

**ANALISIS YURIDIS PENETAPAN TARIF ANTARA TRANSPORTASI
KONVENSIONAL DENGAN TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI
ONLINE (STUDI: PASAL 5 TENTANG LARANGAN PERJANJIAN
PENETAPAN HARGA UNDANG-UNDANG NOMOR 5
TAHUN 1999 TENTANG LARANGAN PRAKTIK
MONOPOLI DAN PERSAINGAN USAHA
TIDAK SEHAT)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat Memperoleh Gelar
Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum

OLEH :

R.A. HEFIANI DWI PUTRI PRATIWI

125010107111024



**KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM
MALANG
2016**

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufiq, hidayah serta karunia yang tiada henti, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini sebagai syarat untuk memperoleh gelar kesarjanaan dalam ilmu hukum di Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang..

Tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Dr. Rachmadi Safa'at.SH.,Msi. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang yang telah memberikan fasilitas dan dukungan pada penyusunan skripsi ini;
2. Bapak Dr. Budi Santoso, SH.,LLM selaku Ketua Bagian Hukum Perdata yang telah mendukung serta mengarahkan penulis dalam penyusunan skripsi ini;
3. Ibu Dr. Hanif Nur W.SH.MH selaku Dosen Pembimbing utama yang telah banyak sekali membantu, memberi masukan, dan bimbingannya serta kesabarannya kepada penulis dalam penulisan skripsi ini;
4. Bapak M.Zairul Alam, SH.MH selaku Dosen Pembimbing kedua yang telah banyak sekali membantu, memberikan masukan, dan bimbingannya serta kesabarannya kepada penulis dalam penulisan skripsi ini;
5. Kepada kedua orang tuaku, K.R.M.P. Tonny Bambang Pramono S.H, M.Hum dan Dra. Nurul Kamariyah, terima kasih atas semangat, dorongan dan bantuan serta doa hingga skripsi ini bisa terselesaikan, sungguh tiada arti suatu apapun karya ini melainkan tanpa kalian;

6. Kepada sahabat-sahabat seperjuangan sejak SMA sampai sekarang yang kehadirannya telah ku anggap sebagai saudara yaitu Jelika Wisye, Fransisca Monica, Bernareta Lois, dan Ruth Kartika;
7. Teman-Teman sekaligus sahabat-sahabatku di lingkungan kampus dan seperjuangan penulis skripsi yaitu Maulina Dina, Hernanda Fitriani, Astrid Puspitasari, dan Lendy Felandia terima kasih telah menemaniku selama berada di kampus dan di luar kampus, berkumpul bersama, teman curhat, mengerjakan tugas bersama. Serta teman-teman KKN 2015 dan semua temanku di FH 12 Universitas Brawijaya Malang yang tidak dapat kusebutkan satu persatu, terimakasih atas kebersamaannya;
8. Semua pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu, yang telah memberikan semangat baik berupa dorongan dan nasihat selama penyusunan skripsi ini.

Walaupun hasil penelitian ini masih mengandung ketidaklengkapan informasi dan analisis yang disajikan, akan tetapi diharapkan hasil ini dapat memberikan banyak manfaat bagi penentuan langkah perumusan kebijakan selanjutnya.

Segala tanggapan dan komentar bagi penyempurnaan lebih lanjut sangat diharapkan dan akhirnya mudah-mudahan hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi semua pihak

Malang, Desember 2016

Penulis

R.A. Hefiani Dwi Putri Pratiwi

DAFTAR ISI

| | |
|---------------------------------|-----|
| Lembar Persetujuan | i |
| Lembar Pengesahan | ii |
| Kata Pengantar | iii |
| Daftar Isi | iv |
| Daftar Tabel | v |
| Daftar Lampiran | vi |
| Abstrak | vii |

BAB I PENDAHULUAN

| | |
|---------------------------------------|----|
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah | 10 |
| C. Tujuan Penelitian | 10 |
| D. Manfaat Penelitian | 10 |
| 1. Manfaat Teoritis | 10 |
| 2. Manfaat Praktis | 11 |
| E. Sistematika Penulisan | 12 |
| F. Definisi Operasional | 13 |

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

| | |
|--|----|
| A. Tinjauan Umum Hukum Persaingan Usaha | 15 |
| 1. Sejarah Hukum Persaingan Usaha di Indonesia | 15 |
| 2. Pengertian Hukum Persaingan Usaha Tidak Sehat | 17 |
| 2.1. Perjanjian yang dilarang | 19 |
| 2.2. Kegiatan yang dilarang | 23 |
| 2.3. Penyalahgunaan posisi dominan | 26 |

| | |
|--|----|
| 3. Pendekatan Yuridis di dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat | 27 |
| 4. Pengertian tentang Komisi Pengawas Persaingan Usaha | 29 |
| B. Tinjauan Umum Tentang Transportasi | 33 |
| 1. Pengertian Transportasi | 33 |
| 2. Dasar Hukum Transportasi | 39 |
| 3. Manajemen Transportasi | 42 |
| 4. Tarif Transportasi | 43 |

BAB III METODE PENELITIAN

| | |
|---|----|
| A. Jenis Penelitian | 47 |
| B. Metode Pendekatan | 47 |
| C. Sumber Bahan Hukum | 48 |
| D. Metode Pengumpulan Bahan Hukum | 49 |
| E. Metode Analisis Bahan Hukum | 49 |
| F. Definisi Konseptual | 50 |

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

| | |
|---|----|
| A. Keterkaitan Pasar Bersangkutan Yang Sama (Relevant Market) Antara Taksi Konvensional Dengan Taksi Berbasis Aplikasi..... | 52 |
| 1. Urgensi Mengetahui Pasar Bersangkutan Yang Sama Di Dalam Hukum Persaingan Usaha | 52 |
| 2. Pengertian Pasar Bersangkutan Sama (Relavant Market) | 58 |
| 3. Konsep Pasar Bersangkutan | 60 |
| 3.1.Pasar Bersangkutan Produk | 60 |
| 3.2.Pasar Bersangkutan Geografis | 64 |
| 4. Penentuan Definisi Pasar Bersangkutan | 66 |
| 4.1.Dilihat dari pasar produk | 66 |
| 4.2.Dilihat dari pasar geografis | 69 |

5. Analisa Pasar bersangkutan terkait dengan Taksi Konvensional dengan Taksi berbasis aplikasi online 69

B. Analisa Penetapan Tarif Batas Bawah DPD Organda Melalui Perspektif Hukum Persaingan Usaha 75

1. Terbentuknya Harga Di Dalam Pasar 75
- 1.1.Permintaan (*Demand*) 77
- 1.2.Penawaran (*Supply*) 78
- 1.3.Konsep Biaya 79
2. Penetapan Harga Di Dalam Hukum Persaingan Usaha 81
3. Penetapan Harga berdasarkan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat 85
4. Analisis Penetapan Tarif Batas Bawah dalam Surat Keterangan Nomor: 512.DPD/ORG-DKI/1/2015 93

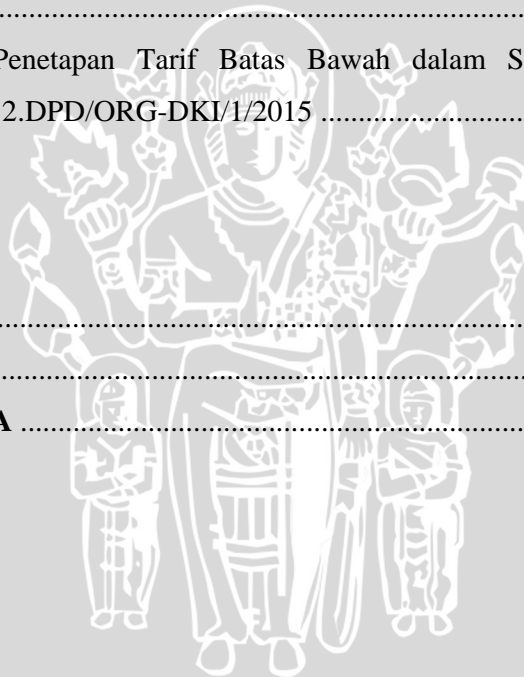
BAB V PENUTUP

- A. Kesimpulan 100**

- B. Saran 101**

DAFTAR PUSTAKA 102

LAMPIRAN



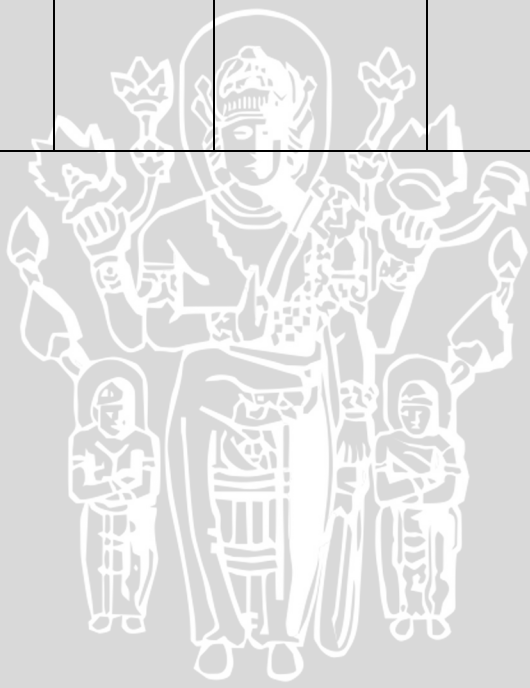
DAFTAR TABEL

1. Tabel Orisinalitas Penelitian

Terdapat beberapa penelitian karya ilmiah yang menjadi dasar metode penelitian ini, yakni :

| No | Nama | Fak/ univ | Judul | Tahun | Pembeda |
|----|---------------------------|---------------------------------------|---|-------|--|
| 1 | Dela Wanti Widyantari | Hukum/ univ brawijaya malang | Tinjauan Yuridis Keterkaitan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Perlindungan Konsumen Di Indonesia (Studi Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 26/KPPU- L/2007 Tentang Kartel SMS dan Nomor 25/KPPU- I/2009 Tentang Penetapan Harga <i>Fuel Surcharge</i> | 2014 | Perbedaan dengan penulis ialah bahwa penulis lebih kepada penelitian tentang pasar bersangkutan (<i>Relevant Market</i>) dengan penetapan tarif batas bawah berdasarkan surat keterangan Organda DKI Jakarta nomor 512.DPD/ ORG-DKI/ 1/ 2015 dan mengkaitkan isu hukum taksi konvensional dengan transportasi berbasis aplikasi online sedangkan sdr Dela wanti lebih meneliti terhadap keterkaitan terhadap hukum persaingan usaha dengan perlindungan konsumen dengan isu hukum tentang kartel SMS |
| 2 | Yovianko Salomo P.Sinegar | Hukum/ univ Indonesia | Analisa Dugaan Penetapan tarif | 2011 | Perbedaan dengan penulis ialah bahwa penulis |

| | | | | |
|--|--|--------------|---|--|
| | | <p>Depok</p> | <p>bawah taksi di Provinsi DKI Jakarta menurut hukum persaingan usaha</p> | <p>lebih meneliti terhadap pasar bersangkutan (<i>Relevant Market</i>) dan penetapan tarif batas bawah dengan permasalahan antara taksi konvensional dengan taksi online sedangkan sdr. Yovianko lebih meneliti dampak penetapan tarif batas bawah dengan penetapan SKEP-011/DPD-OGD/VI/2008</p> |
|--|--|--------------|---|--|



DAFTAR LAMPIRAN

1. Surat Pernyataan Keaslian Skripsi
2. Surat keterangan Deteksi Plagiasi Nomor 1066/Plagiasi/FH/2016
3. Surat Penetapan Pembimbing Skripsi Nomor 1053 UN10.1/AK/2016
4. Surat Keterangan Terjemahan Judul dan Abstraksi Skripsi Nomor 50/Lab.Bhs Inggris/FH/2016
5. Formulir Perubahan Judul
6. Kartu Bimbingan Skripsi Bagian Perdata



SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

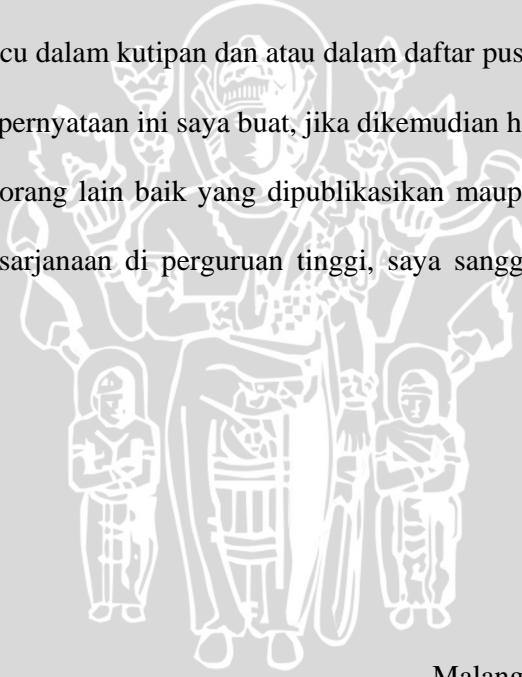
Yang bertanda tangan di bawah ini, saya:

Nama : R.A. Hefiani Dwi Putri Pratiwi

Nim : 125010107111024

Menyatakan bahwa dalam penulisan karya ilmiah hukum/skripsi ini adalah asli karya penulis, tidak ada karya/data orang lain yang dipublikasikan, juga bukan karya orang lain dalam rangka mendapatkan gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, selain yang diacu dalam kutipan dan atau dalam daftar pustaka.

Demikian surat pernyataan ini saya buat, jika dikemudian hari terbukti karya ini merupakan karya orang lain baik yang dipublikasikan maupun dalam rangka memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, saya sanggup dicabut gelar kesarjanaan saya.



Malang, Desember 2016

Yang menyatakan,

R.A. Hefiani Dwi Putri Pratiwi

Nim. 125010107111024



Analisis Yuridis Penetapan Tarif Antara Transportasi Konvensional Dengan Transportasi Berbasis Aplikasi Online

(Studi: Pasal 5 Tentang Larangan Perjanjian Penetapan Harga Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat)

R.A.Hefiani Dwi Putri Pratiwi., Dr.Hanif Nur W.SH.MH, M.Zairul Alam.SH.MH

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Email : Putrihefiani@gmail.com

ABSTRAK

Pada karya tulis ini, penulis mengangkat permasalahan mengenai penetapan tarif batas bawah pada taksi konvensional dan taksi berbasis aplikasi online. Pemilihan tema tersebut dilatarbelakangi oleh munculnya surat keterangan DPD Organda DKI Jakarta nomor 512.DPD/ORG-DKI/1/2015 yang isinya tarif angkutan turun sekitar Rp.500,-. Akibat penetapan tersebut taksi konvensional tidak dapat bersaing dengan taksi berbasis aplikasi online. sehingga penetapan tarif batas bawah dapat memicu adanya pelanggaran terhadap hukum persaingan usaha di Indonesia.

Berdasarkan hal tersebut di atas, karya tulis ini mengangkat rumusan masalah : (1) Apakah taksi berbasis aplikasi online dan taksi konvensional mempunyai pasar bersangkutan yang sama? (2) Apakah penetapan tarif batas bawah di dalam keputusan DPD Organda yang dituangkan dalam Surat Keterangan Nomor 512.DPD/ORG-DKI/1/2015 melanggar pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat tentang Penetapan Harga? Kemudian pada karya tulis ini penulis menggunakan metode penelitian normatif, dengan dua metode pendekatan yaitu pendekatan perundang-undangan dan pendekatan kasus, dimana bahan penelitian terdiri dari (1) Bahan hukum primer yang didapat dari peraturan perundang-undang nasional. (2) Bahan hukum sekunder, meliputi pendapat para ahli hukum di bidangnya yang diperoleh dari hasil studi dokumentasi berupa literatur-literatur yang berkaitan dengan masalah Hukum Persaingan Usaha Tidak Sehat (3) Bahan hukum tersier, yang didapat dari berbagai macam kamus hukum dan kamus bahasa.

Dalam pembahasan akan dibahas mengenai pasar bersangkutan yang sama antara taksi konvensional dengan taksi berbasis aplikasi online serta analisis penetapan tarif batas bawah yang melanggar penetapan harga pasal 5 undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

Menyikapi hal tersebut, maka penulis berharap agar Pemerintah sebaiknya membentuk suatu peraturan yang lebih lengkap dan efektif mengenai Transportasi berbasis aplikasi online. Hal ini mengingat bahwa peraturan tentang Hukum Persaingan Usaha yang berlaku selama ini boleh dikatakan sangat sederhana.

Kata kunci : Hukum Persaingan Usaha, Penetapan tarif, Tarif batas bawah, transportasi berbasis aplikasi online

Juridical Analysis on Determination of Rates of Conventional Transportation and Transportation Based on Applications Online

(A Study on Article 5 about the prohibition of Pricing Agreement based on Law No. 5 year 1999 concerning Prohibition of Monopolistic Practices and Unfair Competition)

R.A.Hefiani Dwi Putri Pratiwi., Dr.Hanif Nur W.SH.MH, M.Zairul Alam.SH.MH

UB Faculty of Law

Email: Putrihefiani@gmail.com

ABSTRACT

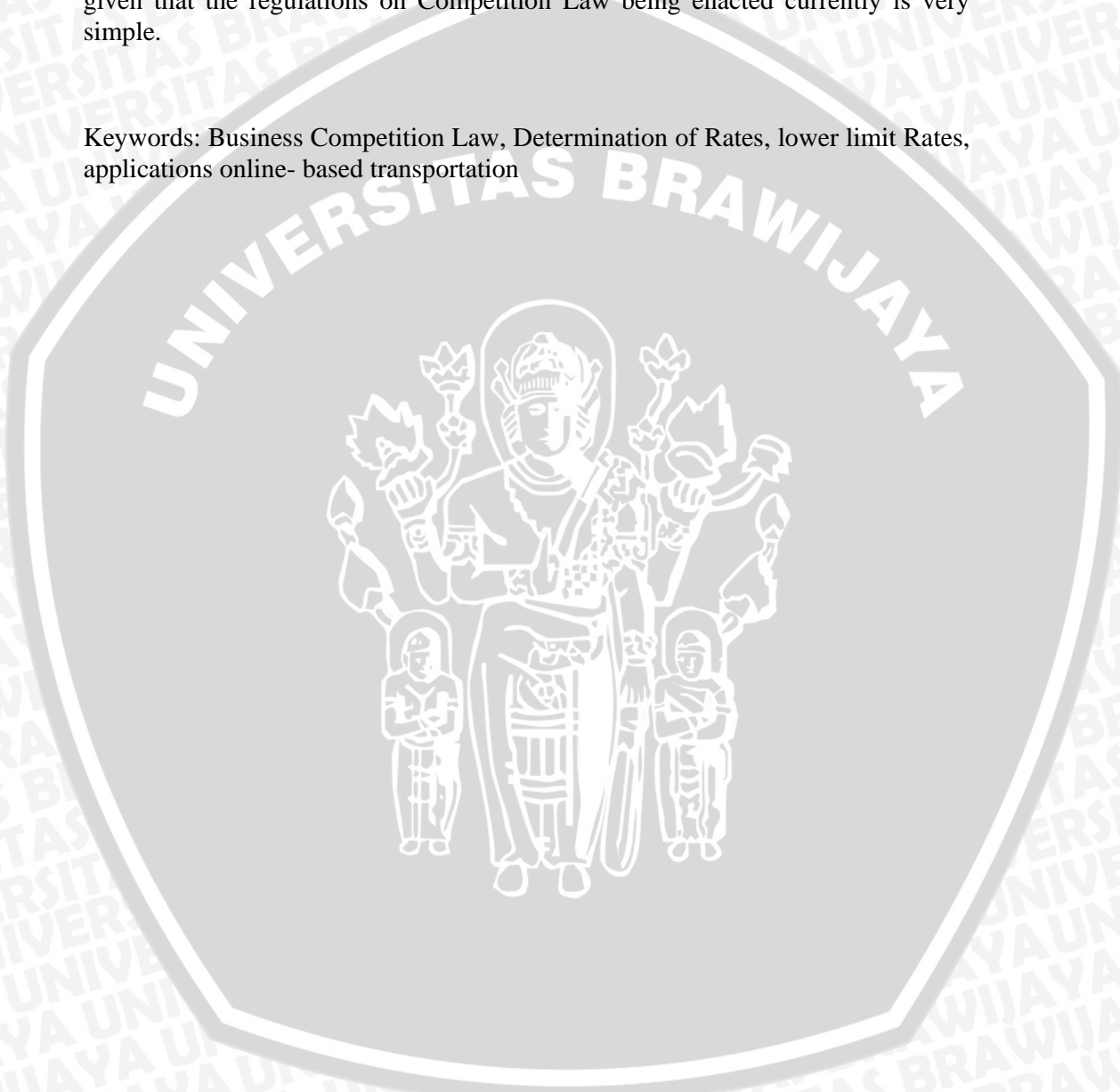
In this paper discusses the issue concerning the establishment of the lower limit of fare on conventional taxi and online application-based taxi. The discussion on the matter is motivated by the emergence of a document of DPD Organda DKI Jakarta number 512.DPD / ORG-DKI / 1/2015 stating that the public transportation fare fell by about Rp 500, -. As a result of the determination, conventional taxis can not compete with the online app-based taxi. Therefore, the establishment of lower limit of fare can trigger a violation of business competition law in Indonesia.

The research problems of this research are: (1) Do the online app-based taxi and conventional taxis have the same relevant market? (2) Does the establishment of the lower Is the tariff setting lower limits on the DPD decision Organda as outlined in the Certificate No. 512.DPD / ORG-DKI / 1/2015 violate article 5 of Law No. 5 year 1999 on the prohibition of Monopolistic Practices and Unfair Competition on Pricing? This research uses the normative research method with legislation and case approach. the research materials are (1) the primary legal materials obtained from national law. (2) Secondary materials consisting of the opinion of legal experts in the field obtained from documentation of the findings of the study in the form of literature related to the problems Unfair Competition Law (3) tertiary law material, obtained from various legal and language dictionaries.

In the discussion section discusses the same relevant market of conventional cab and that of a online application-based taxi and analysis of the lower limit of the tariff pricing settlement that violates article 5 of Law No. 5 year 1999 on the prohibition of monopolistic practices and unfair business competition.

In response to the case, it is expected that the Government should establish a rule that is more complete and effective on online application-based transport. It is given that the regulations on Competition Law being enacted currently is very simple.

Keywords: Business Competition Law, Determination of Rates, lower limit Rates, applications online- based transportation



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia dalam melakukan kegiatan sehari-hari membutuhkan sarana untuk berpindah-pindah tempat. Kegiatan ini dinamakan dengan transportasi atau pengangkutan. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan bangsa dan kesatuan negara¹. Hal ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan terhadap jasa angkutan bagi mobilitas manusia serta benda dari dan ke seluruh pelosok tanah air bahkan dari dan ke luar negeri, selain itu transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi tetapi belum berkembang sebagai upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya². Di dalam pasal 1 angka 3 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas.

Pengangkutan atau transportasi memiliki bermacam-macam bentuk seperti transportasi angkutan darat, transportasi angkutan laut dan transportasi angkutan udara. Transportasi angkutan darat adalah alat pemindahan orang atau barang dengan menggunakan jalanan umum di wilayah daratan. Contohnya seperti Taksi,

¹Koran Kaltim, "Cerdas Bersama Rakyat", <http://www.korankaltim.com/dishub-harus-utamakan-kepentingan-warga/>, pada tanggal 25 november 2016 pukul 10.37 WIB.

²Rahayu Hartini, **Hukum Pengangkutan**, Malang: UMM PRESS, 2007, hlm. 53.

Bus umum, mobil pribadi, dan lain sebagainya. Transportasi angkutan laut adalah alat pemindahan orang atau barang dengan melintasi wilayah perairan, contohnya seperti kapal, perahu, rakit dan lain sebagainya. Sedangkan transportasi angkutan udara ialah alat pemindahan orang atau barang dengan menggunakan jalur angkasa, seperti pesawat terbang, balon udara, dan lain-lain. Dalam pelaksanaannya, kegiatan transportasi pengangkutan mempunyai manajemen atau struktur organisasi yang menyediakan jasa angkutan dalam hal ini dikenal pula sebagai perusahaan pengangkutan. Menurut definisi yang umumnya berlaku, manajemen transportasi adalah kegiatan yang dilaksanakan oleh bagian transportasi atau unit dalam organisasi industri atau perdagangan dan jasa lain (*manufacturing businesss and service*) untuk memindahkan/mengangkut barang atau penumpang dari suatu lokasi ke lokasi lain secara efektif dan efisien³, seperti halnya manajemen transportasi yang bernama Taksi.

Taksi merupakan salah satu jenis pengangkutan darat yang mengangkut orang dan memiliki ciri-ciri seperti yang dikatakan di dalam Keputusan Menteri Nomor 35 tahun 2003, pelayanan angkutan taksi ialah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas meliputi daerah kota atau perkotaan (Pasal 29). Sementara menurut Pasal 29 ayat (2), pelayanan angkutan taksi diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Tidak terjadwal
- b. Dilayani dengan mobil penumpang umum jenis sedan atau station wagon dan van yang memiliki kontruksi seperti sedan sesuai standar teknis yang ditetapkan Direktur Jenderal

³ Nur Nasution, **Manajemen Transportasi**, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004, hlm. 104.

- c. Tarif angkutan berdasarkan argometer
- d. Pelayanan dari pintu ke pintu

Seiring dengan perkembangan masyarakat yang semakin meluas, bisnis taksi semakin berkembang pula. Keanekaragaman inovasi menjadi sumber dari wirausaha atau pengusaha taksi dalam melakukan keuntungan nilai jualnya. Inovasi adalah suatu kunci untuk memenangkan suatu persaingan usaha. Salah satu bentuk inovasi tersebut ialah dengan munculnya Transportasi berbasis aplikasi online. Transportasi jenis ini mengeluarkan beberapa jenis pengangkutan yang dapat dipesan secara langsung melalui aplikasi telepon pintar (*smartphone*) berupa taksi, penyewaan mobil, ojek, dan bahkan menerima layanan antar barang. Transportasi jenis ini awalnya diterima dengan baik oleh masyarakat, permintaan konsumenpun semakin meningkat karena layanan yang diberikan selain cepat dan canggih, ia juga murah dan memberikan beberapa promo-promo menarik.

Sayangnya, transportasi berbasis aplikasi yang memberikan layanan Taksi mendapat beberapa keluhan dari pesaingnya, yaitu Taksi konvensional. Taksi konvensional adalah sebutan dari taksi yang tidak menggunakan sistem layanan aplikasi di dalam ponsel pintar. Taksi konvensional ini beranggapan bahwa pendapatan mereka menurun drastis sejak hadirnya transportasi berbasis aplikasi online. Sehingga, mereka melakukan demonstrasi besar-besaran untuk menentang dan menolak hadirnya transportasi berbasis aplikasi online⁴. Beberapa kemukakan alasan yang berkaitan dengan maraknya layanan taksi online ialah karena transportasi berbasis aplikasi online tidak memiliki izin resmi dari pengangkutan

⁴Jelas Berita, "Media Online Masa Kini", <http://www.jelasberita.com/2016/03/24/5-alasan-mengapa-taksi-konvensional-mengamuk/>, pada tanggal 12 Agustus 2016 pukul 08.16 WIB.

umum seperti tidak mempunyai badan usaha resmi, tidak uji kir, tidak membayar pajak dan bahkan mereka dapat menentukan tarifnya sendiri. Khususnya berkenaan dengan tarif, berbeda dengan taksi online, taksi konvensional tunduk kepada undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang berdasarkan argometer yang diatur di dalam keputusan menteri nomor 35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum⁵.

Disisi lain, kehadiran layanan taksi online disambut gembira oleh konsumen. Terutama disebabkan adanya kemudahan-kemudahan yang diberikan oleh produsen ini, seperti ongkos lebih murah ditambah lagi promo-promo yang diberikan contohnya memberikan potongan argo sejumlah Rp.30.000 untuk pelanggan yang melakukan pemesanan menggunakan operator indosat, selain itu pemesanan yang lebih cepat dan tepat, dan lain sebagainya⁶.

Kementerian perhubungan melalui keputusan menteri nomor 32 tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek memberikan kesempatan kepada transportasi berbasis aplikasi online khususnya taksi yang isinya ialah bahwa taksi online wajib mendaftarkan diri dan nama dalam STNK harus berbadan hukum atau sesuai pasal 139 ayat 4 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bahwa *“Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan*

⁵Detik News, <http://news.detik.com/berita/3164252/ini-isi-surat-menhub-jonan-ke-menkominfo-meminta-aplikasi-grab-car-dan-uber-diblokirpada> tanggal 08 Agustus 2016 pukul 08.10 WIB.

⁶Maxmaroe.com, “Belajar Internet Marketing”, <https://www.maxmanroe.com/grabtaxi-inovasi-kemudahan-booking-taksi-aman-cepat-dan-tepat.html> pada tanggal 12 Agustus 2016 pukul 09.21 WIB.

ketentuan peraturan perundang-undangan.” Penyelenggaraan taksi online dijabarkan lebih lanjut dalam Bab IV tentang penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Selain itu, solusi yang diberikan oleh kementerian perhubungan ialah dengan membentuk badan usaha resmi yaitu Koperasi. Dan saat ini transportasi berbasis aplikasi online termasuk GrabCar dan UberTaksi akhirnya resmi menjadi badan hukum koperasi di bawah naungan Koperasi Jasa Perkumpulan Pengusaha Rental Indonesia (PPRI)⁷.

Sesungguhnya permasalahan yang menjadi dasar keberatan dari penyedia jasa layanan taksi konvensional adalah berkenaan dengan penetapan tarif layanan taksi online. Semenjak DPD organda mengeluarkan putusannya dalam surat keterangan Nomor. 512.DPD/ORG-DKI/1/2015 yang isinya bahwa tarif angkutan umum turun senilai Rp.500,- (lima ratus rupiah) dan anehnya lagi tarif tersebut seperti hanya diterapkan kepada taksi konvensional saja. Alasan utama DPD Organda menetapkan kembali tarif batas bawah ialah karna harga BBM yang semakin naik dan untuk meredakan kericuhan antara taksi konvensional dan taksi berbasis aplikasi online⁸.

Penetapan tarif batas bawah dianggap sebagai wujud jalan keluar di tengah sengitnya persaingan layanan taksi. Tetapi, permasalahan transportasi atau pengangkutan tersebut tidak akan selalu dapat diselesaikan dengan adanya penetapan tarif batas bawah. Penetapan tarif batas bawah dapat memunculkan adanya dampak negatif. Awalnya, tarif batas bawah bertujuan untuk melindungi pengusaha-pengusaha kecil. Tetapi, dampak dari tarif batas bawah juga lebih

⁷Rappler, <http://www.rappler.com/indonesia/126060-grabcar-uber-resmi-jadi-badan-hukum-koperasi> , pada tanggal 12 Agustus 2016 pukul 10.08 WIB.

⁸Industri, “E paper bisnis Indonesia”, <http://industri.bisnis.com/read/20160323/98/530950/kppu-hapus-tarif-bawah-taksi-konvensional>, pada tanggal 08 Agustus 2016 pukul 08.10 WIB.

menguntungkan pengusaha besar karena efisiensi dan pada akhirnya konsumenlah yang harus membayarnya. Bahkan sebelumnya, pemerintah hanya memberlakukan tarif transportasi yaitu tarif batas atas⁹.

Fenomena inovasi teknologi dalam pelayanan taksi online sesungguhnya adalah sebuah hal yang biasa dilakukan untuk memenangkan sebuah persaingan yang sehat. Dimana pelaku usaha harus mampu menggali potensi sendirinya. Keunggulan dan kecerdasan dalam bersaing sangatlah penting agar inovasi tersebut dapat berjalan terus tanpa menimbulkan akibat adanya persaingan usaha tidak sehat.

Menurut Yovianko, undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, yang untuk selanjutnya disebut dengan undang-undang persaingan usaha merupakan salah satu instrumen hukum yang penting dalam mendorong tercapainya efisiensi ekonomi dan menciptakan iklim kesempatan yang sama bagi semua pelaku usaha di Indonesia¹⁰. Undang-Undang persaingan usaha sebagai salah satu *competitive tools* bertujuan untuk melindungi konsumen, menumbuhkan iklim usaha yang memberikan peluang keuntungan melalui terciptanya persaingan usaha yang sehat dan menjamin kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi setiap orang, mencegah praktik-praktik monopoli, serta menciptakan efektivitas dan efisiensi

⁹ KPPU, "Komisi Pengawas Persaingan Usaha", <http://www.kppu.go.id/id/blog/2016/02/kppu-kaji-dampak-tarif-batas-bawah-terhadap-ekonomi/>, pada tanggal 08 Agustus 2016 pukul 08.20 WIB.

¹⁰ Yovianko Salomo, **Analisa Dugaan Penetapan Tarif Batas Bawah Taksi di Provinsi DKI Jakarta Menurut Hukum Persaingan usaha**, Skripsi Tidak diterbitkan, Depok, Universitas Indonesia, 2011, hlm. 15.

dalam kegiatan usaha, yang pada akhirnya bermuara pada satu titik yaitu kesejahteraan rakyat¹¹.

Menurut penulis, persaingan usaha ialah suatu kegiatan di bidang ekonomi yang dilakukan oleh kedua belah pihak atau lebih yang menimbulkan dampak terhadap suatu barang atau jasa tersebut, mana yang lebih baik dan mana yang lebih sering dicari. Sedangkan menurut pasal 1 angka 6 undang-undang nomor 5 tahun 1999, persaingan usaha tidak sehat ialah *“persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha.”*

Mengenai penetapan tarif menurut pasal 5 ayat (1) yaitu *“pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan/atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama”* adalah hal yang dilarang. Sebenarnya, penetapan tarif bisa dikecualikan dari undang-undang nomor 5 dengan mengingat pasal 50 huruf a yang mengatakan: perbuatan dan/atau perjanjian yang bertujuan melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Tetapi, tarif taksi yang mendapat persetujuan pemerintah hanya tarif batas atas. Sehingga penetapan tarif atas taksi tentunya bukanlah sebuah pelanggaran persaingan usaha. Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan maupun peraturan pelaksanaannya tidak memberikan penjelasan apakah tarif taksi yang disetujui pemerintah hanya boleh satu jenis atau bisa lebih daripada satu jenis tarif. Dengan demikian mengingat pihak yang menetapkan tarif batas bawah

¹¹Ibid., Hlm.15.

ialah organda DKI sendiri tanpa ada persetujuan pemerintah maka seharusnya untuk tindakan penetapan tarif bawah taksi ialah perjanjian yang dilarang dalam undang-undang persaingan usaha.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik meneliti lebih dalam dan menguraikannya dalam sebuah skripsi yang berjudul **“ANALISIS YURIDIS PENETAPAN TARIF ANTARA TRANSPORTASI KONVENSIONAL DENGAN TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI ONLINE (STUDI: PASAL 5 TENTANG LARANGAN PERJANJIAN PENETAPAN HARGA UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 TENTANG LARANGAN PRAKTIK MONOPOLI DAN PERSAINGAN USAHA TIDAK SEHAT)”**

B. Tabel Orisinalitas Penelitian

Terdapat beberapa penelitian karya ilmiah yang menjadi dasar metode penelitian ini, yakni :

| No | Nama | Fak/ univ | Judul | Tahun | Pembeda |
|----|-----------------------|------------------------------|---|-------|--|
| 1 | Dela Wanti Widyantari | Hukum/ univ brawijaya malang | Tinjauan Yuridis Keterkaitan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Perlindungan Konsumen Di Indonesia (Studi Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 26/KPPU-L/2007 Tentang Kartel | 2014 | Perbedaan dengan penulis ialah bahwa penulis lebih kepada penelitian tentang pasar bersangkutan (<i>Relevant Market</i>) dengan penetapan tarif batas bawah berdasarkan surat keterangan Organda DKI Jakarta nomor 512.DPD/ ORG-DKI/ 1/ 2015 dan mengkaitkan isu hukum taksi |

| | | | | | |
|---|---------------------------|-----------------------------|---|------|--|
| | | | SMS dan Nomor 25/KPPU-I/2009 Tentang Penetapan Harga <i>Fuel Surcharge</i> | | konvensional dengan transportasi berbasis aplikasi online sedangkan sdr Dela wanti lebih meneliti terhadap keterkaitan terhadap hukum persaingan usaha dengan perlindungan konsumen dengan isu hukum tentang kartel SMS |
| 2 | Yovianko Salomo P.Sinegar | Hukum/ univ Indonesia Depok | Analisa Dugaan Penetapan tarif bawah taksi di Provinsi DKI Jakarta menurut hukum persaingan usaha | 2011 | Perbedaan dengan penulis ialah bahwa penulis lebih meneliti terhadap pasar bersangkutan (<i>Relevant Market</i>) dan penetapan tarif batas bawah dengan permasalahan antara taksi konvensional dengan taksi online sedangkan sdr. Yovianko lebih meneliti dampak penetapan tarif batas bawah dengan penetapan SKEP-011/DPD-OGD/VI/2008 |

Berdasarkan tabel diatas, maka dapat disimpulkan bahwa penulis berusaha untuk meneliti lebih dalam terhadap persaingan antara Taksi Konvensional dan Taksi Berbasis Aplikasi Online yang menyangkut adanya penetapan tarif batas

bawah sedangkan beberapa penulis diatas yakni saudara Dela dan saudara Yovianko, mereka cenderung membahas permasalahan yang tidak ada kaitannya dengan taksi online (karena saat itu taksi online belum ada) melainkan hanya larangan perjanjian penetapan harga saja.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, rumusan masalah yang dapat ditarik dan pembahasan yang akan diteliti ialah:

1. Apakah Taksi Berbasis Aplikasi Online dan Taksi Konvensional mempunyai pasar bersangkutan yang sama?
2. Apakah penetapan tarif batas bawah di dalam keputusan DPD Organda yang dituangkan dalam Surat Keterangan Nomor 512.DPD/ORG-DKI/1/2015 melanggar pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat tentang Penetapan Harga?

D. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang dicapai ialah :

1. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis Taksi konvensional dengan Taksi berbasis aplikasi Online mempunyai pasar bersangkutan yang sama.
2. Untuk mengidentifikasi dan menganalisis penetapan tarif batas bawah dalam surat keterangan nomor 512.DPD/ORG-DKI/1/2015.

E. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian dari penulisan ini dibagi menjadi 3 yaitu :

1. Manfaat Teoritis

- a. Penelitian ini dilakukan untuk pengembangan pengetahuan ilmu hukum pada umumnya dan pada khususnya tentang permasalahan terhadap penetapan tarif pada transportasi konvensional maupun berbasis aplikasi
- b. Sebagai tambahan literatur dan bahan-bahan informasi ilmiah yang dapat dijadikan acuan terhadap penelitian-penelitian sejenis untuk tahap berikutnya.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi praktisi hukum

Dalam hasil penelitian ini diharapkan dapat menjelaskan bagi masyarakat tentang peran serta dalam pelaksanaan transportasi di Indonesia. Serta sebagai bahan kepustakaan dalam upaya mengembangkan ilmu hukum, khususnya mengenai kebijakan pemerintah dalam pengaturan tarif transportasi.

b. Bagi Masyarakat

Sebagai bahan informasi dan diharapkan dapat memberikan manfaat dan penjelasan serta pengetahuan bagi masyarakat umumnya mengenai tarif transportasi

c. Bagi Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU)

Sebagai bahan masukan guna melaksanakan penyelidikan lebih lanjut terhadap kebijakan penetapan tarif yang dilarang oleh Peraturan Perundang-undangan

d. Bagi penulis sendiri

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai media untuk mengasah kemampuan dalam menganalisis permasalahan dan guna memenuhi tugas akhir untuk memperoleh gelar sarjana.

F. Sistematika Penelitian

Untuk mendapatkan suatu hasil penulisan yang baik maka diperlukan suatu sistematika penulisan yang benar, demikian pula dengan proposal ini yang terdiri dari 4 (empat) bab, yang mana setiap bab-babnya terdiri dari rangkaian pembahasan yang berhubungan satu dengan yang lain. Sehingga membentuk suatu uraian sistematis dalam kesatuan yang terdiri dari:

BAB I

PENDAHULUAN

Dalam bab ini dijelaskan Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Metode Penelitian, dan Sitematika Penulisan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini tinjauan pustaka berisi kajian berupa pengertian serta teori di dalam Hukum persaingan usaha dan kajian berupa transportasi beserta pengaturannya.

BAB III

METODE PENELITIAN

Dalam bab ini penulis menjelaskan tentang metode penelitian yang akan digunakan dalam meneliti permasalahan yang akan dibahas

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan tentang permasalahan yang diangkat di dalam penelitian yaitu tentang analisis yuridis persaingan usaha terhadap penetapan tarif transportasi konvensional dengan transportasi berbasis aplikasi online berdasarkan keputusan penetapan tarif batas bawah.

BAB V

PENUTUP

Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran dari permasalahan yang ada. Kesimpulan merupakan uraian jawaban dari rumusan masalah yang telah dijabarkan didalam pembahasan. Saran berisi tentang harapan mengenai hasil kajian ke arah yang lebih baik untuk masa yang akan datang.

G. Definisi Operasional

Dalam melakukan penelitian ini, perlu adanya kriteria maupun batasan operasionalnya dari beberapa konsep yang digunakan dalam penulisan ini, yaitu:

1. Transportasi

Transportasi (Trans = perpindahan dan Port = tempat asal dan tujuan) adalah perpindahan benda atau manusia dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin¹².

2. Tarif transportasi

Tarif transportasi adalah harga jasa yang dibayar oleh pengurus jasa transportasi¹³.

¹² Zulfar Sani, **Transportasi (Suatu Pengantar)**, Jakarta: UI PRESS, 2010, hlm 2.

¹³ Raharjo Adisasmita, **Analisis Kebutuhan Transportasi**, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2015, hlm 81.

3. Aplikasi

Suatu program berbentuk perangkat lunak yang berjalan pada suatu sistem tertentu yang berguna untuk membantu berbagai kegiatan yang dilakukan oleh manusia¹⁴.

4. Monopoli

Monopoli adalah penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau atas penggunaan jasa tertentu oleh suatu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha¹⁵.

5. Persaingan usaha tidak sehat

Adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha¹⁶.

¹⁴Pengertian Definisi, <http://pengertiandefinisi.com/pengertian-aplikasi-dan-sejarah-perkembangan-aplikasi/> pada tanggal 30 maret 2016 pukul 20.21 WIB.

¹⁵ Pasal 1 angka 1 Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

¹⁶ Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Hukum Persaingan Usaha

1. Sejarah Hukum Persaingan Di Indonesia

Persaingan usaha merupakan suatu kegiatan atau kompetisi yang dilakukan oleh kedua belah pihak atau lebih. Kegiatan ini bertujuan untuk mengembangkan usaha mereka dalam berbisnis. Persaingan usaha dapat kita temukan di dalam berbagai bidang terutama di kalangan ekonomi bisnis. Agar tidak terjadi adanya monopoli maka dibentuklah suatu perlindungan hukum bagi kalangan persaingan usaha, yaitu Undang-Undang nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

Undang-undang ini dibentuk setelah adanya penandatanganan perjanjian yang dilakukan oleh Dana Moneter Internasional (IMF) dengan Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 15 Januari 1998. Di dalam perjanjian tersebut, Dana Moneter Internasional menyetujui pemberian bantuan keuangan sebanyak US\$43 miliar untuk mengatasi krisis moneter yang dialami Indonesia. Dengan syarat Indonesia melaksanakan reformasi sistem ekonomi dan hukum ekonomi tertentu yang salah satunya memerlukan Undang-Undang AntiMonopoli. Namun perjanjian dengan Dana Moneter Internasional itu bukan merupakan alasan bagi penyusunan undang-undang tersebut, diskusi intensif di Indonesia tentang perlunya perundang-undangan anti monopoli telah berlangsung sejak 1989. Reformasi sistem ekonomi yang besar dan khususnya kebijakan regulasi yang dilakukan sejak tahun 1980, setelah 10 tahun menimbulkan situasi yang

sangat kritis. Timbul konglomerat pelaku usaha yang dikuasai oleh keluarga atau pihak tertentu, dengan menyingkirkan pelaku usaha kecil dan menengah melalui praktik usaha kasar dan berusaha untuk mempengaruhi semaksimal mungkin penyusunan undang-undang serta pasar keuangan¹⁷.

Kalangan konglomerat tersebut bahkan menikmati perlindungan undang-undang melalui serangkaian kartel untuk semen, kaca, kayu, serta penetapan harga semen, gula, dan beras, pengaturan akses ke pasar untuk kayu dan kendaraan bermotor, lisensi istimewa untuk pajak pabean, dan kemudahan kredit dalam sektor industri pesawat dan mobil. Dengan latar belakang itulah sangat disadari bahwa pembubaran ekonomi yang telah dikuasai oleh negara dan perusahaan monopoli saja tidak cukup untuk membangun ekonomi bersaing. Jelas bahwa negara perlu menjamin keutuhan proses persaingan usaha dari intervensi pelaku usaha dengan menyusun undang-undang yang melarang pelaku usaha menggantikan hambatan perdagangan negara yang baru saja dihapus dengan hambatan persaingan oleh pihak swasta¹⁸.

Di dalam dasar-dasar perlindungan persaingan usaha, undang-undang anti monopoli harus mewujudkan adanya struktur ekonomi sebagaimana dimaksud dalam pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945. Dalam Pasal 33 ayat (1) UUD 1945 menyatakan “*ekonomi diatur dengan kerja sama berdasarkan prinsip gotong royong*”. Pemikiran mengenai demokrasi ekonomi, yang dimaksudkan oleh semua anggota masyarakat dan harus mengabdikan kepada kesejahteraan seluruh rakyat¹⁹. Prinsip-prinsip dasar tersebut tercemin dalam pasal 2, hal mana telah

¹⁷Suyud Margono, **Hukum Anti Monopoli**, Jakarta: Sinar Grafika, 2013, hlm. 26

¹⁸Ibid, hlm. 26

¹⁹Ibid, hlm. 27

disepakati secara umum bahwa negara harus menciptakan peraturan persaingan usaha untuk mencapai tujuan demokrasi ekonomi²⁰.

2. Pengertian Hukum Persaingan Usaha Tidak Sehat

Dalam mewujudkan kehidupan berusaha yang menimbulkan rasa kenyamanan, kesejahteraan dan keamanan dapat dibentuk melalui adanya perlindungan terhadap pelaku usaha yang berperilaku curang atau tidak jujur dalam berusaha, contoh di dalam penetapan harga. Perlindungan tersebut diatur di dalam undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

Pasal 1 huruf f undang-undang nomor 5 tahun 1999 menyebutkan bahwa Persaingan usaha tidak sehat adalah *"Persaingan antarpelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha"*. Yang dimaksud pelaku usaha ialah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi (Pasal 1 huruf e undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha).

Dalam melakukan usaha di Indonesia, pelaku usaha harus berasaskan demokrasi ekonomi sesuai dengan pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan umum dan pelaku

²⁰Ibid, hlm.28

usaha. Sebagaimana di dalam pasal 2 undang-undang nomor 5 tahun 1999 terdapat asas yang perlu diperhatikan juga, yaitu “Pelaku usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antar kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.”

Sementara itu tujuan Undang-undang Nomor 5 tahun 1999 adalah sebagai berikut²¹:

- a. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat;
- b. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, menengah, dan kecil;
- c. Mencegah praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha;
- d. Menciptakan efektifitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha.

Menurut Normin S. Pakpahan, kebijaksanaan menegakkan persaingan yang wajar dan sehat dalam dunia usaha, antara lain ditujukan untuk²²:

- a. Menjamin persaingan di pasar yang *inherent* dengan pencapaian efisiensi ekonomi di seluruh bidang kegiatan usaha dan perdagangan;

²¹ Devi Meyliana, **Hukum Persaingan usaha, studi konsep pembuktian terhadap perjanjian penetapan harga dalam persaingan usaha**, Malang: Setara Press, 2013, Hlm. 14

²² Normin S. Pakpahan, **Pokok-Pokok Pikiran Kerangka Kerja Acuan Pembuatan RUU tentang Persaingan**, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 4, 1998, Hlm. 26

- b. Menjamin kesejahteraan konsumen dan melindungi kepentingan konsumen, dan;
- c. Membuka peluang pasar yang dibuka seluas-luasnya dan menjaga agar tidak terjadi konsentrasi kekuatan ekonomi pada kelompok tertentu.

Berdasarkan bunyi pasal 1 angka 6 jelas bahwa telah terjadi persaingan usaha atau bisnis tidak sehat atau curang apabila antar pelaku usaha menjalankan kegiatan produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa dilakukan secara tidak jujur, melawan hukum, atau menghambat persaingan usaha. Di dalam undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat terdapat tiga bagian yang merupakan perjanjian atau kegiatan yang dilarang. Diantaranya:

2.1. Perjanjian yang dilarang, dari Pasal 4 sampai dengan Pasal 16 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, terdapat beberapa perjanjian yang dilarang, sebagai berikut²³:

1. Oligopoli (Pasal 4)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan/atau persaingan tidak sehat;

2. Penetapan Harga (Pasal 5)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan/atau jasa yang

²³ Devi meyliana, Op.cit, hlm 29

harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama;

3. Diskriminasi harga (Pasal 6)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian yang mengakibatkan pembeli yang satu harus membayar dengan harga yang berbeda dari harga yang harus dibayar oleh pembeli lain untuk barang dan/atau jasa yang sama;

4. Penerapan harga dibawah harga pasar (pasal 7)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga di bawah harga pasar, yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat;

5. Penjualan kembali dengan harga terendah (pasal 8)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa penerima barang dan atau jasa tidak akan menjual atau memasok kembali barang dan jasa yang diterimanya, dengan harga yang lebih rendah daripada harga yang telah diperjanjikan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat;

6. Pembagian wilayah (pasal 9)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;

7. Pemboikotan (Pasal 10)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang dapat menghalangi pelaku usaha lain untuk melakukan

usaha yang sama, baik untuk tujuan pasar dalam negeri maupun pasar luar negeri. Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya, untuk menolak menjual setiap barang dan atau jasa dari pelaku usaha lain sehingga perbuatan tersebut:

Merugikan atau dapat diduga akan merugikan pelaku usaha lain;
atau Membatasi pelaku usaha lain dalam menjual atau membeli setiap barang dan atau jasa dari pasar bersangkutan;

8. Kartel (Pasal 11)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya, yang bermaksud untuk mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan atau pemasaran suatu barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;

9. Trust (Pasal 12)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk melakukan kerja sama dengan membentuk gabungan perusahaan atau perseroan yang lebih besar, dengan tetap menjaga dan mempertahankan kelangsungan hidup masing-masing perusahaan atau perseroan anggotanya, yang bertujuan untuk mengontrol produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa, sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;

10. Oligopsoni (Pasal 13)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan untuk secara bersama-sama menguasai pembelian atau

penerimaan pasokan agar dapat mengendalikan harga atas barang dan atau jasa dalam pasar bersangkutan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Pelaku usaha patut diduga atau dianggap secara bersama-sama menguasai pembelian atau penerimaan pasokan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila 2 (dua) atau 3 (tiga) pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 75% (tujuh puluh lima persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu;

11. Integrasi vertikal (Pasal 14)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan untuk menguasai produksi sejumlah produk yang termasuk dalam rangkaian produksi dan atau jasa tertentu yang mana setiap rangkaian produksi merupakan hasil pengolahan atau proses lanjutan, baik dalam satu rangkaian langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat dan atau merugikan masyarakat;

12. Perjanjian tertutup (Pasal 15)

- (1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tersebut kepada pihak tertentu dan atau pada tempat tertentu
- (2) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang

dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok;

(3) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian mengenai harga atau potongan harga tertentu atas barang dan atau jasa, yang memuat persyaratan bahwa pelaku usaha yang menerima barang dan atau jasa dari pelaku usaha pemasok:

- a. Harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok; atau
- b. Tidak akan membeli barang dan atau jasa yang sama atau sejenis dari pelaku usaha lain yang menjadi pesaing dari pelaku usaha pemasok;

13. Perjanjian dengan luar negeri (Pasal 16)

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain di luar negeri yang memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

2.2. Kegiatan Yang Dilarang

Selain dari adanya berbagai bentuk “perjanjian” yang mengakibatkan terjadinya persaingan curang, terdapat juga berbagai “kegiatan” yang juga dapat mengakibatkan terjadinya suatu persaingan yang curang, sehingga hal tersebutpun harus dilarang²⁴.

Kegiatan yang dilarang diatur di dalam bab tersendiri sebagaimana termuat dalam pasal 17 sampai 24 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, yaitu:

²⁴Munir Fuady, **Hukum Antimonopoli Menyongsong Era Persaingan sehat**, Bandung: PT Citra Adikarya Bakti, 1999, hlm.75.

1. Kegiatan yang bersifat monopoli (Pasal 17)

Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:

- a. Barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau
- b. Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau
- c. Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu;

2. Kegiatan yang bersifat monopsoni (Pasal 18)

Pelaku usaha dilarang menguasai penerimaan pasokan atau menjadi pembeli tunggal atas barang dan atau jasa dalam pasar bersangkutan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat. Pelaku usaha patut diduga atau dianggap menguasai penerimaan pasokan atau menjadi pembeli tunggal sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu;

3. Kegiatan yang bersifat penguasaan pasar (pasal 19)

Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa: menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; menghalangi konsumen atau pelanggan pelaku usaha pesaingnya untuk tidak melakukan hubungan usaha dengan pelaku usaha pesaingnya itu; membatasi peredaran dan/atau penjualan barang dan/atau jasa pada pasar bersangkutan; melakukan praktik diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu;

4. Kegiatan jual rugi (predatory pricing) atau jual murah (dumping) (pasal 20)

Pelaku usaha dilarang melakukan pemasokan barang dan atau jasa dengan cara melakukan jual rugi atau menetapkan harga yang sangat rendah dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan usaha pesaingnya di pasar bersangkutan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;

5. Kegiatan penetapan biaya produksi secara curang (manipulasi biaya) (pasal 21)

Pelaku usaha dilarang melakukan kecurangan dalam menetapkan biaya produksi dan biaya lainnya yang menjadi bagian dari komponen harga barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat;

6. Kegiatan persekongkolan (pasal 22 sampai dengan pasal 24)

Persekongkolan adalah bentuk kerja sama yang dilakukan oleh pelaku usaha dengan pelaku usaha lain dengan maksud untuk menguasai pasar bersangkutan bagi kepentingan pelaku usaha yang bersekongkolan. Persekongkolan sebagaimana di dalam undang-undang nomor 5 tahun 1999 terdapat 3 bentuk, yaitu:

- a. persekongkolan untuk mengatur dan/atau menentukan pemenang tender (persekongkolan dalam tender) (pasal 22);
- b. Persekongkolan untuk memperoleh atau membocorkan informasi rahasia perusahaan (rahasia dagang) (pasal 25);
- c. Persekongkolan untuk menghambat produksi dan/atau pemasaran produk (pasal 24).

2.3. Penyalahgunaan Posisi Dominan

Posisi dominan di pasar bersangkutan dapat diartikan menjadi lebih unggul atau menjadi salah satu tujuan pelaku usaha. Karenanya, setiap pelaku usaha berusaha menjadi yang lebih unggul (*the market leader*) pada pasar yang bersangkutan. Penguasaan posisi dominan di dalam hukum persaingan usaha tidak akan dilarang, sepanjang pelaku usaha tersebut dalam mencapai posisi dominannya atau menjadi pelaku usaha yang lebih unggul (*market leader*) pada pasar yang bersangkutan atas kemampuannya sendiri dengan cara yang fair²⁵.

Dalam perspektif hukum, pengertian posisi dominan secara yuridis dijabarkan dalam ketentuan Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, bahwa:

²⁵Rachmadi Usman, **Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia**, Jakarta: Sinar Grafika, 2013, hlm. 510

“Posisi dominan adalah keadaan di mana pelaku usaha tidak mempunyai pesaing yang berarti di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan pangsa pasar yang dikuasai, atau pelaku usaha mempunyai posisi tertinggi di antara pesaingnya di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan kemampuan keuangan, kemampuan akses pada pasokan atau penjualan, serta kemampuan untuk menyesuaikan pasokan atau permintaan barang atau jasa tertentu.”

Pengaturan ketentuan mengenai larangan penyalahgunaan posisi dominan dapat ditemukan dalam ketentuan Pasal 25 sampai dengan Pasal 29 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Berdasarkan kepada ketentuan dalam pasal-pasal tersebut, maka terdapat 4 macam bentuk atau jenis kegiatan posisi dominan yang dilarang, yaitu²⁶:

- a. Larangan penyalahgunaan posisi dominan (Pasal 25);
- b. Larangan jabatan rangkap (Pasal 26);
- c. Larangan pemilikan saham mayoritas beberapa perusahaan (Pasal 27);
- d. Larangan penggabungan, peleburan dan pengambilalihan saham perusahaan yang mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat (Pasal 28 dan Pasal 29).

3. Pendekatan Yuridis di dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Secara prosedural, dikenal dua teori dalam hukum persaingan usaha yaitu, teori per-seillegal ialah teori yang melarang secara tegas, tanpa melihat apakah

²⁶Ibid, hlm. 518

ada akses negatifnya. Beberapa bentuk kartel, monopoli, dan persaingan tidak jujur harus dianggap dengan sendirinya bertentangan dengan hukum. Titik beratnya adalah unsur formal dari perbuatan tersebut²⁷.

Pendekatan per se-illegal di dalam pengadilan akan dihukum tanpa proses penyidikan yang rumit. Karena, jenis perilaku yang ditetapkan oleh per se-illegal hanya akan dilaksanakan setelah pengadilan memiliki pengalaman yang memadai terhadap perilaku tersebut, yaitu pada saat perilaku tersebut secara keseluruhan akan bersifat anti persaingan dan akan selalu tidak pernah membawa manfaat bagi sosial. Proses administratif yang di tinjau dari pendekatan per se-illegal dapat dikatakan dengan mudah ditemukan, karena metode ini membolehkan pengadilan untuk melakukan penyelidikan secara rinci, yang biasanya memakan waktu yang lebih lama dan biaya yang mahal guna mencari fakta di pasar yang bersangkutan tersebut.

Kedua ialah pendekatan rule of the reason, rule of the reason merupakan teori yang melarang perjanjian kartel dan monopoli yang dapat dibuktikan terdapat efek negatifnya. Praktik monopoli dan bentuk persaingan tidak sehat lainnya baru dianggap bertentangan dengan hukum apabila dapat merugikan pesaing dan/atau konsumen dan memiliki titik berat unsur material dari perbuatannya. Dalam teori yang kedua ini dipakai metode “keseimbangan” dalam salah satu cara aplikasinya dengan melihat kecenderungan apakah atau sebaliknya bahkan dapat memacu hukum pasar tentang “supply and demand”²⁸.

²⁷ Ahmad Yani dan Gunawan, **Seri Hukum Bisnis: Anti Monopoli**, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1999, hlm 28.

²⁸ Devi Meyliana, Op.cit., hlm. 17

Perbedaan antara rule of the reason dengan per se-illegal ialah rule of the reason memungkinkan pengadilan untuk melakukan interpretasi terhadap undang-undang. Keunggulan rule of the reason dapat digunakan melalui analisis ekonomi untuk mencapai efisiensi guna mengetahui dengan pasti, apakah suatu tindakan dianggap menghambat persaingan ataukah mendorong persaingan. Sebaliknya, jika menetapkan per se-illegal maka tindakan para pelaku usaha tertentu akan selalu dianggap melanggar undang-undang tanpa harus membuktikan akibat terlebih lanjut²⁹.

4. Pengertian tentang Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU)

Untuk mengawasi pelaksanaan undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, dibentuklah suatu lembaga atau komisi yang disebut dengan KPPU (Komisi Pengawas Persaingan Usaha). KPPU dibentuk berdasarkan keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 1999 Tentang Komisi Pengawas Persaingan usaha (KPPU) oleh Pemerintah.

Fungsi Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) sesuai dengan tugasnya sebagaimana yang dimaksud Pasal 4 Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 1999 tentang Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) jo. Pasal 35 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat meliputi: pertama, penilaian terhadap perjanjian, kegiatan usaha, dan penyalahgunaan posisi dominan. Kedua,

²⁹Ibid

pengambilan tindakan sebagai pelaksanaan kewenangan. Ketiga, pelaksanaan administrasi³⁰. Berikut penjabarannya³¹:

- a. Melakukan penilaian terhadap perjanjian yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur di dalam Pasal 4 sampai dengan Pasal 16;
- b. Melakukan penilaian terhadap kegiatan usaha dan atau tindakan pelaku usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 24;
- c. Melakukan penilaian terhadap ada atau tidaknya penyalahgunaan posisi dominan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 25 sampai dengan Pasal 28;
- d. Mengambil tindakan sesuai dengan wewenang komisi sebagaimana diatur di dalam pasal 36;
- e. Memberikan saran dan pertimbangan terhadap kebijakan pemerintah yang berkaitan dengan praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;
- f. Menyusun pedoman dan atau publikasi yang berkaitan dengan undang-undang ini;
- g. Memberikan laporan secara berkala atas hasil kerja komisi kepada presiden dan dewan perwakilan rakyat.

³⁰ Nadir, **Hukum Persaingan Usaha, Membidik Persaingan Tidak Sehat Dengan Hukum Anti Monopoli Dan Persaingan Tidak Sehat**, Malang: UB PRESS, 2015, Hlm. 119.

³¹ Jhonny Ibrahim, **Hukum Persaingan Usaha (Filosofi, Teori, dan Implikasi Penerapannya di Indonesia)**, Malang: Bayumedia Publishing, 2007, hlm. 263-264.

Fungsi KPPU tersebut membuat kedudukannya menjadi hal yang sangat esensial (memberikan kewenangan yang sangat besar) sehingga menyerupai lembaga peradilan. Kemudian, wewenang Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) telah diatur dengan jelas di dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Pasal 36 sampai Pasal 47. Rincian wewenang KPPU yang diamanatkan undang-undang tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Menerima laporan dari masyarakat dan atau pelaku usaha tentang dugaan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;
- b. Melakukan penelitian tentang dugaan adanya kegiatan usaha dan atau tindakan pelaku usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;
- c. Melakukan penyelidikan dan atau pemeriksaan terhadap kasus dugaan praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang dilaporkan oleh masyarakat atau pelaku usaha atau yang ditemukan oleh sebagai hasil penelitiannya;
- d. Menyimpulkan hasil penyelidikan dan atau pemeriksaan tentang ada atau tidaknya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;
- e. Memanggil pelaku usaha yang diduga telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan undang-undang ini;
- f. Memanggil dan menghadirkan saksi, saksi ahli, dan setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran terhadap ketentuan undang-undang ini;

- g. Meminta bantuan penyidik untuk menghadirkan pelaku usaha, saksi, saksi ahli, atau setiap orang sebagaimana dimaksud poin 5 dan 6, yang tidak bersedia memenuhi panggilan komisi;
- h. Meminta keterangan dari instansi pemerintah dalam kaitannya dengan penyelidikan dan atau pemeriksaan terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan undang-undang ini;
- i. Mendapatkan, meneliti, dan atau menilai surat, dokumen, atau alat bukti lain guna penyelidikan dan atau pemeriksaan;
- j. Memutuskan dan menetapkan ada atau tidaknya kerugian di pihak pelaku usaha lain atau masyarakat;
- k. Memberitahukan putusan komisi kepada pelaku usaha yang diduga melakukan praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat;
- l. Menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan undang-undang ini.

Secara garis besar berdasarkan pasal tersebut wewenang komisi dibagi menjadi 2 (dua), yaitu: wewenang pasif dan wewenang aktif. Wewenang pasif komisi yaitu menerima laporan dari masyarakat dan/atau dari pelaku usaha terkait dugaan terjadinya praktik monopoli dan/atau usaha tidak sehat. Sedangkan wewenang aktif adalah melakukan penelitian, penyelidikan, menyimpulkan hasil penyelidikan dan/atau pemeriksaan, memanggil pelaku usaha, memanggil dan menghadirkan saksi-saksi, meminta bantuan penyidik, meminta keterangan dari instansi pemerintah, mendapatkan dan meneliti dokumen dan alat bukti lain, memutuskan dan menetapkan serta menjatuhkan sanksi administratif³².

³²Ibid, hlm. 132-133

B. Tinjauan Umum Tentang Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah suatu alat untuk memindahkan sesuatu, bisa berupa barang, hewan, ataupun manusia yang tugasnya untuk menuju ke tempat yang akan dituju. Transportasi mempunyai peranan penting yang dapat menentukan keberhasilan di dalam pembangunan. Misalnya seperti pembangunan dalam ekonomi, sosial, maupun politik. Manfaat ekonomi dari transportasi dapat disebut sebagai berikut³³:

- a. Transportasi yang lancar dan didukung oleh tersedianya prasarana yang cukup, dapat memperluas pasar. Pasar penjualan barang yang luas, berarti barang-barang yang dipasarkan lebih banyak, hal ini akan memberikan keuntungan yang lebih besar bagi produsen;
- b. Transportasi yang lancar membantu terciptanya harga pasar yang stabil. Kekurangan barang-barang yang dipasarkan (excess demand) di suatu daerah dimana tingkat harga barang adalah tinggi (mahal) akan diatasi oleh pengiriman dari daerah lain yang berlebihan (excess supply), dimana tingkat harga barang lebih rendah (murah). Dengan masuknya barang ke suatu daerah tersebut, maka persediaan barang menjadi lebih besar, menyebabkan tingkat harga barang menurun. Sebaliknya di daerah lain, dengan demikian dikirimnya banyak barang keluar daerah, maka persediaan barang berkurang, mengakibatkan tingkat harga barang meningkat. Dampak dari menurunnya harga suatu daerah dan meningkatnya harga di daerah lain, maka tingkat harga barang di kedua daerah tersebut (yaitu daerah yang

³³ Sakti Adji, **Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah**, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012, hlm. 9-13.

kekurangan dan daerah yang berlebihan) menjadi relatif sama, atau dapat dikatakan tingkat harga menjadi stabil;

c. Transportasi yang lancar mendorong daerah-daerah yang mempunyai potensi sumber daya ekonomi yang berbeda-beda akan melakukan spesialisasi dalam memproduksi barang/komoditas unggulannya. Spesialisasi berarti memproduksi barang/komoditas unggulan tertentu dalam jumlah besar, maka biaya produksi persatuan unit adalah rendah, dengan demikian mampu memperoleh pesaing pasar yang memadai untuk menjamin kelangsungan spesialisasi produksi yang dilaksanakan;

d. Transportasi yang lancar meningkatkan keterhubungan dan kerjasama antar daerah/wilayah. Kondisi dan potensi sumber ekonomi daerah-daerah sangat bervariasi satu sama lainnya. Sehingga tidak semua barang-barang kebutuhan dapat diproduksi sendiri oleh masing-masing daerah/wilayah, oleh karena itu terjadi perdagangan antar daerah/wilayah dapat terlaksana secara efektif dan efisien, serta bersifat saling menguntungkan (mutual benefit), maka perlu di kembangkan kerjasama dalam bidang perdagangan, perekonomian, dan pembangunan antar daerah/wilayah;

Kedua, pelayanan jasa transportasi dapat memberikan manfaat sosial, yaitu;

a. Transportasi yang lancar dan luas memberikan manfaat dalam pelayanan kesehatan dan pelayanan pendidikan secara lebih efektif dan mampu menjangkau wilayah pelayanan yang merata ke seluruh wilayah, berbagai bagian wilayah dapat menikmati pelayanan kesehatan dan pelayanan

pendidikan. Hal ini sangat dibutuhkan dalam upaya mewujudkan masyarakat yang sehat dan mencerdaskan bangsa;

- b. Transportasi yang lancar akan mampu memperluas transfer pengetahuan melalui pengiriman buku-buku pelajaran dan ilmu pengetahuan dari negara maju kepada negara berkembang yang sangat membutuhkan, dengan demikian negara-negara berkembang dengan cepat dan mudah mengikuti perkembangan dan kemajuan negara-negara maju, sehingga negara-negara berkembang akan berkembang dan mencapai kemajuan di bidang ilmu pengetahuan dan teknologi dan keberhasilan pembangunan secara lebih cepat, diharapkan dapat mengejar ketertinggalannya dari negara maju, yang berarti akan memperkecil kesenjangan terhadap negara-negara maju;
- c. Transportasi yang lancar akan memperoleh persatuan dan kesatuan masyarakat dan bangsa melalui penyelenggaraan Pekan Olahraga Nasional (PON), Pekan Olahraga Seni (Porseni), Kongres Pemuda, Kongferensi Mahasiswa (Universitas/Fakultas) dan berbagai kegiatan lainnya, yang dihadiri oleh utusan dari berbagai daerah, yang diharapkan dapat mempererat silaturahmi antar mereka, dan pada akhirnya berkontribusi terhadap terwujudnya persatuan dan kesatuan bangsa;
- d. Transportasi yang lancar dan berkapasitas dapat digunakan untuk mengirim bantuan (bahan makanan, pakaian, obat-obatan, dan lainnya) kepada masyarakat di daerah yang terkena bencana alam seperti banjir, tanah longsor, angin puting beliung dan lainnya. Pengiriman bantuan untuk daerah-daerah yang dilanda bencana alam atau diserang penyakit dilakukan menggunakan modal transportasi (darat,laut, dan udara) khususnya untuk

daerah-daerah yang tidak dapat dijangkau pelayanan transportasi seperti daerah terpencil dan terisolasi, karena belum tersedia fasilitas transportasi, maka pengiriman barang-barang bantuan dilakukan melalui udara menggunakan pesawat udara atau helikopter dengan cara menjatuhkan barang-barang bantuan dari udara.

Selanjutnya, transportasi yang lancar dan berkemampuan tinggi juga dapat memberikan manfaat politik, yaitu:

- a. Membantu menyelenggarakan administrasi dan manajemen pemerintahan secara efektif, misalnya dalam (1) penerapan berlakunya hukum secara nasional sesuai perundang-undangan yang berlaku (kitab undang-undang hukum pidana, kitab undang-undang hukum perdata, serta perundang-undangan lainnya), dengan demikian penegakan hukum dapat dilaksanakan dalam upaya yang mewujudkan pemerintahan yang baik (good government); (2) penggunaan mata uang secara nasional (Rupiah) sebagai alat tukar resmi. Kekurangan jumlah uang yang dialami bank-bank umum di daerah-daerah akan disuplai oleh Bank Indonesia (pusat) melalui kantor-kantor cabang Bank Indonesia menggunakan modal transportasi yang aman dan lancar;
- b. Mewujudkan keamanan dan pertahanan negara yang mantap terhadap gangguan dan ancaman yang terjadi di dalam negeri ataupun yang berasal dari luar negeri. Kekacauan, pergolakan, huru-hura dan ancaman disintegrasi bangsa yang mengancam Negara Kesatuan Republik Indonesia, akan dapat segera diatasi, dipadamkan, dan ditumpas oleh aparat kepolisian (POLRI) dan tentara nasional (TNI) yang didukung oleh

transportasi yang lancar dan berkemampuan tinggi. Demikian pula terhadap ancaman dari luar negeri dalam wujud infiltrasi, penyelundupan, *illegal fishing* (penangkapan ikan secara ilegal), dan bahkan agresi militer akan dapat dibasmi dan ditumpas oleh aparat keamanan dan pertahanan.

Dari uraian diatas maka dapat diketahui bahwa transportasi memiliki peranan yang cukup tinggi terhadap keberhasilan kegiatan pembangunan di berbagai sektor dan di berbagai daerah/wilayah. Transportasi juga memiliki berbagai macam jenis pelayanan transportasinya, Pelayanan transportasi adalah jasa yang dihasilkan oleh penyedia jasa transportasi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa transportasi³⁴.

Transportasi dapat dikelompokkan menurut moda atau jenis pelayanan. Secara rinci klarifikasi transportasi ialah³⁵:

- A. Dari segi barang yang diangkut, Transportasi meliputi;
 - a. Angkutan penumpang (*passenger*) ;
 - b. Angkutan barang (*goody*);
 - c. Angkutan pos (*mail*);
- B. Dari sudut geografis, transportasi dapat dibagi menjadi;
 - a. Angkutan antar benua;
 - b. Angkutan antar continental;
 - c. Angkutan antar pulau;
 - d. Angkutan antar kota;
 - e. Angkutan antar daerah;

³⁴ Rahardjo adisasmita, Op.cit.,hlm 18.

³⁵Rustian Kamaluddin, **Ekonomi Transportasi: Karakteristik, Teori Dan Kebijakan**, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003, hlm. 75.

f. Angkutan di dalam kota;

C. Dari sudut teknis dan alat pengangkutannya, jika dilihat dari sudut teknis dan alat angkutnya, maka transportasi dapat dibedakan sebagai berikut;

- a. Angkutan jalan raya atau *highway transportation (road transportation)*. Seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus dan sedan;
- b. Pengangkutan rel (*rail transportation*), yaitu angkutan kereta api, tren listrik dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan pengangkutan rel kadang-kadang keduanya digabung dalam golongan yang disebut *rail and road transportation* (angkutan darat);
- c. Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau dan sebagainya;
- d. Pengangkutan pipa (*pipe line transportation*), seperti transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan minyak tanah, bensin dan air minum;
- e. Pengangkutan laut atau samudera (*ocean transportation*), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera;
- f. Pengangkutan udara (*transportation by air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara.

2. Dasar Hukum Transportasi

Dari segi hukum transportasi diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan. Dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip dalam menentukan tanggung jawab pengangkut, yaitu³⁶:

- a. Prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan (*the based on fault atau liability based on fault principle*);
- b. Prinsip tanggung jawab atas dasar praduga (*rebuttable presumption of liability principle*);
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak (*no fault atau strict liability, absolute liability principle*).

Hukum pengangkutan ialah bagian dari hukum dagang yang termasuk dalam bidang hukum perdata. Dari segi susunan hukum normatif, hukum perdata ialah sub sistem tata hukum nasional. Sehingga hukum dagang atau perusahaan termasuk dalam sub sistem tata hukum nasional. Dengan demikian, hukum pengangkutan adalah bagian dari sub sistem hukum nasional³⁷. Sehingga, peraturan-peraturan pengangkutan tidak ditemukan didalam perundang-undangan tetapi dibuat secara khusus menurut jenis-jenis pengangkutan, yaitu angkutan darat, angkutan laut, dan angkutan udara.

Ketentuan-ketentuan umum mengenai pengangkutan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dapat ditemukan di dalam beberapa pasal, yaitu sebagai berikut³⁸:

³⁶K.Martono, **Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional**, Jakarta: Raja Grafindo Persada,2007, hlm.146.

³⁷ Lestari Ningrum, **Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis**, Bandung:Citra Aditya Bakti, 2004, hlm, 134.

³⁸Achmad Ichsan, **Hukum Dagang**, Jakarta: Pradnya Paramita,1993, hlm. 407.

- a. Buku I Bab V bagian 2 dan 3, mulai dari Pasal 90 sampai dengan Pasal 98 Tentang Pengangkutan Darat dan Pengangkutan Perairan Darat;
- b. Buku II Bab V Pasal 453 sampai dengan Pasal 465 Tentang Pencarteran Kapal, Buku II Bab V A Pasal 466 sampai dengan Pasal 520 Tentang Pengangkutan Barang, dan Buku II Bab V B Pasal 521 sampai Pasal 544a Tentang Pengangkutan Orang;
- c. Buku I Bab V Bagian II Pasal 86 sampai dengan Pasal 90 mengenai Kedudukan Para Ekspediter sebagai Pengusaha Perantara;
- d. Buku I Bab XII Pasal 748 sampai dengan Pasal 754 mengenai Kapal-Kapal yang melalui perairan darat.

Sedangkan ketentuan-ketentuan tentang pengangkutan di luar KUH Dagang terdapat dalam sumber-sumber khusus, yaitu³⁹:

- a. Konvensi-konvensi internasional;
- b. Perjanjian bilateral atau perjanjian multilateral;
- c. Peraturan perundang-undangan nasional;
- d. Yurisprudensi;
- e. Perjanjian-perjanjian antara:
 - 1) Pemerintah-Perusahaan Angkutan;
 - 2) Perusahaan Angkutan-Perusahaan Angkutan;
 - 3) Perusahaan Angkutan-Pribadi/Swasta;

³⁹Hartono Hadisuprpto, **Pengangkutan Dengan Pesawat Udara**, Yogyakarta: UII PRESS, 1987, hlm. 7.

Sedangkan peraturan-peraturan khusus untuk tiap jenis pengangkutan tersebut diatur di dalam⁴⁰:

A. Pengangkutan Darat, diatur di dalam;

- 1) Pasal 91 sampai dengan Pasal 98 tentang surat angkutan dan tentang pengangkutan dan juragan perahu melalui sungai dan perairan darat;
- 2) Ketentuan di luar KUH Dagang/ KUH Perdata, terdapat di dalam:
 - a) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1984 Tentang Pos;
 - b) Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 Tentang Perkeretaapian;
 - c) Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

B. Pengangkutan Laut, diatur di dalam;

- 1) KUH Dagang;
 - a) Buku II Bab V Tentang perjanjian carter kapal;
 - b) Buku II Bab VA Tentang Pengangkutan barang-barang;
 - c) Buku II Bab V B Tentang Pengangkutan orang;
- 2) Ketentuan lainnya dapat ditemukan pada:
 - a) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1992 Tentang Pelayaran;
 - b) Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 Tentang Perkapalan;
 - c) Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 Tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Angkutan Laut;

⁴⁰Ayu Puspita Mahendrayanti, Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Jasa Transportasi Penerbangan Niaga Berkaitan Dengan Keterlambatan Dalam Pengangkutan Udara, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2010, hlm. 23-24.

C. Pengangkutan Udara, ketentuan peraturan perundang-undangan nasional yang mengatur tentang angkutan udara, antara lain;

- 1) Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan;
- 2) Ordonansi Pengangkutan Udara 1939 (*luchtervoerordonnantie*) tentang tanggung jawab pengangkut udara;
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Angkutan Udara.

3. Manajemen Transportasi

Dengan mengacu pada undang-undang wajib daftar perusahaan, maka perusahaan didefinisikan bahwa setiap bentuk usaha yang menjalankan jenis usaha yang bersifat tetap, terus-menerus, didirikan, bekerja serta berkedudukan dalam wilayah negara Indonesia dengan tujuan memperoleh keuntungan dan/atau laba.

Pengusahaan jasa angkutan untuk umum hampir sama dengan perusahaan barang atau jasa lainnya yang menyangkut beberapa definisi. Manajemen, bagaimana mengatur (*manage*) suatu perusahaan agar dapat terlaksana sesuai dengan tujuan. Jasa adalah setiap tindakan atau perbuatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya bersifat *intangibile* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu. Tetapi produksi jasa bisa berhubungan dengan produk fisik maupun tidak. Jasa angkutan, merupakan jenis jasa dengan barang pendukung dan jasa minor; penumpang kendaraan yang membeli jasa transportasi⁴¹.

Bagi perusahaan yang menerbitkan jasa transportasi, perusahaan tersebut pada prinsipnya membutuhkan empat fungsi produk jasa angkutan yaitu nyaman,

⁴¹Zulfiar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, Jakarta: UI-PRESS, 2010, hlm. 124

aman, tertib dan teratur, serta ekonomis. Untuk mewujudkan keempat fungsi tersebut, fungsi manajemen transportasi bagi perusahaan transportasi pada umumnya adalah⁴²:

- a. Merencanakan kapasitas dan jumlah armada;
- b. Merencanakan jaringan trayek/lintas/rute serta menentukan jadwal keberangkatan;
- c. Mengatur pelaksanaan operasi armada dan awak kendaraan;
- d. Memelihara dan memperbaiki armada;
- e. Melaksanakan promosi dan penjualan tiket;
- f. Merencanakan dan mengendalikan keuangan;
- g. Mengatur pembelian suku cadang dan logistik;
- h. Merencanakan sistem dan prosedur untuk meningkatkan efisiensi perusahaan;
- i. Melaksanakan penelitian dan pengembangan perusahaan;
- j. Menjalin hubungan yang erat dengan instansi-instansi pemerintah maupun instansi lainnya yang terkait.

4. Tarif Transportasi

Tarif angkutan adalah harga jasa yang harus dibayar oleh *shippers* (pemilik barang) kepada *carries* (perusahaan pengangkutan), karena itu persoalan tarif dalam pengangkutan adalah sama pentingnya dengan persoalan penentuan harga penjualan barang-barang yang dihasilkan oleh perusahaan industri⁴³.

⁴²Nur Nasution, Op.cit, Hlm. 10.7

⁴³ Sakti Adji, **Perencanaan Pembangunan transportasi**, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2011,

Dasar untuk menentukan tarif angkutan berdasarkan pada *value of Pricing* (yang cenderung menentukan tarif yang tertinggi), *cost of service pricing* (yang cenderung menentukan tarif tingkat rendah), dan *charging what the traffic will bear* (tarif ditentukan berada di antara kedua titik yang terendah dan tertinggi tersebut). Maksudnya, *value of Pricing* adalah penentuan tarif yang ditentukan dari segi permintaan, jika permintaan jasa tidak besar maka nilai yang diberikan akan rendah sebaliknya jika permintaan jasa besar maka nilai yang diberikan akan tinggi pula. Penentuan tarif ini digunakan untuk dasar penentuan perusahaan pengangkutan yang mempunyai *plant size* yang besar, sehingga untuk mencapai tingkat pemanfaatan unit produksi yang optimal, produksinya juga harus ditingkatkan.

Cost of service pricing adalah suatu sistem penentuan tarif angkutan yang didasarkan terutama pada biaya-biaya yang dikeluarkan untuk menghasilkan jasa angkutan⁴⁴. Sedangkan *charging what the traffic will bear* adalah menentukan tarif untuk tiap barang yang diangkut pada tingkat sedemikian rupa sehingga dapat memberikan sumbangan yang terbesar untuk menutupi *fix cost* dan *overhead cost* yang terjadi, ini diharapkan dapat memperoleh keuntungan yang terbesar dalam jangka panjang⁴⁵.

Ciri-ciri dari tarif angkutan, yaitu sebagai berikut⁴⁶:

- a. Tarif angkutan merupakan bagian kecil dari harga barang yang nilainya relatif tinggi (misal emas, barang-barang lux, dan lain-

⁴⁴Ibid, hlm. 85

⁴⁵Ibid, hlm. 86

⁴⁶Ibid, hlm. 92-93

lainnya), sebaliknya untuk barang-barang yang harganya murah proporsinya tarif angkutan lebih besar;

- b. Jika tarif angkutan meningkat berdasar jarak, maka semakin jauh jarak yang ditempuh, semakin besar rasio (perbandingan) tarif angkutan terhadap harga;
- c. Tarif angkutan untuk barang-barang yang nilainya relatif sangat rendah (misalnya batu dan pasir), tarif angkutannya ditetapkan lebih rendah dan tarif normal agar supaya barang tersebut dapat terangkut dari tempat asalnya ke pasar atau tempat konsumen yang membutuhkan;
- d. Perbandingan tarif angkutan terhadap harga barang berubah tidak hanya karena perubahan pada tarif tetapi juga dari perubahan dalam harga;
- e. Tingkat tarif angkutan yang relatif rendah dapat mendorong pembangunan industri ditempatkan pada lokasi yang paling menguntungkan dan kadang-kadang biaya-biaya produksi lainnya dapat dimasukkan sedemikian rupa perbandingan tarif angkutan terhadap harga masih normal;
- f. Lebih luas lagi, tarif angkutan dapat digunakan sebagai instrumen (alat) pembangunan wilayah, yaitu menetapkan tarif angkutan ke suatu tempat yang letaknya lebih jauh adalah lebih rendah (*basing point system*) atau sama (*key point system*) dibandingkan ke tempat-tempat yang lebih dekat. Tujuannya adalah lebih banyak industri tertarik menempatkan kegiatannya pada tempat/lokasi

tersebut, yang diharapkan akan menjadi pusat pengembangan industri yang besar peranannya.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian hukum ini merupakan penelitian hukum normatif (Normative legal research), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji peraturan perundang-undangan yang berlaku atau diterapkan terhadap suatu permasalahan hukum tertentu⁴⁷. Penelitian normatif tersebut seringkali disebut dengan penelitian doktrinal, yaitu penelitian yang objek kajiannya adalah dokumen peraturan perundang-undangan dan bahan pustaka⁴⁸.

B. Metode Pendekatan

Berkaitan dengan tipe penelitian ini yakni penelitian hukum normatif, maka pendekatan yang dilakukan adalah pendekatan perundang-undangan (statute approach) yaitu pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi⁴⁹ dan pendekatan Kasus (*Case approach*). Berbeda dengan penelitian sosial, pendekatan kasus (*Case approach*) dalam penelitian normatif bertujuan untuk mempelajari norma-norma atau kaidah hukum yang dilakukan dalam praktik hukum, terutama mengenai kasus-kasus yang telah diputus sebagaimana dilihat dalam yurisprudensi terhadap kasus-kasus yang telah terjadi bermakna empiris, namun dalam suatu penelitian normatif, kasus-kasus tersebut dipelajari untuk memperoleh gambaran terhadap dampak dimensi penormaan dalam suatu aturan

⁴⁷ Soejono dan H.Abdurahman, **Metode Penelitian Hukum**, Jakarta: Rineka Cipta,2003, hlm.55.

⁴⁸ Ibid, hlm.56

⁴⁹ Peter Mahmud Marzuki. **Penelitian Hukum**, Jakarta: Kencana,2005, hlm. 96.

hukum dalam praktik hukum, serta menggunakan hasil analisisnya sebagai bahan masukan dalam eksplanasi hukum⁵⁰. Kemudian, Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dilakukan dengan cara menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut atau yang mengatur tentang persaingan usaha terkait dengan tarif transportasi.

C. Sumber Bahan Hukum

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum yang terdiri dari aturan Hukum yang diurutkan berdasarkan hierarki, yang terdiri dari:

1. Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
3. Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 5 (Penetapan Harga) undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat;
4. Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 3 Tahun 2009 tentang Pedoman Pasal 1 angka 10 (Pasar Bersangkutan) undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
5. Surat Keterangan DPD Organda DKI nomor 512.DPD/ORG-DKI/1/2015 tentang penetapan tarif batas bawah;

⁵⁰Jhonny Ibrahim, **Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif**, Malang: Bayu Media Publishing, 2008, hlm.321.

6. Surat pemberitahuan Nomor 038/DPD-ORG-DKI/IV/2016 tentang penetapan tarif batas bawah.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan-bahan hukum yang diperoleh dari buku teks atau literatur, kasus-kasus hukum, pendapat para sarjana, serta simposium yang dilakukan pakar terkait dengan Transportasi di Indonesia

c. Bahan Hukum Tersier

Adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan bermakna terhadap bahan hukum primer dan sekunder seperti kamus hukum, ensiklopedia, dan lain sebagainya.

D. Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Teknik pengumpulan bahan hukum, baik primer, sekunder dan tersier dilakukan melalui studi kepustakaan (*Library research*) dan studi dokumen (*document research*), yaitu dengan cara mempelajari dan mencatat data dari bahan pustaka yang telah dikumpulkan. Selanjutnya hasilnya dikumpulkan untuk dianalisis dan diambil kesimpulannya sesuai dengan pokok permasalahan yang telah Penulis kemukakan sebelumnya dalam rumusan masalah.

E. Metode Analisis Bahan Hukum

Bahan yang diperoleh baik bahan hukum primer maupun sekunder yang telah terkumpul ini akan disusun dan dianalisis oleh penulis yang dilakukan dengan cara menggunakan interpretasi antara bahan hukum primer kemudian bahan hukum sekunder dan tersier untuk menemukan jawaban dari permasalahan yang diteliti. Interpretasi yang digunakan adalah sebagai berikut :

a. Interpretasi Gramatikal

Yaitu menafsirkan penetapan tarif batas bawah dalam Surat Keterangan Nomor: 512.DPD/ORG-DKI/1/2015.

b. Interpretasi Sistematis

Dengan interpretasi sistematis ini penulis melakukan penafsiran dengan menggunakan hubungan yang lebih luas terhadap aturan hukum atau norma-norma hukum yang terkandung didalamnya.

F. Definisi Konseptual

Dalam melakukan penelitian ini, perlu adanya kriteria maupun batasan operasionalnya dari beberapa konsep yang digunakan dalam penulisan ini, yaitu:

1. Transportasi

Transportasi (Trans = perpindahan dan Port = tempat asal dan tujuan) adalah perpindahan benda atau manusia dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia, hewan atau mesin⁵¹.

2. Tarif transportasi

Tarif transportasi adalah harga jasa yang dibayar oleh pengurus jasa transportasi⁵².

3. Aplikasi

Suatu program berbentuk perangkat lunak yang berjalan pada suatu sistem tertentu yang berguna untuk membantu berbagai kegiatan yang dilakukan oleh manusia⁵³.

⁵¹ Zulfar Sani, Op.cit., hlm. 2

⁵² Raharjo Adisasmita, Op.cit., hlm. 81

⁵³ Pengertian Definisi, <http://pengertiandefinisi.com/pengertian-aplikasi-dan-sejarah-perkembangan-aplikasi/> pada tanggal 30 maret 2016 pukul 20.21.

4. Monopoli

Monopoli adalah penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau atas penggunaan jasa tertentu oleh suatu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha⁵⁴.

5. Persaingan usaha tidak sehat

Adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha⁵⁵.



⁵⁴Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Anti Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

⁵⁵Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Anti Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Keterkaitan Pasar Bersangkutan Yang Sama (Relevant Market) Antara Taksi Konvensional Dengan Taksi Berbasis Aplikasi

1. Urgensi Mengetahui Pasar Bersangkutan Yang Sama Di Dalam Persaingan Usaha

Di dalam struktur persaingan usaha tentunya terdapat berbagai macam pendekatan maupun teori agar dapat dikatakan bahwa suatu perbuatan tersebut merupakan persaingan usaha. Persaingan usaha memiliki struktur diantaranya adanya Pelaku usaha, Konsumen, Produk barang dan atau jasa, dan Monopoli. Sangat penting bagi kita untuk mengetahui siapa pelaku usaha tersebut. Pelaku usaha dapat diartikan di dalam pasal 1 angka 5 undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan pesaingan usaha tidak sehat yaitu “setiap orang perseorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum Negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.

Sebagaimana dengan konsumen dapat diartikan melalui pasal 1 angka 15 undang-undang persaingan usaha ialah setiap pemakai dan atau pengguna barang dan atau jasa baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan lain. Pasal 1 angka 16 dan 17 mendefinisikan barang adalah setiap benda, baik

berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan atau dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha. Sedangkan jasa dapat diartikan sebagai setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.

Di dalam struktur persaingan usaha selanjutnya terdapat istilah monopoli. Monopoli didefinisikan di dalam pasal 1 angka 1 undang-undang antimonopoli yaitu penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku atau satu kelompok pelaku usaha. Black's Law Dictionary mengartikan monopoli sebagai "*a privilege or peculiar advantage vested in one or more persons or companies, consisting in the exclusive right (or power to carry on a particular business or trade, manufacture a particular article, or control the sale of the whole supply of particular commodity*"⁵⁶.

Di dalam Black's Law Dictionary dikatakan "*Monopoly as prohibited by section 2 of the Sherman Antitrust Act, has two elements:*

1. *Possession of monopoly power in relevant market*
2. *Willful acquisition or maintace of that power*"

Bahwa yang terpenting dari section 2 Sherman Act adalah proses terjadinya monopolisasi, dan bukan monopoli yang telah ada. Untuk menilai berlangsungnya

⁵⁶ Henry Campbell Black, **Black's Law Dictionary**, Sixth Edition, St. Paul, Minn., West Publishing Co., 1990, hlm. 1007.

suatu proses monopolisasi, beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam menyatakan larangan monopoli ialah⁵⁷:

1. Penentuan mengenai pasar bersangkutan (*The relevant market*);
2. Penilaian terhadap keadaan pasar dan jumlah pelaku usaha;
3. Ada tidaknya “kehendak” untuk melakukan monopoli oleh pelaku usaha tertentu tersebut.

Penentuan pasar bersangkutan atau yang dapat kita sebut dengan relevant market sebenarnya sangat penting untuk kita ketahui. Menentukan pasar bersangkutan dapat mengetahui atau mengukur struktur pasar dan batasan-batasan mengenai perilaku anti persaingan. Selain itu mengetahui pasar bersangkutan dapat mengidentifikasi siapa pesaing nyata dari pelaku usaha dominan sehingga dapat membatasi perilaku tersebut. Urgensi mengetahui pasar bersangkutan yang sama itu sangat penting untuk diketahui karena dari penentuan pasar bersangkutan (relevant market) secara tepat dapat digunakan sebagai hasil akhir dari analisis persaingan usaha.

Di dalam lampiran peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) terdapat pedoman mengenai pelaksanaan undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang pasar bersangkutan yang sama. Tujuan adanya pedoman ini sebagaimana untuk⁵⁸:

⁵⁷Ahmad Yani & Gunawan Widjaja, Op.cit., hlm.14.

⁵⁸Pengaturan komisi pengawas persaingan usaha nomor 3 tahun 2009 tentang Pedoman Pasal 1 angka 10 tentang pasar bersangkutan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, hlm.2.

1. Memberikan pengertian yang jelas, benar dan tepat tentang apa yang dimaksud dengan pasar bersangkutan sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha tidak Sehat;
2. Memberikan dasar pemahaman dan arah yang jelas dalam pendefinisian pasar bersangkutan menurut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, sehingga tidak menimbulkan kemungkinan adanya penafsiran lain selain yang diuraikan dalam Pedoman ini;
3. Digunakan oleh semua pihak sebagai landasan informasi agar dapat menciptakan adanya kondisi persaingan usaha yang dapat tumbuh secara sehat.

Sebagai bagian dari pelaksanaan Pasal 35 huruf f tersebut, KPPU menyusun pedoman pelaksanaan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengenai definisi pasar bersangkutan. Pendefinisian pasar bersangkutan merupakan sebuah bagian yang sangat penting dalam proses pembuktian penegakan hukum persaingan, terutama menyangkut beberapa potensi penyalahgunaan penguasaan pasar oleh pelaku usaha tertentu. Upaya menguraikan pasar bersangkutan memiliki kompleksitas yang tersendiri, yang terkait dengan konsep dan metodologi ekonomi, sehingga untuk memahaminya diperlukan pedoman yang bisa menjelaskan bagaimana sebuah pasar bersangkutan ditetapkan dalam sebuah kasus persaingan⁵⁹.

Dengan mengetahui pasar bersangkutan yang sama kita dapat mengupayakan pembuktian dalam dugaan pelanggaran undang-undang nomor 5

⁵⁹Ibid, hlm.1

tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Tetapi dalam pasal lainnya, pasar bersangkutan juga bukan unsur dari pasal tetapi pendefinisianannya sangat membantu KPPU dalam memahami pasar dan produk yang akan memudahkan upaya pembuktiannya. Hubungan antara pasal bersangkutan sebagai unsur dari suatu pasal atau bukan dapat diketahui dalam setiap pedoman pasal dalam Bab perjanjian yang dilarang, kegiatan yang dilarang dan posisi dominan. Beberapa pasal yang memiliki keterkaitan dengan pasar bersangkutan antara lain:

Hubungan Penggunaan

Pasar Bersangkutan dengan Pasal

| Pasal | Substansi Pengaturan | Keterkaitan Pasal Bersangkutan Dengan Unsur Pasal |
|-------|--|---|
| 4 | Praktek Oligopoly | Pangsa pasar |
| 5 | Perjanjian Penetapan Harga | Pelaku usaha pesaing |
| 7 | Penetapan Harga Dibawah Harga Pasar | Pelaku usaha pesaing |
| 8 | Harga jual kembali (<i>Resale Price Maintenance</i>) | Pelaku usaha lain |
| 9 | Pembagian wilayah | Pelaku usaha pesaing |
| 10 | Pemboikotan | Pelaku usaha pesaing |
| 11 | Kartel | Pelaku usaha pesaing |
| 12 | Trust | Pelaku usaha lain |
| 13 | Praktek Oligopsoni | Pangsa pasar |
| 14 | Integrasi Vertikal | Pelaku usaha lain |
| 15 | Perjanjian tertutup | Pelaku usaha (Pihak) lain |
| 16 | Perjanjian dengan pihak luar negeri | Pelaku usaha lain |
| 17 | Praktek monopoli | Pangsa pasar |
| 18 | Praktek Monopsoni | Pangsa pasar |

| | | |
|-----|---|--|
| 19a | Hambatan masuk oleh pelaku usaha | Pasar bersangkutan |
| 19b | Menghalangi konsumen/ pelanggan pelaku usaha pesaingnya untuk tidak melakukan hubungan usaha dengan pelaku usaha pesaing tersebut | Pesaing di pasar bersangkutan |
| 19c | Pembatasan peredaran produk | Pasar bersangkutan |
| 19d | Diskriminasi | Pelaku usaha tertentu |
| 20 | Jual rugi | Pasar bersangkutan |
| 22 | Persekongkolan tender | Pihak lain (bentuk persekongkolan horizontal) |
| 23 | Persekongkolan informasi | Pihak lain dan pesaing |
| 24 | Persekongkolan untuk menghambat produksi/pemasaran | Pelaku usaha pesaing |
| 25 | Posisi dominan | Pangsa pasar |
| 26a | Jabatan rangkap | Pasar bersangkutan |
| 26b | Jabatan rangkap | Keterkaitan erat dalam bidang atau jenis usaha |
| 26c | Jabatan rangkap | Pangsa pasar |
| 27 | Kepemilikan saham | Pangsa pasar |
| 28 | Penggabungan, peleburan dan pengambilalihan | Penggabungan horizontal dan vertikal |
| 29 | Penggabungan, peleburan dan pengambilalihan | Penggabungan horizontal dan vertikal |

Sumber: Pengaturan komisi pengawas persaingan usaha nomor 3 tahun 2009 tentang Pedoman Pasal 1 angka 10 tentang pasar bersangkutan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, hlm.7.

2. Pengertian Pasar Bersangkutan (Relevant Market)

Sebelum mengetahui batasan-batasan perilaku antipersaingan, perlunya kita mengetahui dulu apa itu Pasar Bersangkutan. Di dalam undang-undang antimonopoli dan persaingan usaha pasal 1 angka 10 disebutkan bahwa pasar bersangkutan ialah “Pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut.”

Menurut *Federal Trade Commission (FTC)*, Amerika Serikat dalam *Department of Justice (DOJ) Merger Guidelines*; “a product or group of products and a geographic area in which it is sold such that a hypothetical, profit-maximizing firm, not subject to price regulation, that was the only present and future seller of those products in that area could impose a “small but significant and nontransitory” increase in price above prevailing or likely future levels”, atau dengan kata lain, pasar bersangkutan pasar bersangkutan dapat diartikan sebagai suatu atau sekelompok produk dan wilayah geografis tertentu dimana perusahaan tertentu yang dihipotetiskan mampu memaksimalkan profit karena merupakan satu-satunya penyedia yang berpotensi menaikkan harga secara kecil namun signifikan dan bersifat menetap⁶⁰.

Rekabet, Turki dalam *Guidelines on the Definition of Relevant Market*, mendefinisikan pasar bersangkutan dengan memasukkan batasan pasar produk dan pasar geografis sebagai berikut⁶¹:

“In determining the relevant product market, the market comprising the goods or services which are the subject of a merger or an acquisition, and the goods or services which are deemed identical in the eye of consumers in terms of their

⁶⁰Utami Pudjiastuti, **Analisis Penetapan Pasar Bersangkutan Dalam Putusan KPPU No.26/KPPU-L/2007**, Skripsi Tidak diterbitkan, Depok, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 2010, hlm.10.

⁶¹Ibid, hlm 11

prices, intended use and characteristics is taken into account; other factors that may affect the market determined shall also be assessed"

"The geographical markets are areas in which undertakings operate in the supply and demand of their goods and services, in which the conditions of competition are sufficiently homogenous, and which can easily be distinguished from neighboring areas, as the conditions of competition are appreciably different from these areas."

Selain itu, terdapat berbagai hal yang dapat dianggap cukup relevan dan berpengaruh adalah⁶²:

- a. Struktur pasar adalah keadaan pasar yang memberikan petunjuk tentang aspek-aspek yang memiliki pengaruh penting terhadap perilaku usaha dan kinerja pasar, antara lain jumlah penjual dan pembeli, hambatan masuk dan keluar pasar, keragaman produk, sistem distribusi, dan penguasaan pangsa pasar;
- b. Perilaku pasar adalah tindakan yang dilakukan oleh pelaku usaha dalam kapasitasnya sebagai pemasok atau pembeli barang dan atau jasa untuk mencapai tujuan perusahaan, antara lain pencapaian laba, pertumbuhan aset, target penjualan, dan metode persaingan yang digunakan;
- c. Pangsa pasar adalah persentase nilai jual atau beli barang atau jasa tertentu yang dikuasai oleh pelaku usaha pada pasar bersangkutan dalam tahun kalender tertentu;
- d. Harga Pasar adalah harga yang dibayar dalam transaksi barang dan atau jasa sesuai kesepakatan antara para pihak di pasar bersangkutan.

⁶²Ahmad Yani & Gunawan Widjaja, Op.cit.,hlm.15-16.

Maka, jelaslah bahwa penentuan mengenai pasar bersangkutan (*relevant market*) ialah hal yang sangat relatif sifatnya. Dari definisi yang diberikan oleh Rekabet Turki dalam *Guidelines on the Definition of Relevant Market* sebelumnya, sebagaimana yang dimaksud pengertian pasar bersangkutan terdapat pengelompokan atau konsep pasar bersangkutan yang dibagi menjadi dua bagian yaitu pasar bersangkutan dilihat dari produk dan pasar bersangkutan dilihat dari wilayah geografis.

3. Konsep Pasar Besangkutan

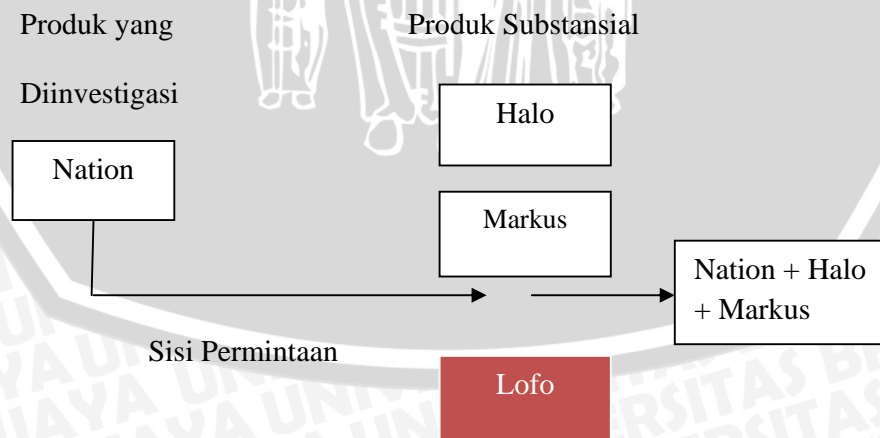
Dilihat dari definisi pasar bersangkutan (*relevant market*), pasar bersangkutan memiliki batasan-batasan perilaku antipersaingan yaitu batasan yang dilihat dari perspektif produksi dan batasan yang dilihat dari segi geografis.

3.1. Pasar bersangkutan produk (*Product Relavant Market*)

Pasar produk dapat diartikan Produk tertentu dari produk pesaing ditambah dengan produk lain yang dapat menjadi substitusi (pengganti) sebuah produk apabila keberadaan produk lain membatasi ruang kenaikan harga dari produk tersebut. Pasar bersangkutan produk (*Product Relavant Market*) memiliki dua pandangan yang berbeda yaitu dilihat dari penawaran produsen dan dilihat dari permintaan konsumen. Pasar produk dilihat dari permintaan konsumen dapat diartikan seperti ini, ketika dua produk digunakan sebagai tujuan yang sama tetapi satu produk dengan spesifikasi yang berbeda dengan kualitas yang lebih tinggi atau sebagai tambahan, suatu produk tidak perlu menjadi substitusi langsung untuk dapat dimasukkan ke dalam pasar yang sama. Maka, terdapat rantai substitusi di

antara produk tersebut. Selanjutnya, seluruh konsumen tidak perlu atau mayoritas dari konsumen tersebut berpindah untuk mensubstitusi produknya agar dapat dikatakan suatu barang bersubstitusi dan berada pada pasar relevan yang sama⁶³.

Contoh sederhananya misalkan Produk Nation merupakan produk yang akan diinvestigasi, kemudian produk Halo, Markus, dan Lofo ialah produk yang memiliki potensi menjadi substitusi dari Nation. Hasil investigasi menyatakan bahwa sisi permintaan menunjukkan perpindahan konsumen dari produk Nation hanya terjadi ke produk Halo dan Markus. Hal ini dapat terjadi karena adanya perubahan harga dari produk Nation yang mempengaruhi jumlah permintaan produk Halo dan produk Markus tetapi tidak memiliki dampak kepada jumlah permintaan produk Lofo. Sehingga dapat disimpulkan bahwa pasar bersangkutan dari sisi permintaan meliputi produk Nation, Halo dan Markus. Agar lebih mudahnya dapat dilihat pada gambar ilustrasi berikut ini:



⁶³Utami Pudjiastuti, Opcit., Hlm 13

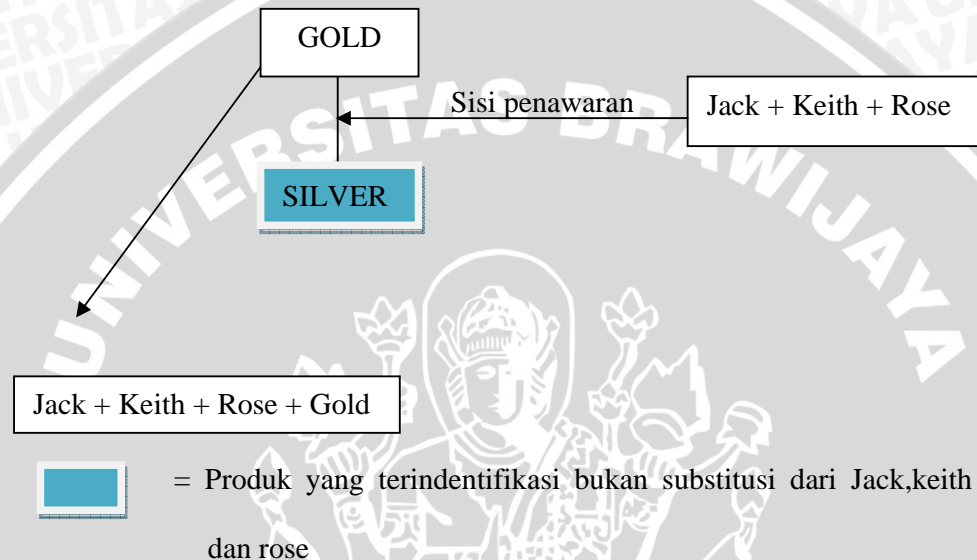
 = Produk yang teridentifikasi bukan substansi dari Nation

Kedua, substitusi dilihat dari sisi penawaran akan muncul ketika pemasok barang mampu bereaksi dengan cepat terhadap perubahan kecil yang permanen pada harga relatif dengan merubah produksi ke produksi yang relevan tanpa menimbulkan biaya atau resiko tambahan. Dalam kondisi ini, potensi substitusi penawaran akan memiliki dampak disipliner yang sama terhadap perilaku persaingan dari perusahaan-perusahaan terlibat. Sama halnya dengan substitusi permintaan, substitusi penawaran harus berjalan secara relatif cepat, karena tanpa kecepatan efektivitasnya dalam menghambat kekuatan pasar yang ada akan menurun. Hal ini merupakan suatu permasalahan opini mengenai seberapa cepat substitusi penawaran harus bereaksi, untuk membedakannya dengan *entry*, biasanya ditentukan oleh otoritas persaingan selama jangka waktu satu tahun⁶⁴.

Misalkan, ada dua produk bernama Gold dan Silver. Pelaku usaha dikatakan dapat masuk ke pangsa pasar jika ia memproduksi kedua produk tersebut. Kemudian, terdapat produk Jack, Keith dan Rose dari produk substansi Gold dan Silver. Ketiga produk ini diinvestigasi dan manakah yang berpotensi masuk ke pangsa pasar dilihat dari sisi penawaran. Hasil investigasi menyatakan bahwa hanya produk Gold yang berpotensi sebagai substansi produk Jack, Keith dan Rose. Hal ini terjadi karena adanya kenaikan harga produk Jack, Keith dan Rose, yang mempengaruhi produsen dan berpotensi mengalihkan kapasitas produksinya dan memproduksi Gold

⁶⁴Ibid., hlm. 14

agar dapat masuk ke dalam pasar tersebut. Maka dapat disimpulkan pasar bersangkutan dari produk tersebut ialah Jack, Rose, Keith dan Gold. Agar lebih jelasnya, perhatikan gambar ilustrasi berikut:



Tipe bukti yang digunakan dalam melakukan penilaian dari substitusi penawaran meliputi⁶⁵:

1. Analisis sistematis dari perusahaan-perusahaan yang telah memulai atau menghentikan produksi dari suatu produk yang menjadi permasalahan;
2. Pemberitahuan dari pemasok potensial untuk melihat apakah substitusi dimungkinkan (meskipun potensi pemasok pada saat ini tidak mempunyai rencana untuk masuk pasar) dan dengan biaya berapa, pemberitahuan dari perusahaan-perusahaan mungkin

⁶⁵Ibid, hlm.14-15

diikutsertakan untuk menentukan apakah kapasitas yang sudah ada sudah penuh, mungkin karena kontrak jangka panjang;

3. Pandangan konsumen khususnya pandangan mereka mengenai apakah mereka akan berpindah ke pemasok baru dan apakah biaya perpindahan bersifat menghambat;
4. Evaluasi dari *sunk cost* perpindahan tersebut, untuk melihat apakah pemasok potensial dapat mulai memproduksi produk yang dipermasalahkan tanpa membahayakan investasi yang substansial.

3.2.Pasar Bersangkutan Geografis

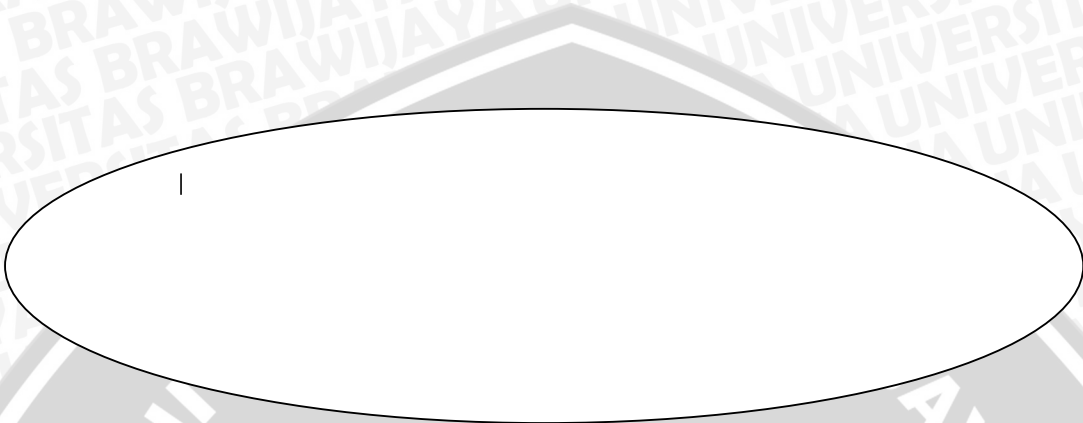
Cara mengetahui pasar bersangkutan geografis adalah dengan melihat sisi permintaan dari konsumen, apakah konsumen tersebut mendapatkan produk yang relevan dari produsen di daerah lain. Pasar geografis merupakan wilayah dimana suatu pelaku usaha dapat meningkatkan harganya tanpa menarik masuknya pelaku usaha baru atau tanpa kehilangan konsumen yang signifikan, yang berpindah ke pelaku usaha lain di luar wilayah tersebut⁶⁶. Hal ini antara lain terjadi karena biaya transportasi yang harus dikeluarkan konsumen tidak signifikan, sehingga tidak mampu mendorong terjadinya perpindahan konsumsi produk tersebut⁶⁷.

Sebagai contoh terdapat produk A dan B yang mempunyai karakteristik, fungsi dan harga yang sama dengan area penjualan di kota Malang, Surabaya dan Kediri. Jika produk A dan B ditransaksikan secara signifikan di kota Malang dan Surabaya tetapi hanya sedikit di kota Kediri dan Jember sehingga

⁶⁶Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 3 Tahun 2009 Tentang Pedoman Pasal 1 angka 10 Tentang Pasar Bersangkutan Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat, hlm.11

⁶⁷Ibid.

dapat disimpulkan bahwa pasar geografis terhadap A dan B adalah kota Malang dan Surabaya.



Kota Kediri

B

Kota Jember

A

Ketereangan:

A dan B adalah Produk Substitusi

= Transaksi produk dalam jumlah signifikan

= Transaksi produk dalam jumlah tidak signifikan

Jika batasan wilayah geografis tidak mudah untuk diketahui maka penentuan batasan wilayah geografis dapat diketahui dengan cara meneliti kenaikan harga di suatu daerah tertentu secara substansi mampu mempengaruhi daerah satu sama lain. Jika iya maka kedua daerah tersebut merupakan pasar bersangkutan yang sama. Catatan penting dari pasar bersangkutan dilihat dari wilayah geografis, bahwa konsep ini



memungkinkan untuk mendefinisikan pasar geografis tanpa memperhatikan ketersediaan aktual barang substitusi pada lokasi tersebut pada investigasi tersebut dilakukan.

4. Penentuan Definisi Pasar Bersangkutan

Menentukan definisi pasar bersangkutan merupakan upaya mendasar dalam pembuktian pelanggaran undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Dalam praktiknya, sebenarnya menentukan pasar bersangkutan merupakan hal sulit jika menggunakan konsep dari penawaran produsen dan penawaran konsumen. Hal ini terjadi karena KPPU dalam penelitiannya membutuhkan beberapa data yang lebih banyak dan kuat serta keterbatasan waktu. Maka dari itu, terdapat beberapa parameter utama sebagai alat pendekatan yaitu dilihat dari harga, karakter dan kegunaan produk atau fungsi produk. Berikut penjelasan secara rinci;

4.1. Dilihat dari Pasar Produk

Konsep ini menggunakan selera konsumen yang diwakili oleh indikator harga, karakter atau ciri-ciri dari produk yang bersangkutan dan fungsinya;

a. Indikator Harga

Berikut ialah beberapa faktor harga yang akan dipertimbangkan dalam penentuan pasar bersangkutan⁶⁸:

1. Harga produk yang mencerminkan harga pasar yang wajar atau kompetitif. Proses analisis terhadap harga yang tidak wajar atau non

⁶⁸Ibid, Hlm. 13-14

kompetitif cenderung menghasilkan estimasi pasar bersangkutan yang terlalu luas;

2. Produk-produk yang dianalisis tidak harus memiliki kesamaan harga, karena variasi harga dari produk-produk yang dianalisis sangat mungkin terjadi. Inti analisis terhadap parameter harga bukan pada besaran nominal, tapi pada reaksi konsumen terhadap perubahan harga yang terjadi pada produk yang dimaksud;
3. Peningkatan harga (secara hipotetis) harus hanya terjadi di produk A sementara harga produk substitusi tidak berubah. Dengan kata lain, peningkatan harga A tidak boleh memiliki dampak inflasi;
4. Peningkatan harga harus diasumsikan berkesinambungan, yaitu berlangsung lama (*non transitory*). Fluktuasi harga jangka pendek dan (*cyclical*) sebisa mungkin dikeluarkan (*exclude*) untuk menghindari ketidakakuratan dalam pengolahan dan analisis perubahan harga;
5. Peningkatan harga hipotetis harus sedikit saja, namun signifikan. Sedikit kenaikan agar respon pembeli hanya berpindah ke produk yang merupakan substitusi dekat dari produk A. Peningkatan harga yang besar dapat menyebabkan konsumen berpindah ke produk yang merupakan substitusi jauh dari produk A. Kenaikan harga harus cukup signifikan sehingga dapat menimbulkan reaksi pembeli. Kenaikan harga yang terlalu kecil tidak akan mengubah perilaku pembeli karena ada biaya yang dikeluarkan pembeli untuk mengetahui produk-produk alternatif, sebelum kemudian beralih.

b. Faktor karakter dan kegunaan produk

Berikut adalah penjelasan mengenai parameter non harga yaitu karakter (ciri) produk dan kegunaan (fungsi):

1. Produk dalam suatu pasar tidak harus *perfect substitutes*. Dalam beberapa kondisi tertentu, relatif sulit untuk menemukan produk yang bersifat substitusi sempurna. Dengan demikian, pendefinisian produk cukup didasarkan pada konsep *close substitutes*.
2. Produk dalam suatu pasar tidak harus memiliki kualitas yang sama. Sebagaimana diketahui bersama, saat ini tingkat diferensiasi produk sudah sangat tinggi, dimana produk tertentu memiliki jenjang variasi (*range*) yang sangat lebar, baik dari spesifikasi teknis, harga merk (*brand*) maupun kemasan (*packaging*). Sepanjang konsumen menentukan bahwa produk terkait memiliki karakter dan fungsi yang sama, maka produk-produk tersebut dapat dikatakan sebagai substitusi satu sama lain terlepas dari spesifikasi teknis, merk atau kemasan tertentu yang melekat di produk produk tersebut. Sebaliknya, apabila konsumen menentukan bahwa produk-produk dimaksud tidak memiliki kesamaan fungsi dan karakter yang diperlukan, maka produk tersebut tidak dapat dikategorikan sebagai substitusi, walaupun terdapat kemiripan atau kesamaan dalam spesifikasi teknis, merk maupun kemasan.

4.2. Dilihat dari Pasar Geografis

Ketersediaan produk yang menjadi obyek analisa sangat diperlukan dan ditentukan di dalam menetapkan pasar berdasarkan konsep geografis.

Ketersediaan produk tersebut antara lain adanya;

1. Kebijakan Perusahaan;

Keputusan pimpinan perusahaan merupakan penentuan logistik produk untuk wilayah yang dijadikan target pemasaran. Penentuan wilayah merupakan bagian dari strategi yang disesuaikan dengan rencana strategis perusahaan dan hasilnya sebagai informasi terkait dengan luas geografis dari produk yang dijadikan obyek analisa.

2. Lamanya Perjalanan;

3. Biaya Transportasi;

4. Tarif;

5. Peraturan-peraturan yang membatasi lalu lintas perdagangan antar kota atau wilayah.;

Munculnya perdagangan via internet (*Online Trading*) serta mekanisme transaksi paperless cenderung mengaburkan hambatan dan batasan antar wilayah. Dengan kata lain, akan memperluas cakupan pasar geografis dari suatu produk. Hal ini menjadi faktor lain yang akan diantisipasi dalam penentuan pasar bersangkutan dalam konsep geografis.

5. Analisa Pasar bersangkutan terkait dengan Taksi Konvensional dengan Taksi berbasis aplikasi online

Berawal dari kericuhan taksi konvensional terhadap kemunculan inovasi terbaru yaitu adanya Uber dan Grab yang memproduksi jasa angkutan orang

dengan memanfaatkan perkembangan teknologi masa kini. Hal ini membuat orang bertanya apakah pelaku-pelaku usaha ini merupakan pasar bersangkutan yang sama dan bagaimanakah penyelesaian yang perlu dilakukan untuk menutup perselisihan ini. Berbagai macam dan upaya regulator telah membuat peraturan-peraturan untuk menutup permasalahan ini. Tetapi, masih saja belum adanya kepuasan dan regulasi yang jelas.

Perlunya mengetahui pasar bersangkutan dapat diketahui siapa pesaing dari pelaku usaha dominan yang membatasi anti persaingan tersebut. Sebelumnya, dijelaskan diatas bahwa pasar bersangkutan merupakan sebuah konsep yang dilakukan untuk mendefinisikan tentang ukuran pasar dari sebuah produk dan ukuran pasar tersebut menjadi penting, karena dengan mengidentifikasinya dapat mengetahui seberapa besar penguasaan produk tertentu dalam pasar tersebut oleh suatu pelaku usaha⁶⁹.

Terkait dengan taksi konvensional dengan taksi online, kemunculan inovasi baru dengan jenis model bisnis baru yang sebelumnya tidak dikenal dan diperkenalkan di dalam pasar yang sudah ada atau juga melahirkan pasar yang sebelumnya tidak ada (*disruptive innovation*), membuat pertanyaan bagaimanakah dengan Uber dan Grab. Perlu kita ketahui, Uber adalah jenis produk yang menggunakan bisnis yang sama dengan *online platform* lain yang menawarkan jasa akomodasi yaitu Airbnb. Kedua ia juga menawarkan produk berupa layanan transportasi. Keduanya ia usahakan untuk mengoptimalkan fungsi dari barang yang dimilikinya untuk menghasilkan kegunaan berupa jasa bagi konsumen dan nilai ekonomis bagi pemiliknya. Hal ini dapat disebut sebagai *sharing economy*.

⁶⁹Rachmadi Usman, Op.cit, Hlm. 520

Dan Uber sudah menjadi trend bisnis di seluruh negeri. Tetapi banyak juga yang menolak kehadiran Uber di negaranya karena beralasan bahwa uber dapat mematikan pasar yang sudah ada. Indonesia, memiliki model bisnis serupa seperti Uber yang bernama GrabTaxi. GrabTaxi merupakan sebuah jasa angkutan orang dengan mobil atau GrabBike untuk angkutan orang dan barang seperti pengantaran dokumen hingga belanja dengan menggunakan motor. Sementara itu, Uber sendiri mengandalkan mobil pribadinya untuk beroperasi sedangkan GrabTaxi menghubungkan taxi konvensional yang sudah ada di pasar dengan konsumen. Dengan cara ini memang GrabTaxi tidak mengundang kontroversi seperti Uber, karena tidak ada persoalan mengenai apakah yang beroperasi di pasar dapat dikategorikan sebagai taxi gelap atau tidak (karena menggunakan mobil pribadi dan mobil yang bersangkutan tidak memiliki izin untuk beroperasi sebagai taxi sebagaimana layaknya taxi konvensional).

Untuk menjawab pertanyaan, apakah taksi online merupakan pasar bersangkutan yang sama dengan taksi konvensional. Maka, dapat dilihat dari 3 (tiga) argumen yang dapat menjawabnya. Yang pertama, dilihat dari pasal 1 angka 10 undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. *Relavant market* adalah pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut. Dari definisi-definisi diatas dapat dikajikan dalam bentuk tahap awal menganalisis dugaan adanya tindakan persaingan tidak sehat yaitu dengan mengidentifikasi unsur-unsur yang ada di dalam pasal tersebut, seperti pasar bersangkutan yang ada

di dalam pasal 1 angka 10 undang-undang anti monopoli. Beberapa unsur penting dalam pasal mengenai pasal bersangkutan tersebut adalah⁷⁰:

- a. **Pasar** adalah lembaga ekonomi di mana para pembeli dan penjual baik secara langsung maupun tidak langsung dapat melakukan transaksi perdagangan barang dan jasa;
- b. **Jangkauan atau daerah pemasaran** mengacu pada penetapan pasar bersangkutan berdasarkan aspek geografis atau daerah/teori yang merupakan teori pelaku usaha melakukan kegiatan usahanya dan/atau lokasi ketersediaan atau peredaran produk dan jasa dan/atau dimana beberapa daerah memiliki kondisi persaingan relatif seragam dan berbeda dibanding kondisi persaingan dengan daerah lainnya;
- c. **Pelaku usaha** adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi;
- d. **Sama atau sejenis atau substansi:** mengacu pada pengertian pasar bersangkutan berdasarkan produk. Produk akan dikategorikan dalam pasar bersangkutan atau dapat digantikan satu sama lain apabila menurut konsumen terdapat kesamaan dalam hal fungsi/peruntukan/penggunaan. Karakter spesifik, serta perbandingan tingkat harga produk tersebut

⁷⁰Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 3 Tahun 2009 Tentang Pedoman Pasal 1 angka 10 Tentang Pasar Bersangkutan Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat, hlm.5-6

dengan harga barang lainnya. Dari sisi penawaran, barang substitusi merupakan produk yang potensial dihasilkan oleh pelaku usaha yang berpotensi masuk ke dalam pasar tersebut.

Dilihat dari unsur terakhir yaitu sama atau sejenis atau substitusi dan dilihat dari *Product Relevant Market*. Dari pengertian tersebut Substitusi ialah pengganti, maka taksi uber dan atau grabtaxi merupakan substitusi (pengganti) taksi konvensional. Mengapa? Karena dilihat dari produksinya taksi konvensional maupun taksi berbasis aplikasi sama-sama mengeluarkan bidang jasa taxi yang sesuai dengan ciri-ciri dari pasal 29 ayat 2 surat Keputusan Menteri Nomor 35 tahun 2003 yaitu, pelayanan angkutan taksi yang diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

1. Tidak terjadwal;
2. Dilayani dengan mobil penumpang umum jenis sedan atau station wagon dan van yang memiliki konstruksi seperti sedan sesuai standar teknis yang ditetapkan Direktur Jenderal;
3. Tarif angkutan berdasarkan argometer;
4. Pelayanan dari pintu ke pintu.

Tetapi yang membedakan ialah hanya dari segi pemesanan dan atau sistem aplikasinya. Taksi uber maupun grab dalam mengeluarkan jasanya dengan cara sistem pemesanan melalui aplikasi yang dapat di *download* melalui iTunes atau Googleplay dan memiliki fitur-fitur yang dapat memuaskan konsumen. Seperti, dapat memesan hanya dengan memasukkan tujuan dan dapat dengan mudah mengetahui posisi kita dimana, biaya yang langsung muncul dari tempat semula

ke tempat tujuan, dapat mengetahui siapa pengemudi kita dan dapat melacak pengemudi tersebut ke tempat kita serta layanan atau kolom saran kepada konsumen. Hal ini sangat jelas dengan adanya inovasi dan bisnis baru ini, kebanyakan orang menggunakan aplikasi tersebut sehingga konsumen beralih ke uber dan atau grabtaxi. Kesimpulannya, uber maupun grabtaxi ialah substansi dari taksi konvensional atau masih relevan dengan taksi konvensional.

Kedua, dari penjelasan terkait dengan pasar menurut produk dan menurut geografis, maka yang menjadi produk dari pelaku usaha taksi adalah pelayanan taksi itu sendiri. Ketika BBM dinaikkan secara resmi dan penetapan tarif batas bawah di berlakukan kepada taksi konvensional di daerah DKI Jakarta. Dari sisi permintaan, tidak sedikit konsumen yang akan keberatan dengan menggunakan jasa taksi karena mahalnya tarif taksi. Maka, dibutuhkan *close substitution* dari taksi yang menerapkan tarif batas bawah. *Close Subtitution* merupakan taksi yang tidak menerapkan tarif batas bawah maupun tarif batas atas seperti adanya taksi online yang tidak terikat dengan penerapan tarif batas bawah maupun atas (tarif taksi yang lebih murah) karena taksi berbasis aplikasi online dikategorikan sebagai transportasi rental. Mereka tidak memiliki regulasi tarif bawah dan tarif atas seperti yang berlaku pada taksi konvensional.

Ketiga, dilihat dari sisi pasar geografis. Sejauh ini taksi online masih beroperasi di daerah sekitar jakarta seperti Depok, Tangerang, Bogor, Bekasi seperti taksi-taksi konvensional lainnya sehingga operator taksi tidak kehilangan konsumen yang signifikan meskipun terjadi adanya penetapan tarif batas bawah. Dengan demikian, berdasarkan ketiga argumentasi tersebut diatas dapat

disimpulkan bahwa Taksi yang berbasis aplikasi online merupakan taksi yang mempunyai pasar bersangkutan yang sama dengan taksi konvensional.

B. Analisa Penetapan Tarif Batas Bawah DPD Organda Melalui Perspektif Hukum Persaingan Usaha.

1. Terbentuknya Harga di Dalam Pasar

Secara teoritis, ilmu ekonomi merupakan suatu sarana atau studi berupa bagaimana individu dan masyarakat mengalokasikan sumber daya langka (*scarce resources*) yang diberikan oleh alam dan oleh generasi sebelumnya. Secara etimologi, kata ekonomi berasal dari kosakata dalam bahasa Yunani, yaitu *oikos* dan *nomos* yang berarti aturan dalam Rumah Tangga. Aturan yang dimaksud berkaitan dengan menjaga keseimbangan antara pengeluaran (*spending*) dengan sumber daya (dalam hal ini pendapatan)⁷¹.

Suatu perbuatan atau kegiatan yang dapat dikatakan hal tersebut merupakan kegiatan ekonomi ialah adanya interaksi antara kedua belah pihak atau lebih. Contoh sederhanya ialah Jual-Beli. Dalam melakukan kegiatan ekonomi, terdapat tiga golongan pelaku besar yaitu, rumah tangga, perusahaan dan pemerintah. Masing-masing golongan menjalankan peranan yang sangat berbeda dalam suatu aktivitas ekonomi, yaitu⁷²;

a. Rumah Tangga

Adalah pemilik berbagai faktor produksi yang tersedia dalam perekonomian. Sektor ini menyediakan tenaga kerja dan tenaga

⁷¹Dr. Andi Fahmi, Anna Maria, etc, **Hukum Persaingan Usaha Antara Teks & Konteks**, Andi Fahmi & Ningrum Natasya (Ed), Jakarta: Publish by GTZ, 2009, Hlm.21.

⁷²Devi Meyliana, **Hukum Persaingan Usaha; Studi Konsep Pembuktian Terhadap Perjanjian Penetapan Harga Dalam Persaingan Usaha**, Malang: Setara Press, 2013, Hlm. 8-9

usahawan, selain itu faktor produksi lainnya ialah barang-barang modal, kekayaan alam, dan harta tetap seperti tanah dan bangunan. Mereka inilah yang akan menawarkan faktor-faktor produksi ini kepada sektor perusahaan;

b. Perusahaan

Adalah organisasi yang dikembangkan oleh seseorang atau sekumpulan orang dengan tujuan untuk menunjukkan berbagai jenis barang dan jasa yang dibutuhkan masyarakat. Seorang atau sekumpulan orang tersebut kemudian dikenal dengan sebutan pengusaha. Mereka adalah orang yang memiliki keahlian keusahawan dan kegiatan mereka dalam perekonomian ialah mengorganisasi faktor-faktor produksi secara sedemikian rupa sehingga berbagai jenis barang dan jasa yang diperlukan rumah tangga dapat diproduksi dengan cara yang sebaik-baiknya. Mereka memproduksi barang tersebut bukan dengan maksud untuk memenuhi kebutuhan mereka, melainkan memperoleh keuntungan dari usaha mereka;

c. Pemerintah

Adalah badan-badan pemerintah yang bertugas untuk mengatur kegiatan ekonomi seperti departemen pemerintahan, badan yang mengatur penanaman modal, bank sentral, parlemen, Pemerintahan Daerah, tentara dan sebagainya. Badan-badan tersebut yang akan mengawasi kegiatan rumah tangga dan perusahaan supaya mereka melakukan kegiatan dengan cara yang wajar dan tidak merugikan masyarakat secara keseluruhan.

Selain itu, di dalam ilmu ekonomi terdapat kalkulasi atau konsep dasar yang dapat memecahkan permasalahan ekonomi yang dihadapi oleh kedua pelaku ekonomi yaitu rumah tangga dan perusahaan. Konsep dasar itu antara lain penawaran, permintaan, dan konsep biaya. Berikut penjelasannya⁷³;

1.1.Permintaan (*Demand*);

Dalam memahami konsep dasar dari permintaan (*demand*), perlu diingat terdapat 2 (dua) konsep yang berbeda namun berkaitan, yaitu jumlah yang diminta (*quantity demanded*) dan permintaan (*demand*). Jumlah yang diminta (*quantity demanded*) adalah “jumlah barang dan jasa yang ingin diminta oleh konsumen pada tingkat harga tertentu”. Kata ‘ingin’ menunjukkan bahwa pembelian belum terjadi dan masih berupa keinginan (*wish*). Hubungan antara harga dan kuantitas bersifat hubungan satu-satu (*one to one relations*) sedangkan permintaan (*demand*) adalah “jumlah barang dan jasa yang ingin diminta oleh konsumen pada setiap tingkat harga selama periode waktu tertentu pada suatu daerah (*geografis*) tertentu”. Dari penjelasan tersebut terlihat bahwa permintaan merupakan kumpulan dari *quantity demanded*. Dengan kata lain, *demand curve* akan berisi titik-titik *quantity demanded*.

Berapa banyak barang dan jasa yang ingin diminta oleh konsumen tidak hanya dipengaruhi oleh faktor harga saja, melainkan juga oleh beberapa faktor lain. Faktor-faktor penentu permintaan adalah:

1. Harga barang itu sendiri;
2. Harga barang lain yang terkait;

⁷³Dr. Andi Fahmi, Anna Maria, etc, *Op.cit*, Hlm. 24-27.

3. Tingkat pendapatan per kapita;
4. Selera atau kebiasaan;
5. Jumlah penduduk;
6. Perkiraan harga dimasa mendatang;
7. Distribusi pendapatan;
8. Usaha-usaha produsen meningkatkan penjualan;

1.2. Penawaran (*Supply*);

Analogi dengan konsep permintaan (*demand*) maka dalam memahami penawaran (*supply*) harus diingat dua konsep yang saling berkaitan, yaitu jumlah yang ditawarkan (*quantity supplied*) dan penawaran (*supply*) Jumlah yang ditawarkan (*quantity supplied*) adalah “jumlah barang dan jasa yang ingin ditawarkan oleh produsen pada tingkat harga tertentu”. Sedangkan penawaran (*supply*) adalah “jumlah barang dan jasa yang ingin ditawarkan oleh produsen pada setiap tingkat harga selama periode waktu tertentu pada suatu daerah (geografis) tertentu”

Berapa banyak barang dan jasa yang ingin ditawarkan oleh produsen tidak hanya dipengaruhi oleh faktor harga saja, melainkan juga oleh beberapa faktor lain. Faktor-faktor penentu penawaran adalah:

1. Harga barang itu sendiri;
2. Harga faktor produksi;
3. Teknologi produksi;
4. Jumlah pedagang /penjual;
5. Kebijakan pemerintah;

1.3.Konsep Biaya;

Pengertian biaya dalam ilmu ekonomi adalah biaya kesempatan. Konsep ini dipakai dalam analisis teori biaya produksi. Berkaitan dengan konsep tersebut, kita mengenal biaya eksplisit (explicit cost) dan biaya implisit (implicit cost). Biaya eksplisit adalah biaya-biaya yang secara eksplisit terlihat, terutama melalui laporan keuangan. Biaya listrik, telepon dan air, demikian juga pembayaran upah buruh dan gaji karyawan merupakan biaya eksplisit. Kita dapat melihatnya dalam laporan keuangan. Biaya implisit adalah biaya kesempatan (opportunity cost). Biaya-biaya tersebut antara lain;

1. Biaya tenaga kerja; Biaya tenaga kerja adalah biaya yang harus dikeluarkan untuk menggunakan tenaga kerja per orang per satuan waktu. Harga tenaga kerja adalah upahnya (per jam atau per hari). Bagi ekonom upah pekerja adalah biaya eksplisit, dengan asumsi upah yang dibayarkan adalah sama besar dengan upah yang diterima tenaga kerja bila bekerja di tempat yang lain. Asumsi ini terpenuhi di pasar tenaga kerja persaingan sempurna;
2. Biaya barang modal; Ada perbedaan konsep antara ekonom dan akuntan dalam perhitungan biaya barang modal. Akuntan menggunakan konsep biaya historis (historical cost) . Itu sebabnya dalam laporan akuntansi, nilai barang modal harus disusutkan (depreciation cost) . Ekonom melihat biaya barang modal sebagai biaya implisit. Biaya ekonomi penggunaan barang modal bukanlah berapa besar uang yang harus dikeluarkan untuk menggunakannya,

melainkan berapa besar pendapatan yang diperoleh bila mesin disewakan kepada pengusaha lain. Karena itu biaya barang modal diukur dengan harga sewa mesin;

3. Biaya kewirausahawan; Wirausahawan (pengusaha) adalah orang yang mengkombinasikan berbagai faktor produksi untuk ditransformasi menjadi output berupa barang dan jasa. Dalam upaya tersebut, dia harus menanggung resiko kegagalan. Atas keberanian menanggung resiko, pengusaha mendapat balas jasa berupa laba. Makin besar (tinggi) risikonya, laba yang diharapkan harus makin besar. Begitu juga sebaliknya. Pengertian laba yang digunakan ekonom adalah laba ekonomi (economic profit), yaitu kelebihan pendapatan yang diperoleh dibanding jika memilih alternatif lain.

Dari penjelasan konsep ilmu ekonomi tersebut dapat disimpulkan bahwa proses penawaran hingga permintaan yang memunculkan suatu kesepakatan antara kedua belah pihak, yang satu pihak pembeli menginginkan harga yang murah dan yang satu lagi pihak penjual menginginkan harga yang tinggi untuk memperoleh keuntungan yang banyak. Hal ini disebut dengan Harga Pasar. Harga Pasar merupakan harga yang telah disepakati antara kedua belah pihak atau lebih yang timbul akibat perbedaan tawar-menawar tersebut.

Proses terbentuknya harga pasar ialah ketika proses penawaran dan permintaan itu ada di dalam keseimbangan harga pasar. Jumlah yang diminta sama dengan jumlah yang akan ditawarkan. Harga keseimbangan merupakan harga dimana baik konsumen maupun produsensama-sama tidak ingin menambah atau mengurangi jumlah yang di konsumsi dandi jual atau dengan kata lain jumlah yang diminta sama dengan Jumlah yangditawarkan ($Q_d = Q_s$).Maka, ketika harga ada

dibawah harga keseimbangan, terjadilah yang namanya kelebihanpermintaan (excess demand). Sebab jumlah yang diminta akan meningkat sedangkan jumlah yang ditawarkan menjadi berkurang. Sebaliknya jika harga melebihi harga keseimbangan, terjadi kelebihan penawaran, dimana jumlah yang ditawarkan meningkat, jumlah yang diminta menurun⁷⁴.

2. Penetapan Harga di Dalam Hukum Persaingan Usaha

Hukum persaingan usaha di Indonesia pada dasarnya termasuk dalam kajian pemahaman hukum ekonomi, dimana dasar kebijakan politik perekonomian nasional dan hukum ekonomi kita mengacu pada peraturan Pasal 33 Undang-Undang Dasar 19945. Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 jelas menyatakan bahwa perekonomian nasional dibangun atas dasar falsafat demokrasi ekonomi dalam wujud ekonomi kerakyatan. Untuk mewujudkan bentuk perekonomian sebagaimana yang ditetapkan dalam konstitusi, perundang-undangan merupakan sarana yang paling efektif untuk mengimplementasikan kebijakan politik demokrasi ekonomi tersebut⁷⁵.

Mengingat adanya relevansi yang kuat antara kaidah hukum dengan pembangunan ekonomi di Indonesia, hukum yang merupakan alat rekayasa sosial diharapkan dapat mendorong pertumbuhan ekonomi satu negara. Hukum persaingan usaha di Indonesia dapat menjalankan tugasnya sebagai alat rekayasa sosial apabila terdapat keadaan yang cukup kondusif, yaitu adanya stabilitas, keadilan dan pendidikan/pemahaman yang baik serta kemampuan aparat penegak hukum dalam menindak tindakan pelanggaran. Dengan demikian, hukum

⁷⁴Dr. Andi Fahmi, Anna Maria, Op.cit., Hlm. 26.

⁷⁵Devi Meyliana, Op.cit., Hlm. 5.

persaingan usaha mampu menempatkan dirinya tidak saja sebagai alat rekayasa sosial namun juga sebagai alat untuk perkembangan ekonomi suatu negara⁷⁶.

Keterkaitan antara Hukum persaingan usaha dengan ekonomi ialah ketika terdapat penetapan harga yang kondusif sehingga mewujudkan iklim usaha persaingan, dimana terdapat pasar persaingan sempurna. Pasar persaingan sempurna merupakan pasar dimana jumlah perusahaan begitu banyak dan kemampuan setiap perusahaan sangat kecil untuk mempengaruhi harga pasar. Karakteristik (syarat) pasar persaingan sempurna ialah⁷⁷;

a. Banyak Penjual Dan Pembeli (*Many Sellers And Buyers*)

Jumlah perusahaan yang sangat banyak mengandung asumsi implisit bahwa output sebuah perusahaan relatif kecil dibanding output pasar (small relatively output). Semua perusahaan dalam industri (pasar) dianggap berproduksi efisien (biaya rata-rata terendah), baik dalam jangka pendek maupun jangka panjang. Kendatipun demikian jumlah output setiap perusahaan secara individu dianggap relatif kecil dibanding jumlah output seluruh perusahaan dalam industri;

b. Produknya Homogen (*Homogenous Products*)

Yang dimaksud dengan produk yang homogen adalah produk yang mampu memberikan kepuasan (utilitas) kepada konsumen tanpa perlu mengetahui siapa produsennya. Konsumen tidak membeli merek barang tetapi kegunaan barang. Karena itu semua perusahaan dianggap mampu

⁷⁶Ibid, hlm. 10-11.

⁷⁷Dr. Andi Fahmi, Dr, Anna Maria, etc, Op.cit., 30-31.

memproduksi barang dan jasa dengan kualitas dan karakteristik yang sama;

c. Bebas Masuk dan Keluar Pasar (*Free Entry and Free Exit*)

Pemikiran yang mendasari asumsi ini adalah dalam pasar persaingan sempurna faktor produksi mobilitasnya tidak terbatas dan tidak ada biaya yang harus dikeluarkan untuk memindahkan faktor produksi.

Pengertian mobilitas mencakup pengertian geografis dan antara pekerjaan. Maksudnya faktor produksi seperti tenaga kerja mudah dipindahkan dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari satu pekerjaan ke pekerjaan lainnya, tanpa biaya. Hal tersebut menyebabkan perusahaan mudah untuk masuk keluar pasar. Jika perusahaan tertarik di satu industri (dalam industri masih memberikan laba), dengan segera dapat masuk. Bila tidak tertarik lagi atau gagal, dengan segera dapat keluar;

d. Informasi Sempurna (*Perfect Knowledge*)

Para pelaku ekonomi (konsumen dan produsen) memiliki pengetahuan sempurna tentang harga produk dan input yang dijual. Dengan demikian konsumen tidak akan mengalami perlakuan harga jual yang berbeda dari satu perusahaan dengan perusahaan lainnya. Dari siapapun produk dibeli, harga yang berlaku adalah sama. Demikian halnya dengan perusahaan, hanya akan menghadapi satu harga yang sama dari berbagai pemilik faktor produksi.

Keempat karakteristik tersebut menimbulkan satu pernyataan logis, yaitu perusahaan di pasar tidak dapat menentukan harga sendiri. Perusahaan menjual

produknya dengan berpatokan pada harga yang ditetapkan pasar. Setiap perusahaan hanya akan menerima harga yang ditentukan pasar (*price taker*). Yang dapat dilakukan perusahaan adalah menyesuaikan jumlah output untuk mencapai laba maksimum⁷⁸.

Dalam literatur ekonomi, perilaku penetapan harga (*price fixing*) antara perusahaan yang sedang bersaing di pasar merupakan salah satu dari bentuk kolusi. Kolusi merujuk pada situasi dimana perusahaan-perusahaan yang ada di pasar melakukan koordinasi atas tindakan-tindakan mereka yang bertujuan untuk memperoleh keuntungan yang lebih tinggi. Koordinasi di dalam kolusi tersebut digunakan untuk menyepakati beberapa hal, diantaranya⁷⁹;

- a. Kesepakatan penetapan harga tertentu yang lebih tinggi dari yang diperoleh melalui mekanisme persaingan;
- b. Kesepakatan penetapan kuantitas tertentu yang lebih rendah dari kuantitas dalam situasi persaingan;
- c. Kesepakatan pembagian pasar.

Tetapi dalam kenyataannya penetapan harga yang dilarang tersebut masih diterapkan di dalam penetapan tarif transportasi. Penetapan harga yang dimaksud dibagi menjadi dua macam, yaitu penetapan tarif batas atas dan penetapan tarif batas bawah. Penetapan tarif batas atas merupakan sebuah batasan penetapan tarif dimana 30% berada diatas harga pokok sedangkan penetapan tarif batas bawah ialah penetapan tarif dimana 20% berada di bawah harga pokok. Tarif batas atas bertujuan untuk melindungi pengguna jasa dari tarif yang tidak terkendali dan

⁷⁸Ibid, Hlm. 31

⁷⁹Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 5 Tentang Penetapan Harga Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Hlm.11.

memberikan kesempatan kepada pelaku usaha untuk meningkatkan kualitas pelayanan dan kelangsungan usaha. Sedangkan tarif batas bawah bertujuan untuk melindungi pengusaha dari persaingan tarif dan menjaga kualitas pelayanan dan kualitas keselamatan.

Dalam perspektif hukum persaingan usaha, tarif batas bawah tidak disepakati atau tidak disetujui olehnya karena penetapan tarif batas bawah dapat menimbulkan atau memungkinkan terjadinya tindakan kartel dan sebenarnya permasalahan tidak akan selalu dapat diselesaikan dengan ditetapkannya tarif batas bawah. Karena awal mulanya, penetapan tarif batas bawah bertujuan untuk melindungi pengusaha-pengusaha kecil. Tetapi, akibat dari penetapan tarif batas bawah sendiri juga lebih menguntungkan pengusaha besar karena efisiensi dan pada akhirnya konsumenlah yang harus membayar. Penetapan harga sendiripun juga dilarang oleh undang-undang hukum persaingan usaha nomor 5 tahun 1999 yang diatur di dalam pasal 5 yaitu tentang larangan penetapan harga.

3. Penetapan Harga berdasarkan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Penetapan harga merupakan salah satu bentuk pelanggaran terhadap hukum persaingan karena perilaku kesepakatan penetapan harga akan secara langsung menghilangkan persaingan yang seharusnya terjadi diantara perusahaan-perusahaan yang ada di pasar. Dalam kondisi persaingan harga akan terdorong turun mendekati biaya produksi dan jumlah produksi di pasar juga meningkat⁸⁰.

⁸⁰Devi Meyliana, Op.cit., hlm. 46

Price Fixing (penetapan harga) oleh Australia (*Section 45A* dari *The Trade Practices act* 1947) dan Amerika Serikat (*Section 1 The Sherman Act* 1890) dianggap sebagai “*Naked restraint of trade with no porpose except the stifling of competition*”⁸¹. Secara historis perjanjian penetapan harga horizontal merupakan hambatan persaingan yang sudah cukup lama dikenal di Eropa. Biasanya perjanjian penetapan harga keseimbangan (*equilibrium*) seperti yang dikehendaki dalam persaingan sehat⁸².

Perjanjian penetapan harga (*price fixing agreement*) dilarang di dalam pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Pasal tersebut berbunyi sebagai berikut:

“(1) *Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.*

(2) *Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) tidak berlaku bagi:*

- a. *Suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan; atau*
- b. *Suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.”*

Melihat rumusan pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tersebut, larangannya bersifat *perseillegalyang* tidak mengharuskan melihat implikasi atau adanya hambatan persaingan usaha. Perjanjian penetapan harga dilarang oleh Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, didasarkan pada

⁸¹Rachmadi Usman, **Hukum Persaingan Usaha di Indonesia**, Jakarta: Sinar Grafika, 2014, Hlm. 214.

⁸²Ibid, Hlm, 214-215.

pertimbangan bahwa penetapan harga bersama-sama akan menyebabkan tidak dapat berlakunya hukum pasar tentang harga yang terbentuk dari adanya tawaran dan permintaan⁸³. Mengenai alat bukti yang terdapat dalam pasal 42 undang-undang nomor 5 tahun 1999, KPPU mengeluarkan peraturan komisi sebagai pedoman dalam pemeriksaan perkara perjanjian penetapan harga yang dituangkan dalam Peraturan Komisi Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 5 (Penetapan Harga) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (selanjutnya disebut sebagai Perkom). Perkom ini pada intinya memuat hal bahwa kehadiran alat bukti tidak langsung dalam pemeriksaan perkara ini dimungkinkan dengan acuan penggunaan alat bukti tidak langsung ini dan penerapannya dalam pembuktian⁸⁴.

Dengan merujuk kepada ketentuan sebagaimana termasuk dalam pasal 5 undang-undang nomor 5 tahun 1999, maka dapat diketahui unsur-unsur dari pasal tersebut berikut ini⁸⁵:

a. Unsur Pelaku usaha

Sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, "*Pelaku usaha adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun*

⁸³Rachmadi Usman, Op.cit., Hlm. 213

⁸⁴Devi Meyliana, Op.cit., Hlm. 45

⁸⁵Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 5 tentang Penetapan Harga Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Hlm.6-7

bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.”

b. Unsur Perjanjian

Sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 *“Perjanjian adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis”*.

c. Unsur pelaku usaha pesaing

Pelaku usaha pesaing adalah pelaku usaha lain dalam pasar bersangkutan yang sama.

d. Unsur Harga Pasar

Harga adalah biaya yang harus dibayar dalam suatu transaksi barang dan jasa sesuai kesepakatan antara para pihak dipasar bersangkutan.

e. Unsur Barang

Sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *“Barang adalah setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha”*.

f. Unsur Jasa

Sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *“Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha”*.

g. Unsur Konsumen

Sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, "*Konsumen adalah setiap pemakai dan atau pengguna barang dan atau jasa baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan pihak lain.*"

h. Unsur Pasar Bersangkutan

Pasar bersangkutan, menurut Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah "*Pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut.*"

i. Unsur Usaha Patungan

Perusahaan patungan adalah sebuah perusahaan yang dibentuk melalui perjanjian oleh 2 pihak atau lebih untuk menjalankan aktivitas ekonomi bersama, dimana para pihak bersepakat untuk membagi keuntungan dan mananggung kerugian yang dibagi secara proporsional berdasarkan perjanjian tersebut.

Dalam Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 terdapat beberapa pasal yang memiliki keterkaitan erat dengan praktek Penetapan Harga. Beberapa pasal tersebut diantaranya adalah⁸⁶:

a. Pasal 8 yang berbunyi:

"Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa penerima barang dan atau jasa tidak

⁸⁶Ibid, Hlm.8-9

akan menjual atau memasok kembali barang dan atau jasa yang diterimanya, dengan harga yang lebih rendah daripada harga yang telah diperjanjikan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat”

Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa penerima barang dan atau jasa tidak akan menjual atau memasok kembali barang dan atau jasa yang diterimanya, dengan harga yang lebih rendah daripada harga yang telah diperjanjikan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

b. Pasal 9 tentang Pembagian Wilayah yang berbunyi:

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar terhadap barang dan/atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.”

Baik pasal 5 maupun pasal 9 sesungguhnya merupakan bentuk dari praktek kartel. Hanya saja secara spesifik dalam pasal 5 yang diatur adalah penetapan harga sementara dalam pasal 9 yang diatur adalah tentang pembagian wilayah. Bukan tidak mungkin dalam prakteknya proses pembagian wilayah disertai oleh kegiatan penetapan harga

c. Pasal 11 tentang Kartel yang berbunyi:

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian, dengan pelaku usaha pesaingnya yang bermaksud untuk mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan/atau pemasaran suatu barang dan atau jasa,

yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.”

Sesungguhnya pasal 5 pada hakikatnya juga merupakan pengaturan tentang kartel, hanya saja kartel yang dimaksud adalah kartel harga. Sementara kartel dalam pasal 11 yang diatur adalah kartel produksi dan pemasaran yang tujuan akhirnya mempengaruhi harga. Jadi, pasal 5 mengatur secara langsung larangan pengaturan harga maka dalam pasal 11 yang diatur adalah kartel produksi dan pemasaran yang akhirnya berpengaruh pada harga produk

d. Pasal 16 tentang Perjanjian dengan luar negeri yang berbunyi:

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain di luar negeri yang memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat”

Kaitan antara pasal 5 dan pasal 16 adalah karena sangat mungkin perjanjian penetapan harga merupakan salah satu bentuk perjanjian dengan pihak lain di luar negeri.

e. Pasal 26 tentang jabatan rangkap yang berbunyi:

“Seseorang yang menduduki jabatan sebagai direksi atau komisaris dari suatu perusahaan, pada waktu yang bersamaan dilarang merangkap menjadi direksi atau komisaris pada perusahaan lain, apabila perusahaan-perusahaan tersebut:

- 1. berada dalam pasar bersangkutan yang sama; atau*
 - 2. memiliki keterkaitan yang erat dalam bidang dan atau jenis usaha;*
- atau*

3. *secara bersama dapat menguasai pangsa pasar barang dan atau jasa tertentu, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.”*

Keterkaitan pasal 5 dengan pasal 26 adalah bahwa perilaku penetapan harga sebagaimana diatur dalam pasal 5 akan menjadi lebih mudah dilakukan apabila terdapat jabatan rangkap pada perusahaan yang saling bersaing. Melalui jabatan rangkap inilah yang akhirnya justru akan memfasilitasi proses penetapan harga sebagaimana diatur dalam pasal 5.

Dalam melakukan upaya pembuktian terhadap dugaan pelanggaran pasal 5 Undang-Undang nomor 5 Tahun 1999 maka KPPU akan membuktikan dengan menggunakan beberapa tahapan yaitu⁸⁷: Tahapan Pertama, yang harus dilakukan adalah pembuktian bahwa dua atau lebih pelaku usaha yang diduga melakukan perjanjian penetapan harga berada dalam pasar bersangkutan yang sama. Kedua, pembuktian adanya perjanjian diantara pelaku usaha yang diduga melakukan kesepakatan penetapan harga. Dalam tahapan ini, pembuktian tidak langsung menjadi penting ketika tidak ditemukan bukti langsung yang menyatakan adanya perjanjian. Bukti tidak langsung yang dicari adalah bukti komunikasi (namun tidak secara langsung menyatakan adanya kesepakatan) dan analisis ekonomi. Penggunaan alat analisis ekonomi menjadi salah satu kunci penting dalam penggunaan bukti tidak langsung untuk membuktikan adanya suatu perjanjian. Analisis ekonomi berperan sebagai alat untuk menduga (*inference*) adanya koordinasi atau kesepakatan diantara pelaku usaha di pasar. Analisis *plus factor* yang

⁸⁷Ibid, Hlm. 23

dikemukakan sebelumnya pada dasarnya merupakan suatu analisis ekonomi yang diperlukan untuk⁸⁸;

- a. Membuktikan apakah perilaku perusahaan rasional meskipun tanpa adanyakolusi. Hal ini diperlukan untuk mengesampingkan kemungkinan perilakuyang konsisten dengan kondisi persaingan;
- b. Membuktikan apakah struktur pasar mendukung terjadinya suatu kolusi;
- c. Membuktikan apakah karakteristik pasar konsisten sebagai fasilitas kolusi;
- d. Membuktikan apakah kinerja di pasar merupakan dugaan atas perjanjianpenetapan harga;
- e. Membandingkan kondisi yang terjadi akibat adanya suatu perjanjian kolusidengan kondisi yang muncul dari persaingan;

4. Analisis Penetapan Tarif Batas Bawah DPD Organda Dalam Surat Keterangan Nomor: 512.DPD/ORG-DKI/1/2015

Fenomena yang muncul di dalam permasalahan taksi konvensional dan taksi online, bukan hanya tentang legalitas saja tetapi juga dengan penetapan harga yang memicu kontroversi antara kedua pelaku usaha ini. Permasalahan itu muncul ketika DPD Organda DKI ikut turun dalam mengatasi keriuhan yang ada dengan mengkaitkan BBM naik yaitu dengan menetapkan ulang kembali penetapan tarif batas bawah di dalam surat keterangannomor 512.DPD/ORG-DKI/1/2015 yang isinya bahwa tarif angkutan turun senilai Rp.500,00 (lima ratus rupiah). Keputusan tersebut membuat beberapa pelaku usaha khususnya Taksi

⁸⁸Ibid,Hlm. 24

konvensional dan KPPU menolak lantaran taksi konvensional tidak akan dapat bersaing dengan taksi yang berbasis aplikasi online tersebut sehingga membuat sejumlah segmen taksi mati⁸⁹.

Penetapan tarif batas bawah awalnya adalah untuk melindungi pelaku-pelaku usaha kecil tetapi penetapan tersebut juga mendapat keuntungan yang lebih bahkan berkali-kali lipat kepada pelaku usaha yang lebih besar. Hal ini terjadi karena adanya efisiensi dan konsumenpun mau tidak mau harus membayarnya. Sehingga, kemungkinan juga penetapan tarif batas bawah dapat menimbulkan adanya kartel atau persaingan usaha tidak sehat lainnya. KPPUpun menyarankan agar tarif batas bawah itu dicabut karena kemungkinan besar dapat menimbulkan praktik persaingan usaha tidak sehat. Dan ternyata memang benar, penetapan tarif batas bawah menimbulkan persaingan usaha tidak sehat yaitu tentang pelanggaran terhadap penetapan harga yang diatur di dalam pasal 5 Undang-Undang nomor 5 Tahun 1999 Tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Pasal 5 ini mengatakan bahwa *“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan/atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.”* Hal ini dapat dibuktikan dengan adanya penetapan tarif batas bawah baru yang semakin turun yang tertuang dalam surat pemberitahuan Nomor 038/DPD-ORG-DKI/IV/2016. Tarif angkutan taksi di Jakarta malah lebih turun senilai Rp.1000,-, artinya konsumen membayar Rp.6.500,- untuk buka pintu, turun dari sebelumnya Rp.7.500,- dan setiap kilometernya dibebani biaya Rp.3.500. penetapan tersebut akan mulai berlaku pada tanggal 16 April 2016.

⁸⁹Industri Bisnis,<http://industri.bisnis.com/read/20160323/98/530950/kppu-hapus-tarif-bawah-taksi-konvensional> , pada Tanggal 04 november 2016 pukul 07.36 WIB.

“Tarif batas bawah buka pintu Rp.6.500, per km Rp.3.500,” kata Ketua umum DPP Organisasi Angkutan Daerah (Organda) Andrianto Djokosoetono⁹⁰.

Berdasarkan uraian diatas dapat dijabarkan dengan pembuktian larangan penetapan harga di dalam Pasal 5 Undang-Undang nomor 5 Tahun 1999. Untuk membuktikannya KPPU menggunakan beberapa tahaapan seperti yang dijelaskan sebelumnya, tahap pertama dengan pembuktian bahwa dua atau lebih pelaku usaha berada di dalam pasar bersangkutan yang sama, kedua pembuktian adanya perjanjian dengan di antara pelaku usaha yang diduga melakukan kesepakatan harga dalam tahapan ini penggunaan bukti tidak langsung menjadi penting karena tidak ditemukan bukti langsung yang menyatakan adanya perjanjian. Tahap ketiga, jika tidak ditemukan bukti langsung maka menggunakan analisis ekonomi⁹¹.

Dari uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa penetapan tarif batas bawah yang ditetapkan oleh DPD Organda telah melanggar pasal 5 ayat (1) undang-undang nomor 5 tahun 1999. Unsur pertama, dilihat dari isi pasal 1 butir 5 tentang pelaku usaha, “*Setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum*” Dalam hal ini, semua operator taksi di DKI Jakarta merupakan perorangan atau badan usaha, yaitu berbentuk Perseroan Terbatas (PT) dan Koperasi. Sedangkan Organda DKI Jakarta merupakan badan hukum yang tidak melakukan suatu kegiatan usaha ekonomi. Maka, unsur ini terpenuhi terhadap operator-operator taksi di Jakarta dan tidak terpenuhi oleh Organda DKI Jakarta. Untuk membuktikan unsur pelaku usaha yang dimaksud

⁹⁰Liputan 6, “Berita Hari ini, Kabar Harian Terbaru Terkini”, <http://bisnis.liputan6.com/read/2480260/tarif-taksi-turun-mulai-16-april-2016>, pada tanggal 04 november 2016, pukul. 07.46 WIB

⁹¹ Rachmadi Usman, *Op.cit*, Hlm. 236.

maka perlu diperjelas bagaimana proses pembentukan tarif baik atas maupun bawah.

Proses untuk menetapkan tarif batas bawah tidak hanya di tetapkan oleh Organda saja tetapi dengan persetujuan beberapa badan hukum lainnya, yaitu Kementerian Perhubungan dan Dewan Transportasi Kota Jakarta. DPD Organda bertugas sebagai wadah untuk menyalurkan dan memperjuangkan aspirasi anggotanya dan merupakan badan representatif (perwakilan) dari dunia angkutan bermotor di jalan dengan Pemerintah dan pihak lain, di dalam maupun di luar negeri (Pasal 9 dan 10 Bab IV Anggaran Dasar Organda)⁹². Sedangkan fungsi Kementerian Perhubungan ialah untuk menegakkan aturan perundang-undangan, mengawasi, memperhitungkan serta mengevaluasi tarif angkutan baik darat, laut maupun udara. Untuk angkutan taksi dalam kegiatannya diawasi dan dibina melalui Dinas Perhubungan Angkutan Darat melalui seksi angkutan orang luar trayek yang bertugas untuk menyusun bahan kebijakan biaya atau tarif angkutan orang tidak dalam trayek⁹³. Sedangkan Dewan Transportasi Kota Jakarta merupakan forum konsultasi dan koordinasi antara masyarakat dan Pemerintah Daerah. Fungsi utama DTKJ adalah memberikan saran kepada Gubernur guna pengambilan kebijakan mengenai transportasi di Jakarta⁹⁴. Jadi, badan ini berfungsi sebagai penampung aspirasi dari para pelaku usaha taksi dan mempertimbangkan usulan tarif yang telah diajukan yang diwakili oleh DPD Organda.

⁹²Scrib, <https://id.scribd.com/doc/80480532/Ad-Art-Organda>, Pada tanggal 10 November 2016, pukul 18.18 WIB.

⁹³Pasal 21, **Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan**, Peraturan Gubernur DKI Jakarta No.97 Tahun 2009.

⁹⁴DTK, "Dewan Transportasi Kota Jakarta", <http://dtk-jakarta.or.id/profile-dtk-jakarta/>, pada tanggal 11 November 2016, pukul 09.01 WIB.

Dengan demikian, proses penetapan tarif baik atas maupun bawah terbentuk jika ketiga pelaku tersebut sepakat dalam mempertimbangkan usulan tarif yang diajukan oleh para pelaku usaha taksi. Dimana, para pelaku atau operator-operator taksi mengusulkan tarifnya agar mereka dapat berkompetisi sesuai dengan yang mereka harapkan dan diajukan kepada DTKJ sebagai perwakilan dari DPD Organda DKI. Kemudian, DPD Organda melakukan perundingan bersama dengan Dinas Pehubungan Darat serta usulan perwakilan dari DTKJ tersebut. Ketika terdapat persetujuan adanya usulan tarif maka secara tidak langsung, operator taksi di DKI Jakarta telah melakukan tindak penyesuaian terhadap keputusan DKI Jakarta mengenai tarif batas bawah taksi dan memenuhi unsur-unsur membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya.

Perjanjian menurut pasal 1 butir 7 Undang-Undang persaingan usaha tidak sehat mengatakan bahwa *“Suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis.”* Menurut teori persaingan usaha, perjanjian adalah strategi pasar bersama oleh beberapa pelaku usaha. Esensi perjanjian adalah bahwa pesaing saling menyepakati tentang tingkah laku pasar⁹⁵. Maka, perjanjian menurut persaingan usaha tidak boleh disamakan dengan perjanjian menurut hukum perdata.

Kemudian, dalam unsur menetapkan harga. Dalam definisi harga pasar dalam Pasal 1 butir 14 Undang-Undang Persaingan Usaha bahwa *“Harga yang dibayar dalam transaksi barang dan atau jasa sesuai kesepakatan antara para pihak dan di pasar bersangkutan.”* Sehingga, pengertian kata harga itu sendiri

⁹⁵ Yovianko Salomo, Op.cit, Hlm. 79.

adalah pembayaran barang dan jasa. Melalui surat keputusan nomor 038/DPD-ORG-DKI/IV/2016 yang menyatakan bahwa⁹⁶;

1. Bus kecil (Mikrolet) turun dari Rp.3.500 menjadi Rp.3.000
2. Bus Kota (Bus Sedang, Bus Besar Reguler) turun dari Rp. 3.800 (Rp.4000) menjadi Rp. 3.500
3. Taksi:
Flag Fail (Tarif awal/Buka Pintu) turun dari Rp.7.500 menjadi Rp.6.500
Per kilometer selanjutnya turun dari Rp. 4000 menjadi Rp.3.500
Jam Tunggu per jam turun dari Rp.48.000 menjadi Rp.42.000

Dengan demikian, pelaku usaha taksi di wilayah DKI Jakarta yang mengikuti ketentuan-ketentuan tersebut telah memenuhi unsur “menetapkan harga”. Sedangkan untuk unsur “harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan” juga terpenuhi dilihat dari pengertian konsumen menurut Pasal 1 angka 15 bahwa “*setiap pemakai dan atau pengguna barang dan atau jasa baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan pihak lain.*” Maka, pihak konsumen tersebut adalah pihak yang menggunakan jasa transportasi Taksi, baik digunakan untuk kepentingan diri sendiri maupun kepentingan pihak lain. Sehingga, imbalan dari jasa yang diberikan ialah dengan konsumen yang menggunakan jasa transportasi taksi mempunyai kewajiban untuk membayar sesuai dengan tarif jarak tersebut. Kewajiban bagi seorang konsumen untuk membayar jasa ditekankan dalam Pasal 79 Perda DKI Nomor 12 tahun 2003 bahwa “*setiap*

⁹⁶ Liputan 6, “Berita Hari Ini, Kabar Harian Terbaru Terkini”, <http://bisnis.liputan6.com/read/2474815/ini-alasan-organda-jakarta-turunkan-tarif-angkutan-umum>, pada tanggal 4 November 2016, pukul 09.26 WIB.

angkutan penumpang umum yang telah ditetapkan tarifnya wajib mematuhi tarif sesuai dengan yang ditetapkan.”

Dari uraian diatas maka dapat disimpulkan, bahwa penetapan tarif batas bawah telah melanggar Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dan telah melanggar prinsip persaingan usaha. Sebab, penetapan tarif batas bawah tidak mencerminkan pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 bahwa perekonomian nasional dibangun atas dasar falsafat demokrasi ekonomi dalam wujud ekonomi kerakyatan. Sehingga, tidak mewujudkan iklim usaha yang memberikan peluang keuntungan melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat, tidak menjaga kepentingan umum dan peningkatan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat, menimbulkan praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang memungkinkan dapat menimbulkan tindakan kartel.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan penjabaran dari bab-bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Bahwa taksi konvensional dan taksi online mempunyai pasar bersangkutan yang sama, karena taksi yang berbasis aplikasi online merupakan substansi dari inovasi baru (*Disruptive Inovation*) dari taksi konvensional yang dilihat dari sisi pelayanannya yang sama dan dilihat dari sisi pasar produk dari segi permintaan dan penawaran yang membutuhkan adanya *close substitution* dimana para konsumen lebih memilih taksi yang tidak terikat dengan tarif batas atas maupun batas bawah, serta dilihat dari sisi pasar geografis yang sejauh ini taksi konvensional maupun taksi berbasis aplikasi online sama-sama beroperasi di sekitar daerah Jakarta.
2. Penetapan tarif batas bawah melanggar prinsip persaingan usaha dan melanggar pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang penetapan harga. Penetapan tarif baik atas maupun bawah tidak memungkinkan untuk ditetapkan karena perjanjian penetapan harga itu dilarang oleh Undang-Undang Persaingan Usaha. Mengapa? Karena taksi konvensional itu harus tunduk kepada Organda sebab mereka termasuk Transportasi publik sehingga ia harus mengikuti aturan

organda. Organda mempunyai kewenangan untuk mengatur penetapan tarif atas *Public Services* sedangkan Transportasi berbasis aplikasi online bukan transportasi umum sehingga ia dikategorikan private transportation. Jika tarif batas bawah dihapuskan maka implikasi dari kedua pelaku usaha taksi ini harusnya dapat bersaing secara sama dengan menentukan tarif mereka sendiri tanpa Organda memberi putusan terhadap tarif mereka. Maka organda seharusnya lebih mengatur terhadap keamanan atau kelayakan mobilnya karena mereka menggunakan mobil pribadi seperti lincense atau lain sebagainya.

B. SARAN

Dari hasil yang telah dirumuskan maka Penulis memberikan saran-saran sebagai berikut;

1. Kepada Pemerintah, jika terdapat adanya inovasi baru ataupun yang dapat memacu adanya *Distruptive inovation*, hendaknya dilakukan uji coba terlebih dahulu sehingga terciptanya pelaku usaha yang kompetitive dan terciptanya persaingan usaha yang baik di dalam pasar bersangkutan yang sama.
2. Perlunya Regulator menciptakan peraturan baru terhadap Transportasi yang berbasis aplikasi online secara jelas dan sistematis dan segera menghapus penetapan tarif batas bawah.
3. Kepada Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) perlunya meneliti lebih lanjut terhadap permasalahan terkait dengan operator-operator taksi konvensional maupun taksi berbasis aplikasi online.

DAFTAR PUSTAKA

- Raharyu Hartini, **Hukum Pengangkutan**, UMM PRESS, Malang, 2007
- Nur Nasution, **Manajemen Transportasi**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2004
- Suyud Margono, **Hukum Anti Monopoli**, Sinar Grafika, Jakarta, 2013
- Devi Meyliana, **Hukum Persaingan usaha, studi konsep pembuktian terhadap perjanjian penetapan harga dalam persaingan usaha**, Setara Press, Malang, 2013
- Normin S. Pakpahan, **Pokok-Pokok Pikiran Kerangka Kerja Acuan Pembuatan RUU tentang Persaingan**, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 4, 1998
- Munir Fuady, **Hukum Antimonopoli Menyongsong Era Persaingan sehat**, PT Citra Adikarya Bakti, Bandung, 1999
- Rachmadi Usman, **Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia**, Sinar Grafika, Jakarta, 2013
- Ahmad Yani dan Gunawan, **Seri Hukum Bisnis:Anti Monopoli**, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta 1999
- Nadir, **Hukum Persaingan Usaha, Membidik Persaingan Tidak Sehat Dengan Hukum Anti Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat**, UB Press, Malang, 2015
- Jhonny Ibrahim, **Hukum Persaingan Usaha (Filosofi, Teori, dan Implikasi Penerapannya di Indonesia)**, Bayumedia Publishing, Malang, 2007
- Sakti Adji, **Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah**, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012
- Raharjo Adisasmita, **Analisis Kebutuhan Transportasi**, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2015
- Rustian Kamaluddin, **Ekonomi Transportasi: Kerekarakteristik, Teori Dan Kebijakan**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2003
- K, Martono, **Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007
- Lestari Ningrum, **Usaha Perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis**, Citra Aditya Bakti, 2004
- Achmad Ichsan, **Hukum Dagang**, Pradnya Paramita, Jakarta, 1993
- Hartono Hadisuprpto Dkk, **Pengangkutan Dengan Pesawat Udara**, UII PRESS, Yogyakarta, 1987
- Zulfiar Sani, **Transportasi (Suatu Pengantar)**, UI-PRESS, Jakarta, 2010

- Sakti Adji, **Perencanaan Pembangunan transportasi**, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2011
- Soejono dan H.Abdurahman, **Metode Penelitian Hukum**, Rineka Cipra, Jakarta, 2003
- Peter Mahmud Marzuki, **Penelitian Hukum**, Kencana, Jakarta, 2005
- Jhonny Ibrahim, **Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif**, Bayu Media Publishing, Malang, 2008
- Henry Campbell Black, **Black's Law Dictionary**, Sixth Edition, St. Paul, Minn., West Publishing Co., 1990
- Andi Fahmi, Anna Maria, Kurnia Toha, etc, **Hukum Persaingan Usaha Antara Teks & Konteks**, Publish by GTZ, Jakarta, 2009

UNDANG-UNDANG

- Undang-Undang Dasar 1945, Amandemen keempat
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat
- Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 5 (Penetapan Harga) undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat
- Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 3 Tahun 2009 tentang Pedoman Pasal 1 angka 10 (Pasar Bersangkutan) undang-undang nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

ARTIKEL ILMIAH

- Yuli Wahyuningtyas, Uber: Mendefinisikan Pasar Bersangkutan (Relevant Market), Masihkah Relevan? (Seri II), diakses dari Yuli's Competition Law Blog, <http://yuliwahyuningtyas.blogspot.co.id/2015/07/uber-mendefinisikan-pasar-bersangkutan.html>

SKRIPSI

- Ayu Puspita Mahendrayanti, 2010, **Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Pada Jasa Transportasi Penerbangan Niaga Berkaitan Dengan Keterlambatan Dalam Pengangkutan Udara**, Malang: Skripsi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
- Achmad Alfian Fahmi, 2006, **Tinjauan Yuridis Terhadap Kebijakan Tarif Referensi Dalam Keputusan Menteri Nomor 36 Tahun 2005 Dalam Perspektif Hukum Persaingan Usaha (Studi Perbandingan Dengan Ketentuan Persaingan Usaha UNCTAD (United Nation Conference Trade And Develepment Dan Treaty Of Rome Tentang Penetapan Tarif)**, Malang: Skripsi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
- Utami Pudjiastuti, 2010, **Analisis Penetapan Pasar Bersangkutan Dalam Putusan KPPU No.26/KPPU-L/2007**, Depok: Skripsi tidak diterbitkan, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia
- Yovianko Salomo P. Sinegar, 2011, **Analisa Dugaan Penetapan Tarif Batas Bawah Taksi Di Propinsi DKI Jakarta Menurut Hukum Persaingan**

Usaha, Depok: Skripsi tidak diterbitkan, Fakultas Hukum Universitas Indonesia

Dela Wanti Widyantari, 2014, **Tinjauan Yuridis Keterkaitan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Perlindungan Konsumen Di Indonesia (Studi Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 26/KPPU-L/2007 Tentang Kartel SMS Dan Nomor 25/KPPU-1/2009 Tentang Penetapan Harga *Fuel Surcharge*)**, Malang, Skripsi tidak diterbitkan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

INTERNET:

<http://www.jelasberita.com/2016/03/24/5-alasan-mengapa-taksi-konvensional-mengamuk/> (12 Agustus 2016)

<http://www.korankaltim.com/dishub-harus-utamakan-kepentingan-warga/> (25 november 2016)

<http://news.detik.com/berita/3164252/ini-isi-surat-menhub-jonan-ke-menkominfo-meminta-aplikasi-grab-car-dan-uber-diblokir> (08 Agustus 2016)

<https://www.maxmanroe.com/grabtaxi-inovasi-kemudahan-booking-taksi-aman-cepat-dan-tepat.html> (12 Agustus 2016)

<http://www.rappler.com/indonesia/126060-grabcar-uber-resmi-jadi-badan-hukum-koperasi> (12 Agustus 2016)

<http://industri.bisnis.com/read/20160323/98/530950/kppu-hapus-tarif-bawah-taksi-konvensional> (08 Agustus 2016)

KPPU, <http://www.kppu.go.id/id/blog/2016/02/kppu-kaji-dampak-tarif-batas-bawah-terhadap-ekonomi/> (08 Agustus 2016)

Pengertian Definisi, <http://pengertiandefinisi.com/pengertian-aplikasi-dan-sejarah-perkembangan-aplikasi/> (30 maret 2016)