

**ANALISIS YURIDIS PENETAPAN TARIF ANTARA TRANSPORTASI
KONVENSONAL 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)**

JURNAL ILMIAH

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

A. PENDAHULUAN

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 kesah 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 menuntut dan menolak hadirnya transportasi berbasis aplikasi online¹. Beberapa kemukakan alasan yang berkaitan dengan maraknya layanan taksi online ialah karena transportasi berbasis aplikasi online tidak memiliki izin resmi dari pengangkutan umum seperti tidak mempunyai badan usaha resmi, tidak uji kir, tidak membayar pajak dan bahkan

¹Jelas Berita, diakses dari <http://www.jelasberita.com/2016/03/24/5-alasan-mengapa-taksi-konvensional-mengamuk/> diakses pada hari jumat, 12 Agustus 2016 pukul 08.16

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 umum².

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 sebagainya.³

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 yaitu "*Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan 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

²Detik News, diakses dari <http://news.detik.com/berita/3164252/ini-isi-surat-menhub-jonan-ke-menkominfo-meminta-aplikasi-grab-car-dan-uber-diblokir> diakses pada hari Senin, 08 Agustus 2016 pukul 08.10

³Maxmaroe.com, diakses dari <https://www.maxmaroe.com/grabtaxi-inovasi-kemudahan-booking-taksi-aman-cepat-dan-tepat.html> diakses pada hari jumat, 12 Agustus 2016 pukul 09.21

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).⁴

Sesungguhnya permasalahan yang menjadi dasar keberatan dari penyedia jasa layanan taksi konvensional adalah berkenaan dengan penetapan tarif layanan taksi online. Semenjak DPD Organda mengeluarkan surat keputusan 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 online.⁵

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. Tarif batas bawah justru menimbulkan berbagai masalah jika kita lihat melalui pakar hukum. Awalnya, tarif batas bawah bertujuan untuk melindungi pengusaha-pengusaha kecil. Tetapi, dampak dari tarif batas bawah juga lebih menguntungkan pengusaha besar karena efisiensi dan pada akhirnya konsumenlah

⁴Rappler, diakses dari, <http://www.rappler.com/indonesia/126060-grabcar-uber-resmi-jadi-badan-hukum-koperasi> diakses pada hari jumat, 12 Agustus 2016 pukul 10.08

⁵ Industri, E paper bisnis Indonesia, diakses dari, <http://industri.bisnis.com/read/20160323/98/530950/kppu-hapus-tarif-bawah-taksi-konvensional> diakses pada hari Senin, 08 Agustus 2016 pukul 08.10

yang harus membayarnya. Bahkan sebelumnya, pemerintah hanya memberlakukan tarif transportasi yaitu tarif batas atas.⁶

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.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik meneliti lebih dalam dan menguraikannya dalam sebuah skripsi yang berjudul **“ANALISIS YURIDIS PENETAPAN TARIF ANTARA TRANSPORTASI KONVENSIIONAL 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)”**

A. RUMUSAN MASALAH

Dari sini maka rumusan masalah yang saya teliti berupa :

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?

⁶ KPPU, Diakses dari <http://www.kppu.go.id/id/blog/2016/02/kppu-kaji-dampak-tarif-batas-bawah-terhadap-ekonomi/> diakses pada hari Senin, 08 Agustus 2016 pukul 08.20

B. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penulisan penelitian ini adalah untuk :

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

C. KAJIAN PUSTAKA

Kajian pustaka dari penulisan penelitian yang terdiri dari :

- a. Tinjauan umum Hukum persaingan usaha yang berupa sejarah, pengertian, perjanjian dan kegiatan yang dilarang dan penyalahgunaan posisi dominan, pendekatan yuridis berupa per selegal dan rules of reason dan pengertian tentang KPPU (komisi pengawas persaingan usaha)
- b. Tinjauan umum tentang Transportasi berupa pengertian, dasar hukum, manajemen, tarif transportasi

D. 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.

E. METODE PENELITIAN

Metode penelitian berkenaan dengan penelitian penulisan ini dengan menggunakan metode pendekatan Normatif di mana penulis menggunakan dua metode pendekatan, yaitu pendekatan perundang-undangan (*statuteapproach*) dan pendekatan kasus (*caseapproach*).

F. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian yang diperoleh oleh penulis ialah:

Analisa pasar bersangkutan terkait dengan taksi konvensional dengan taksi online:

Dilihat dari konsep persaingan usaha dan di dalam 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. Bahwa untuk melihat apakah mereka merupakan *relevantmarket* dilihat dari 3 sudut pandang yaitu dilihat dari unsur-unsur pasar bersangkutan, dilihat dari sisi produk dan dilihat dari sisi Geografis. Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 mengatakan 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” dilihat dari unsur terakhir yaitu sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut 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 :

- 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
- c. Tarif angkutan berdasarkan argometer
- d. 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, dilihat dari sisi produk. 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 Substitution* 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.

Kemudian untuk menjawab rumusan masalah kedua tentang Analisa penetapan tarif batas bawah DPD Organda melalui Perspektif Hukum Persaingan Usaha, 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 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, baik di dalam maupun di luar negeri (Pasal 9 dan 10 Bab IV Anggaran Dasar Organda). 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 trayek. 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 Jakarta. Jadi, badan ini berfungsi sebagai penampung aspirasi dari para pelaku usaha taksi dan mempertimbangkan usulan tarif yang telah diajukan yang diwakili oleh DPD Organda.

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. Di mana, 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 Perhubungan 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 pasar. 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 adalah pembayaran barang dan jasa. Melalui surat keputusan yang menyatakan bahwa:

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 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.

G. PENUTUP

KESIMPULAN

1. Bahwa taksi konvensional dan taksi online mempunyai pasar bersangkutan yang sama, karena taksi yang berbasis aplikasi online merupakan substansi dari inovasi baru (*DisruptiveInovation*) 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* di mana 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 privatetransportation. 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.

SARAN

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

1. Pemerintah :

Kepada Pemerintah, jika terdapat adanya inovasi baru ataupun yang dapat memacu adanya *Disruptiveinnovation*, 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. Regulator:

Perlunya Regulator menciptakan peraturan baru terhadap Transportasi yang berbasis aplikasi online secara jelas dan sistematis dan menghapus penetapan tarif batas bawah.

3. KPPU:

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)**, BayumediaPublishing, 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: Karakteristik, 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 HadisuprptoDkk, **Pengangkutan Dengan Pesawat Udara**, UII PRESS, Yogyakarta, 1987
- Zulfian Sani, **Transportasi (Suatu Pengantar)**, UI-PRESS, Jakarta, 2010
- Sakti Adji, **Perencanaan Pembangunan transportasi**, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2011
- Soejono dan H.Abdurahman, **Metode Penelitian Hukum**, RinekaCipra, 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**, Publishby 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 Development 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 Surchage), 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)

