutu yang berlaku; e. memberikan peluang terhadap konsumen untuk melakukan uji coba jasa serta memberi jaminan dan garansi terkait jasa transportasi yang diperdagangkan; f. memberikan restitusi/ kompensasi/ ganti rugi kepada konsumen apabila terjadi kerugian dari penggunaan jasa transportasi yang digunakan oleh konsumen; dan g. memberikan restitusi/ kompensasi/ ganti rugi kepada konsumen apabila jasa transportasi yang digunakan oleh konsumen tidak sesuai dengan perjanjian. Sedangkan dalam (UULLAJ) hak-hak Perusahaan Angkutan Umum adalah: untuk menahan barang yang akan dikirim karena tidak terpenuhinya kewajiban sesuai perjanjian, hak untuk memungut biaya tambahan atas barang yang tidak diambil, hak penjualan lelang barang yang tidak diambil sesuai kesepakatan, dan hak untuk memusnahkan barang yang tidak diambil sesuai kesepakatan.

Kedua, peran pemerintah dalam melindungi pelaku usaha jasa transportasi saat pandemic *Covid-19* dapat dilakukan dengan berbagai cara, yaitu: Pemerintah dapat memberikan subsidi kepada para pelaku usaha jasa transportasi agar kebangkrutan para pelaku usaha tidak terjadi; Percepatan pemberian vaksin gratis bagi pekerja di bidang transportasi dan masyarakat umum; dan Tidak mengeluarkan *statement* dan aturan yang tumpang tindih dan berubah-ubah.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Aminah, S. (2016). *Penataan Transprotasi Publik-Privat & Pengembangan Aksesibilitas Masyarakat*. Surabaya: Airlangga University Press.
- Diantha, I.M.P. (2017). *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Fatimah, S. (2019). *Pengantar Transportasi*. Ponorogo: Myria Publisher.
- Fitrah, Muh., & Luthfiah. (2017). *Metode Penelitian: Penelitian Kualitatif, Tindakan Kelas & Studi Kasus*. Sukabumi: CV Jejak.
- Jinca, M.Y. (2011). *Trsanportasi Laut Indonesia: Analisis Sistem & Studi Kasus*. Surabaya: Brillian Internasional.

- Kurhayadi, H., & Rohayati, Y., & Sucipto, B. (2020). *Kebijakan Publik Era Dilitagisasi*. Solok: Insan Cindekia Mandiri.
- Kusrianti, Puspitawati., & Anjarwati. (2019). *Pedoman UMKM*. Sidoarjo: Zafitama Juwara.
- Masrul., dkk. (2020). *Pandemik Covid-19: Persoalan & Refleksi Di Indonesia*. Medan: Yayasan Kita Menulis.
- Patlis, J.M. (2014). *Pedoman Umum Penyusunan Peraturan Daerah*. Bogor: Center For International Forestry Reseach.
- Rahmawati, Intan Nur., & Lubis, Rukiyah. (2014). *Win-Win Solution Sengketa Konsumen*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia.
- Sukiyat, & Suyanto, H, & Effendi, Prihatin. (2019). *Pedoman Penulisan Tugas Akhir*. Surabaya: Jakad Media Publishing.
- Susantono, B. (2013). *1001 Wajah Tranportasi Kita*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Tempo. (2020). *Moda Agnkutan Draat Mudik, Facta Pihilan yang Semakin Berubah*. Tempo Publisher.
- Wahyuni, A., & Mujanarko, S. W. (2020). *Tranprotasi Publik*. Sucopindo Media Pustaka.
- Widodo, K. H. dkk. (2020). *Losigitik Pertokaan di Indonesia*. Yogyakarta: UGM Perss.
- Zaman, N. (2020). *Politik Hukum Dalam Ngeara Kesatuan Upaya Menciptakan Harmonisasi Pembangunan Hukum*. Malang: Literasi Nusantara

B. Artikel Jurnal:

- Astuti, N.K. (2019). Pelindungan Hukume Terhadap Pelaku Usaha & Pengguna Jasa Transportasi Ojek Online Dalam Perkembangan Dinamika Hukum dan Masyarakat. *Jurnal Hukum To-ra*, Vol. 5, (No.3), p. 133-160.
- Berata, Bagus Made Bama Anandika., & Widiatedja, I.G.N. Parikesit. (2016). Perlindungan Hukum terhadap Pelaku Usaha Terkait Wanprestasi yang Dilancarkan Konsumen dengan Cara Hit And Run. *Kertha Semaya*, Vol. 4, (No. 3), p. 1-7.
- Iriyanto, A.M. (2012). Mudik & Keretakan Budaya. *Humanika*, Vol.15, (No.9), p. 1-11.
- Malahayati, Amrizal, Nasir, Muhammad. (2015). Konsep Perlindungan Hukum Dan Hak Asasi Manusia Terhadap Penata Laksana Rumah Tangga Indonesia. *Nanggroe:Jurnal Hukum Tata Negara*, Vol. 4,(No. 1), p. 1-15.
- Setiani, B. (2018). Prinsip-Prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara. *Jurnal Ilmiah Widiya*,

Vol.4, (No.3), p. 103-109.

Simamora, J. (2013). Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Jasa Pengiriman Barang. *Unnes Jurnal Law*, Vol. 2,(No.2), p. 123-128.

Subyakto, B. (2011). Mudik Lebaran. *Jurnal Ekonomi Pembangunan*, Vol.9, (No.2), p. 61-67.

Wendur, Rico Sterio., & Kalalo, Merry E., & Soeikromo, Deasy. (2020). Perlindungan Hukum Terhadap Pelaku Usaha Mikro, Kecil dan Menengah Di Bidang Ritel Di Kota Manado. *Lex Administratum*, Vol. 8, (No.2), p. 5-18.

C. Peraturan Perundang-Undangan:

Undang-Undang No. 7 Tahun 2014 tentang Perdagangan

Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Peraturan Pemerintah (PP) No. 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan Dan Keselamatan Penerbangan, dan lain sebagainya;

Peraturan Pemerintah (PP) No. 58 Tahun 2001 tentang Pembinaan dan Pengawasan Penyelenggaraan Perlindungan Konsumen

Peraturan Pemerintah (PP) No. 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

Peraturan Pemerintah (PP) No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri (Permen) Perhubungan No. PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek,

Permen Perhubungan Nomor 25 Tahun 2020 tentang Pengendalian Transportasi Selama Masa Mudik Idul Fitri Tahun 1441 Hijriyah Dalam Rangka Pencegahan Penyebaran *Corona Virus Disease* 2019 (Covid-19)

Surat Eradan (SE) Ketua Pelaksana Gugus Tugas Percepatan Penanganan Covid-19 Nomor 4 Tahun 2020 tentang Protokol Kesehatan Perjalanan Orang Dalam Masa Pandemi Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).

Surat Eradan (SE) Dirjen Perhubungan Udara Nomor 32 Tahun 2020 tentang Petunjuk Operasional Transportasi Udara Untuk Pelaksanaan Pembatasan Perjalanan Orang Dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (Covid-19).

Surat Eradan No. 13 Tahun 2021 tentang Peniadaan Mudik Hari Raya Idul Fitri Tahun 1442 H dan Upaya Pengendalian Penyebaran *Covid-19* Selama Bulan Suci Ramadan 1442 H