



**ANALISA DUGAAN PENETAPAN TARIF BAWAH TAKSI DI  
PROVINSI DKI JAKARTA MENURUT HUKUM PERSAINGAN  
USAHA**

**SKRIPSI**

**YOVIANKO SALOMO P. SIREGAR  
0706279156**



**UNIVERSITAS INDONESIA  
FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
KEKHUSUSAN KEGIATAN EKONOMI  
DEPOK  
JUNI 2011**

**ANALISA DUGAAN PENETAPAN TARIF BAWAH TAKSI DI  
PROVINSI DKI JAKARTA MENURUT HUKUM PERSAINGAN  
USAHA**

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum Pada  
Fakultas Hukum Universitas Indonesia**

**YOVIANKO SALOMO P. SIREGAR  
0706279156**



**UNIVERSITAS INDONESIA  
FAKULTAS HUKUM  
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM  
KEKHUSUSAN KEGIATAN EKONOMI  
DEPOK  
JUNI 2011**

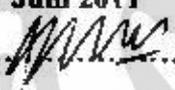
## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Yovianko Salomo P. Siregar

NPM : 0706279156

Tanggal : 27 Juni 2011

Tanda Tangan :  .....

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :  
Nama : Yovianko Salomo P. Siregar  
NPM : 0706279156  
Program Studi : Ilmu Hukum  
Judul Skripsi : “Analisa Dugaan Penetapan Tarif Bawah Taksi di  
Provinsi DKI Jakarta Menurut Hukum Persaingan  
Usaha”

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia

### DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ditha Wiradiputra, S.H., M.E.  
Penguji : MyraRosana B. Setiawan, S.H., M.H.  
Penguji : Parulian Aritonang, S.H., LL.M.



Ditetapkan di : Depok  
Tanggal : 27 Juni 2011

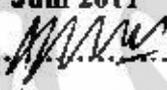
## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Yovianko Salomo P. Siregar

NPM : 0706279156

Tanggal : 27 Juni 2011

Tanda Tangan :  .....

## KATA PENGANTAR

Skripsi berjudul: “Analisa Penetapan Tarif Bawah Taksi di Provinsi DKI Jakarta Menurut Hukum Persaingan Usaha”, tidaklah dapat selesai jika hanya dilakukan oleh Penulis sendiri. Terdapat banyak pihak yang membantu secara langsung maupun tidak langsung, baik dari segi materiil (substansi) atau moril. Oleh karena itu, dalam halaman ini, Penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. **Bapa, Guru, dan sekaligus Sahabatku, Allah Bapa**, yang kukenal dalam perantaraan **Yesus Kristus**. Penulis mengutip dari ayat Filipi 4:13: “segala perkara dapat kutanggung dalam Dia yang memberikan kekuatan kepadaku.” Hal tersebut menunjukkan betapa lemah dan bodohnya Penulis tanpa ada bantuan dari tangan-Mu.
2. Kedua orangtua Penulis, **Jonas S.C. Siregar** dan **Rumondang Tobing**. Terima kasih atas didikannya dan nasihat-nasihatnya selama ini, terutama atas doa kalian. Terima kasih telah membuat Penulis bisa seperti sekarang ini.
3. Keluarga-keluargaku, terutama nenek Penulis, yang memberikan dukungan moril dan hikmat agar tidak tegang dalam sidang skripsi dan selalu mengingat Tuhan disetiap saat.
4. Pembimbing skripsi Penulis, Abang **Ditha Wiradiputra**, yang mau menyempatkan waktunya untuk mengoreksi skripsi Penulis sampai skripsi ini dirasa sempurna oleh Beliau.
5. Pembimbing akademis Penulis, Bapak **Miftahul Huda**, yang telah memberikan *spirit* agar bisa menyelesaikan studi selama 4 tahun.
6. Bapak **M. Siburian** dan Bapak **Henry Nababan** dari DPU Taksi Organda DKI Jakarta, atas waktu diskusi kita dan juga informasi-informasi seputar taksi yang bisa berguna bagi Penulis untuk pembuatan skripsi ini.
7. Ibu **Noor Aisyah Amini** dari KPPU, atas diskusi via *email* mengenai dampak dari perjanjian penetapan harga. Terima kasih atas ilmu yang telah diberikan.

8. **Dr. Andi Fahmi Lubis**, dosen FEUI dan juga penulis buku ajar Hukum Persaingan Usaha, atas ilmu dan wawasan yang sangat berguna bagi Penulis dalam memahami perjanjian penetapan harga.
9. Para pekerja di Dinas Perhubungan DKI Jakarta: Bapak **Edi Sufa'at** atas kesediannya memberikan peraturan perundang-undangan yang sangat lengkap dan membantu memahami tentang regulasi tarif taksi di DKI Jakarta. Kemudian Bapak **Dodi Setiyono** atas data-data tentang perusahaan taksi di DKI Jakarta. Akan tetapi, rasa terima kasih terbesar Penulis berikan kepada saudara **Jolly Vernandez Purba** atas bantuannya untuk membantu Penulis “menerobos birokrasi” di Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Tuhan memberkati lae **Jolly**.
10. Sahabat-sahabat selama di kampus FHUI: **Ray Aryaputra Singgih, Rahel Julian Sebastian Siahaan, Jonathan Marpaung, Verdi Jonathan Marpaung, Ronald Lionar Sitohang, Reza Wicaksana, Elvina Jesslyn, dan Denise Leo**. Kalian semua adalah teman yang “super komplit”, tidak hanya serius untuk urusan main, tapi bisa serius untuk urusan kuliah, dan juga untuk urusan kampus diluar kuliah. Penulis selalu mengucapkan syukur kepada Tuhan karena telah diberikan teman-teman yang terbaik. Memang Penulis sangat menyayangkan kita tidak bisa lulus bersama-sama, namun Penulis berharap bahwa kita bisa menjadi orang yang dipandang di masyarakat nantinya melalui karir kita masing-masing. Biarlah sekarang kita merangkak atau merayap dulu, tapi Penulis berharap 30-40 tahun dari sekarang, kita sudah berdiri dengan kepala tegak dan saling menjaga hubungan. *Women will come and go, but my friends stays eternal.*
11. Mantan teman sekamar di Wisma Cornelius, **Barziyan Dasril**. Penulis berterima kasih karena tanpa dia, Penulis tidak bisa ngekos di Cornel. Penulis berterima kasih karena dia adalah orang yang paling tekun, paling bersih, dan paling rajin dalam urusan belajar, yang pada akhirnya membuat Penulis bisa memacu diri dari seorang pemalas, menjadi seorang yang cukup rajin. Mohon maaf kalau suka mengotori kamar dan terganggu dengan teriakan Penulis dan teman-teman Penulis sewaktu anda belajar.

12. Terima kasih kepada **Skotlastika Indasari** atas pinjaman buku-buku ekonominya. Semoga segera menyelesaikan studinya dan mendapat gelar S.E.
13. Sesama anggota “klan” Hukum Persaingan Usaha: **Roni Ansari, Yizreel Asih Alexander Sianipar, Erwin Bernard Pasaribu, Kurnia TogarTandjung**, dan **Adrianov Nainggolan**. Terima kasih atas diskusinya, saling *share* referensi, dan sama-sama mencari bahan untuk skripsi.
14. Mereka yang telah menunggu Penulis saat Penulis mengikuti sidang skripsi: **Anya Yohana Aritonang, Citta Parahita Widagdo, Fenny Marlinda, Gusnandi Arief Haliadi, Ichsan Zikry, dan Hesky Manurung**. Terima kasih Penulis juga ucapkan untuk teman sekosan: **Herbowo Aryo dan Ferny Tobing**; dan juga tidak lupa juga kepada **Ophelia Novka** yang membantu Penulis membuat abstrak dalam bahasa Inggris.
15. Teman-teman Depkominfo BEM FHUI 2010 yang telah bahu-membahu membangun Depkominfo bersama Penulis. Ada **Delfi Hidayahni, Wulan Cahyaningrum, Ade Erlanda, Fadiza Razi, Ilham Kanedy, Vania Matahari, Fitri Lubis, Beatrik, Pauline Simanjuntak** dan mereka lainnya, para mantan staff Depkominfo BEM FHUI 2010.
16. Teman-teman angkatan 2007, 2008, dan 2009 di Fakultas Hukum UI atas dukungan dan ucapan selamat mereka.
17. Para Staff Perpustakaan dalam hal peminjaman buku/skripsi, dan Staff Birpen FHUI untuk urusan surat-menyurat. Tidak lupa juga rasa berterima kasih untuk para pekerja fotokopi di Barel.
18. Penemu internet dan pendiri Google. Tanpa ada teknologi dan inovasi yang mereka berikan, Penulis akan sangat sulit, bahkan mustahil, bisa menemukan referensi buku dan jurnal ilmiah dari luar negeri.

Jakarta, 25 Juni 2011

Yovianko Salomo P. Siregar

vii

## ABSTRAK

**Nama** : Yovianko Salomo P. Siregar  
**Program Studi** : Ilmu Hukum  
**Judul** : “Analisa Dugaan Penetapan Tarif Bawah Taksi di Provinsi DKI Jakarta Menurut Hukum Persaingan Usaha”

Skripsi ini membahas pengaturan hukum persaingan usaha mengenai penetapan tarif bawah taksi di DKI Jakarta dan dampak dari penetapan harga tersebut. Penelitian ini adalah penelitian yang bersifat deskriptif analitis. Hasil dari penelitian menemukan bahwa untuk tarif bawah taksi di DKI Jakarta ditetapkan oleh DPD Organda (Organisasi Angkutan Darat) DKI Jakarta sebagai asosiasi pelaku usaha taksi di provinsi tersebut. Hal tersebut seharusnya melanggar Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Kata kunci: Perjanjian Penetapan Harga, Taksi, Asosiasi.

## ABSTRACT

**Name** : Yovianko Salomo P. Siregar

**Study Program** : Law

**Title** : “Analysis on Accusation of Minimum Taxi Price Fixing in DKI Jakarta according to The Antitrust Law”

The purpose of this thesis is about the minimum price fixing agreement on taxi industry in Jakarta and the effect(s) from it, in the point of view in Indonesia's antitrust regulation. This research is descriptive analytic. The result from this analysis found that the minimum price fixing agreement for taxi in Jakarta has been fixed by DPD Organda (Organisasi Angkutan Darat) DKI Jakarta, as an association for entrepreneurs of taxi industry in Jakarta. The minimum price fixing agreement must be violating Article 5, Law No. 5 Year 1999 about Anti-monopoly and Prohibition of Unfair Competition.

**Keywords:** Price Fixing Agreement, Taxi, Association.

## DAFTAR ISI

Halaman Judul .....	i
Halaman Pernyataan Orisinalitas .....	ii
Halaman Pengesahan .....	iii
Halaman Persetujuan Publikasi Karya Ilmiah .....	iv
Kata Pengantar .....	v
Abstrak .....	viii
Abstract .....	ix
Daftar isi .....	x
<b>BAB 1 Pendahuluan .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	6
1.3 Tujuan Penelitian .....	7
1.4 Definisi Operasional .....	7
1.5 Metode Penelitian .....	9
1.6 Sistematika Penulisan .....	11
<b>BAB 2 Tinjauan Umum Hukum Persaingan Usaha dan Peraturan Tentang Taksi di DKI Jakarta .....</b>	<b>13</b>
2.1 Latar Belakang dan Tujuan Hukum Persaingan Usaha .....	13
2.1.1 Latar Belakang Hukum Persaingan Usaha .....	13
2.1.2 Tujuan Hukum Persaingan Usaha .....	16
2.2 Pendekatan <i>Per se Illegal</i> dan <i>Rule of Reason</i> .....	20
2.2.1 Pendekatan melalui <i>Per se Illegal</i> .....	22
2.2.2 Pendekatan dengan <i>Rule of Reason</i> .....	25
2.3 Perjanjian yang dilarang dalam UU Nomor 5 Tahun 1999 .....	28
2.3.1 Oligopoli .....	30
2.3.2 Penetapan Harga .....	32
2.3.3 Pembagian Wilayah ( <i>Market Division</i> ) .....	41

2.3.4	Pemboikotan .....	43
2.3.5	Kartel .....	45
2.3.6	<i>Trust</i> .....	48
2.3.7	Oligopsoni .....	49
2.3.8	Integrasi Vertikal ( <i>Vertical Integration</i> ) .....	50
2.3.9	Perjanjian Tertutup .....	52
2.3.10	Perjanjian dengan Luar Negeri .....	54
2.4	Tinjauan Umum Tentang Peraturan Angkutan Taksi .....	55
2.4.1	Pengertian Taksi .....	55
2.4.2	Wilayah Operasi .....	57
2.4.3	Izin Penyelenggaraan Taksi .....	59
2.4.4	Kebijakan Tarif .....	62
<b>BAB 3</b>	<b>Analisa Penetapan Tarif Bawah Taksi di DKI Jakarta .....</b>	<b>67</b>
3.1	Para Pihak yang Berperan Dalam Menentukan Tarif Taksi di DKI Jakarta	
3.1.1	DPD Organda (Organisasi Angkutan Darat) DKI Jakarta .....	67
3.1.2	Dinas Perhubungan Angkutan Darat DKI Jakarta .....	69
3.1.3	Dewan Transportasi Kota Jakarta .....	70
3.2	Proses Penetapan Tarif Bawah Taksi .....	71
3.3	Penetapan Tarif Bawah Taksi dari Sudut Pandang Hukum Persaingan Usaha	
3.3.1	Uraian Pasal 5 UU Persaingan Usaha .....	75
3.3.2	Kesimpulan dari Uraian Pasal 5 UU Persaingan Usaha .....	90
3.4	Dampak Kasus Penetapan Tarif Bawah Taksi di DKI Jakarta .....	93
<b>BAB 4</b>	<b>Penutup .....</b>	<b>99</b>
4.1.	Kesimpulan .....	99
4.2.	Saran .....	101
	Daftar Pustaka .....	xii
	Daftar Lampiran .....	xviii

## BAB 1

### PENDAHULUAN

*Begin at the beginning ... and go on till you come to the end; then stop.*

Alice's Adventure in Wonderland

#### 1.1 Latar Belakang

Demokrasi dalam bidang ekonomi menghendaki adanya kesempatan yang sama bagi setiap warga negara untuk berpartisipasi di dalam proses produksi dan pemasaran barang atau jasa, dalam iklim usaha yang sehat, efektif, dan efisien sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi dan bekerjanya ekonomi pasar yang wajar.<sup>1</sup> Setiap negara mempunyai kebijakan persaingan usaha atau *competiton policy* yang berbeda-beda. Langkah-langkah negara tersebut, sementara mengarah pada satu tujuan, yaitu meletakkan dasar bagi suatu aturan hukum untuk melakukan regulasi guna menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat.<sup>2</sup> Persaingan usaha yang sehat (*fair competition*) merupakan salah satu syarat bagi negara-negara mengelola perekonomian yang berorientasi pasar.<sup>3</sup> Kecenderungan dan kegandrungan negara-negara di dunia terhadap pasar bebas telah diprediksikan sebelumnya oleh Francis Fukuyama pada era tahun 1990-an. Menurut Fukuyama, prinsip-prinsip

---

<sup>1</sup>Indonesia (a), *UU Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, UU No. 5 Tahun 1999, LN No. 33 Tahun 1999, TLN No. 3817, Konsiderans huruf b.

<sup>2</sup>Johnny Ibrahim, *Hukum Persaingan Usaha: Filosofi, Teori, dan Implikasi Penerapannya di Indonesia*, cet. ke-2, (Malang: Bayumedia Publishing, 2007), hlm. 1.

<sup>3</sup>Negara-negara seperti Republik Rakyat Cina (RRC) adalah negara komunis, pada dasarnya segala aktivitas perekonomian diatur oleh negara secara terpusat (*central planned economy*), juga mulai mereformasi kebijakan ekonomi mereka menuju ekonomi yang berorientasi pada mekanisme pasar. Sebagai negara dengan sistem komunis, kebijakan ekonomi pemerintah RRC yang berorientasi pada pasar tersebut telah menempatkannya menjadi salah satu kekuatan ekonomi terbesar dunia. Sesuai pengalaman RRC, posisi ini mustahil dicapainya jika tetap pada pola lama, yaitu perekonomian diatur negara secara terpusat.

Lihat *Ibid.*

liberal dalam ekonomi pasar bebas, telah menyebar dan berhasil memproduksi kesejahteraan material yang belum pernah dicapai sebelumnya.<sup>4</sup> Lebih lanjut lagi, Francis Fukuyama mengemukakan dalam manifestasi ekonomi, prinsip liberalisme merupakan sebuah pengakuan terhadap hak atas kebebasan di bidang ekonomi yang dilandasi dari hak milik pribadi dan perkembangan pasar.<sup>5</sup>

Hal yang sama juga terhadap Indonesia yang dalam menentukan kebijakan persaingan usahanya tidak terlepas dari Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945. Konstitusi telah memberikan petunjuk yang jelas mengenai sistem ekonomi dan/atau kebijakan yang dapat diterapkan dalam persaingan, dimana Indonesia telah memutuskan ikut dalam persaingan global.<sup>6</sup> Suatu fenomena yang menarik ketika Pasal 33 UUD 1945 diamandemen pada tahun 2002, dimana pada perubahan keempat ditambah 2 (dua) pasal<sup>7</sup>, dengan penekanan pada prinsip kebersamaan, efisiensi, berkeadilan, dan menjaga keseimbangan. Perlu ada catatan kecil bahwa dalam aspek persaingan, maka berbagai tujuan ini menjadi kontradiktif karena keadilan tidak akan sama penerjemahannya dengan efisiensi. Dalam hal ini persaingan usaha merupakan

---

<sup>4</sup>*In addition to the crisis of political authoritarianism, there has been a quieter but no less significant revolution going on in the field of economics. The development that was both manifestation and cause of this revolution was the phenomenal economic growth of East Asia since World War II. This success story was not limited to early modernizers like Japan, but eventually came to include virtually all countries in Asia willing to adopt market principles and integrate themselves fully into the global, capitalist economic system. Their performance suggested that poor countries without resources other than their own hardworking populations could take advantage of the openness of the international economic system and create unimagined amounts of new wealth, rapidly closing the gap with the more established capitalist powers of Europe and North America.*

Lihat Francis Fukuyama, *The End of History and The Last Man*, (New York: Macmillan Inc., 1992), hlm. 41.

<sup>5</sup>*In its economic manifestation, liberalism is the recognition of the right of free economic activity and economic exchange based on private property and markets.*

Lihat *Ibid.*, hlm. 44.

<sup>6</sup>Ningrum Natasya Sirait (a), "Perjanjian Kartel dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat," dalam *Litigasi Persaingan Usaha*, (Tangerang: PT. Telaga Ilmu Indonesia, 2010), hlm. 151.

<sup>7</sup>Pasal 33 ayat (4): Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional. Ayat (5): Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan pasal ini diatur dalam undang-undang.

sebuah proses dimana para pelaku usaha dipaksa menjadi perusahaan yang efisien dengan menawarkan pilihan-pilihan produk dan jasa dalam harga yang lebih rendah.<sup>8</sup>

Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, yang untuk selanjutnya disebut dengan UU 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 Indonesia.<sup>9</sup> UU Persaingan Usaha -sebagai salah satu *competitive tools*- bertujuan untuk melindungi konsumen, menumbuhkan iklim usaha yang kondusif melalui terciptanya persaingan usaha yang sehat dan menjamin kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi setiap orang, mencegah praktek-praktek monopoli, serta menciptakan efektivitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha, yang mana pada akhirnya bermuara pada satu titik yaitu kesejahteraan rakyat.<sup>10</sup> Hal tersebut senada dengan pendapat Susan Joeekes dan Phil Evans yang mengemukakan bahwa semua sektor perekonomian di luar yang menyangkut hajat hidup orang banyak (contohnya: air, listrik, dan *natural resources*), para pelaku usaha swasta berhak melakukan kegiatan usaha asalkan ada peraturan (*policy*) yang menjamin dan mengawasi “permainan” para pelaku usaha untuk tetap berada di jalur persaingan secara sehat dan adil (*fair play*). Dikarenakan adanya peraturan demikian, maka dapat memberikan kesempatan yang sama dan sebebas-bebasnya bagi semua orang yang ingin melakukan kegiatan usaha yang sejenis.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup>Johnny Ibrahim, *op. cit.*, hlm. 2.

<sup>9</sup>Normin Pakhpahan, *Pokok-Pokok Pikiran Tentang Hukum Persaingan Usaha*, cet. ke-2, (Jakarta: Kantor Menteri Negara Koordinator Bidang Ekonomi, Keuangan dan Pengawasan Pembangunan, 1994), hlm. 3.

<sup>10</sup>Indonesia (a), *op. cit.*, Penjelasan Umum.

<sup>11</sup>*But in other services (out of natural states) and good markets, policies that promote competition can be used to encourage fair play among firms, to shed light on otherwise murky pricing and contracting practices, and to open up opportunities for small –and medium- sized enterprises to grow. Competition policy tool kit can be used to eliminate corruption and rigged bidding processes and thus maximize the value of public expenditure.*

Lihat Susan Joeekes dan Phil Evans, *Competition and Development: The Power of Competitive Markets*, (Canada: International Development Research Centre, 2008), hlm. 2.

DKI Jakarta adalah sebuah kota yang tidak hanya menjadi pusat administrasi kenegaraan Republik Indonesia, tetapi juga menjadi kota yang menjadi “tulang punggung” ekonomi negara. Gedung-gedung tinggi menjulang dan pencakar langit ditemukan di banyak tempat di pelosok Jakarta ditambah hiruk pikuk kota yang tiada habisnya seakan menandakan bahwa Jakarta adalah kota metropolitan sekaligus sentral ekonomi negara seperti New York City di Amerika Serikat dan Tokyo di Jepang.

Mungkin pepatah asing “*Time is Money*” adalah tepat untuk kebanyakan orang Jakarta. Khususnya bagi para pekerja di Jakarta -yang hampir semuanya berorientasi pada hal yang materialistis- waktu adalah sesuatu yang mendesak, yang apabila terjadi keterlambatan sedikit saja, maka peluang yang sekiranya bisa didapat akan hilang. Oleh karena itu transportasi menjadi hal yang esensial di kota Jakarta. Dari sekian banyak transportasi yang tersedia di kota Jakarta, transportasi taksi termasuk dalam salah satu transportasi umum yang dapat memberikan kenyamanan kepada penumpangnya.

Bisnis Taksi di DKI Jakarta tidak dijalankan oleh Pemda DKI Jakarta, tetapi dilakukan oleh beberapa pelaku usaha yang memperoleh izin dari Pemda DKI Jakarta. Salah satu keunggulan dari taksi tidak hanya memberikan kenyamanan, namun juga memberikan *privacy* kepada penumpangnya. Tidak heran jasa transportasi taksi di Jakarta dan kota-kota besar lainnya di Indonesia seakan tidak akan pernah mati. Pada tahun 2007 saja, jumlah taksi dari 44 perusahaan yang beroperasi di Jakarta mencapai 16.045 unit.<sup>12</sup> Jumlah tersebut terus meningkat seiring dengan bertambahnya taksi baru yang melayani masyarakat DKI Jakarta saat ini. Organisasi Pengusaha Angkutan Darat (Organda) DKI Jakarta mencatat jumlah total taksi yang beroperasi di Ibu Kota ada 32.698. Sebanyak 16.045 atau 49% merupakan

---

<sup>12</sup>Noor Aisyah Amini, “Kebijakan Persaingan dalam Industri Taksi di Indonesia,” <http://www.kppu.go.id/baru/index.php>, diunduh tanggal 23 Januari 2010, pukul 21.08 WIB.

taksi asal Jakarta, sedangkan sisanya 16.653 taksi atau 51% berasal dari Tangerang, Depok dan Bekasi.<sup>13</sup>

Terkait dengan industri taksi di DKI Jakarta dan kota-kota besar lain di Indonesia, pengaturan mengenai tarif taksi menjadi isu yang menarik. Seiring dengan kenaikan biaya Bahan Bakar Minyak (BBM), tarif taksi sejak tahun 2005 mengalami perkembangan yang menarik yaitu lahirnya tarif taksi lama. Tarif taksi lama adalah tarif taksi yang lebih rendah dibanding tarif taksi normal yang ditetapkan Pemerintah. Penerapan tarif taksi lama oleh sebagian operator taksi, rupanya cukup menarik minat konsumen, dimana konsumen dapat memilih tarif terbaik sesuai dengan kemampuannya. Sejak bulan Juni 2008, di beberapa daerah termasuk DKI Jakarta, terbit aturan mengenai tarif batas atas dan tarif batas bawah.<sup>14</sup>

Di DKI Jakarta, melalui Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 1065 Tanggal 11 Juni 2008, Pemprov DKI Jakarta mengatur bahwa tarif taksi dibatasi pada tarif batas atas yang sama-sama naik sekitar 20% (dua puluh persen). Dengan berlakunya Surat Keputusan Gubernur tersebut maka tarif taksi batas atas untuk buka pintu adalah Rp 6.000,- dengan tarif per kilometer (km) adalah Rp 3.000, dan tarif tunggu Rp. 30.000,-. Adapun tarif batas bawah ditetapkan oleh Organisasi Angkutan Darat (Organda) selaku asosiasi pelaku usaha dalam industri tersebut; berbeda dengan tarif atas yang ditentukan batasnya oleh Pemda DKI Jakarta. Beberapa taksi yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta, yang menggunakan tarif bawah antara lain: Dian Taksi, Express Taksi, Taksiku, dan lain sebagainya.<sup>15</sup>

Justru dengan adanya penetapan tarif batas bawah oleh Organda DKI Jakarta ini melahirkan dua sudut pandang yang berbeda. Pertama, adanya alternatif bagi masyarakat yang ingin menggunakan taksi dengan harga yang murah; dan yang kedua ialah dengan penetapan tarif batas bawah akan melindungi operator yang inefisien

---

<sup>13</sup>Rudy Prasetyo, "Jakarta: Dewan Dukung Penurunan Tarif Taksi," <http://www.tempointeraktif.com/hg/jakarta/id.html>, diunduh tanggal 25 Januari 201, pukul 13.46 WIB.

<sup>14</sup>Noor Aisyah Amini, *op. cit.*

<sup>15</sup>Murdoch, "Urutan tarif taxi tarif bawah dari yang murah sampe yang paling murah..." <http://murdoch.multiply.com/journal/item/534/>, diunduh tanggal 25 Januari 2010, pukul 15.32 WIB.

untuk tetap dapat berada dalam industri tersebut. Penerapan batas bawah juga dapat merugikan konsumen karena konsumen terpaksa harus membayar harga minimal sebesar tarif batas bawah, meskipun mungkin layanan yang diberikan kurang dari itu. Pada akhirnya penetapan tarif batas bawah dapat menyebabkan pelaku usaha sulit melakukan inovasi harga serta terhambat untuk mengimplementasikan keunggulan bersaingnya.

Penetapan harga atau tarif bawah taksi di DKI Jakarta -yang dilakukan oleh Organda DKI Jakarta- dianggap sebagai salah satu perjanjian yang dilarang dalam UU Persaingan Usaha. Perjanjian penetapan harga (*price fixing agreement*) merupakan salah satu strategi yang dilakukan oleh para pelaku usaha yang bertujuan untuk menghasilkan laba yang setinggi-tingginya. Dengan adanya penetapan harga yang dilakukan di antara pelaku usaha (produsen atau penjual), maka akan meniadakan persaingan dari segi harga bagi produk yang mereka jual atau pasarkan, yang kemudian dapat mengakibatkan surplus konsumen yang seharusnya dinikmati oleh pembeli atau konsumen terpaksa beralih ke produsen atau penjual.<sup>16</sup> Oleh karena itu, penetapan harga yang dilakukan antara Organda DKI Jakarta dan beberapa pelaku usaha taksi menarik untuk dianalisis lebih lanjut oleh Penulis agar diketahui apakah penetapan harga tersebut merupakan dapat dikategorikan persaingan usaha yang tidak sehat atau tidak, beserta dampak yang ditimbulkan dari penetapan harga tersebut.

## 1.2. Perumusan Masalah

Dari latar belakang yang sudah Penulis paparkan diatas, rumusan permasalahan yang akan Penulis teliti lebih lanjut untuk dijadikan fokus pembahasan dalam penulisan skripsi ini terdiri atas dua pertanyaan, antara lain:

1. Bagaimana pengaturan dari hukum persaingan usaha mengenai penetapan tarif bawah taksi di DKI Jakarta?

---

<sup>16</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *Hukum Persaingan Usaha Antara Teks & Konteks*, (Jakarta: Deutsche Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 2009), hlm. 91.

2. Bagaimana dampak dari adanya penetapan harga atau tarif bawah taksi di DKI Jakarta dilihat dari hukum persaingan usaha?

### 1.3. Tujuan Penelitian

Adapun dari penelitian yang Penulis lakukan berangkat dari rumusan permasalahan diatas, tujuan yang hendak diperoleh dari penelitian melalui penulisan skripsi ini terdiri dari 2 (dua) poin, yang antara lain:

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum mengenai penetapan harga dari tarif bawah taksi yang dilakukan oleh Organisasi Angkutan Darat (Organda) DKI Jakarta dilihat dari sudut pandang hukum persaingan usaha.
2. Untuk mengetahui dampak yang sekiranya muncul dari perjanjina penetapan tarif bawah taksi di DKI Jakarta,

### 1.4. Definisi Operasional

Sebelum membahas permasalahan di dalam penelitian ini, berikut akan diberikan batasan mengenai pengertian atas beberapa istilah umum yang terkait dengan permasalahan. Pembatasan ini diharapkan dapat menjawab permasalahan yang terkait dengan penelitian ini dan terjadi persamaan persepsi dalam memahami permasalahan yang ada.

1. **Pelaku usaha** adalah 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 Hukum Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup>Indonesia (a), *op. cit.*, Ps. 1 butir 5.

2. **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 usaha.<sup>18</sup>
3. **Perjanjian** adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apa pun, baik tertulis maupun tidak tertulis.<sup>19</sup>
4. **Pasar** adalah lembaga ekonomi dimana para pembeli dan penjual baik secara langsung maupun tidak langsung dapat melakukan transaksi perdagangan barang dan atau jasa.<sup>20</sup>
5. **Pasar bersangkutan** 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.<sup>21</sup>
6. **Harga pasar** adalah harga yang dibayar dalam transaksi barang dan atau jasa sesuai dengan kesepakatan antara para pihak di pasar bersangkutan.<sup>22</sup>
7. **Konsumen** adalah setiap pemakai dan atau pengguna barang dan atau jasa baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan pihak lain.<sup>23</sup>

---

<sup>18</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 6.

<sup>19</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 7.

<sup>20</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 9.

<sup>21</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 10.

<sup>22</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 14.

<sup>23</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 15.

8. **Jasa** adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.<sup>24</sup>
9. **Komisi Pengawas Persaingan Usaha atau disingkat KPPU** adalah komisi yang dibentuk untuk mengawasi pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya agar tidak melakukan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.<sup>25</sup>
10. **Angkutan** adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.<sup>26</sup>
11. **Kendaraan** adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.<sup>27</sup>
12. **Kendaraan bermotor umum** adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.<sup>28</sup>

### 1.5. Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisis dan konstruksi yang dilakukan secara metodologis, sistematis, dan konsisten.<sup>29</sup> Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kepustakaan. Penelitian ini bila dilihat dari sudut penerapannya dapat dimasukkan kedalam penelitian berfokus masalah. Sedangkan jika dilihat menurut bentuknya adalah

---

<sup>24</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 17.

<sup>25</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 18.

<sup>26</sup>Indonesia (b), *UU tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU No. 22 Tahun 2009, LN No. 96 Tahun 2009, TLN No. 5025, Ps. 1 butir 3.

<sup>27</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 7.

<sup>28</sup>*Ibid.*, Ps. 1 butir 10.

<sup>29</sup>Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cet. 3, (Jakarta: UI-Press, 1986), hlm. 42.

penelitian evaluatif.<sup>30</sup> Berdasarkan disiplin hukum yang mempunyai ruang lingkup yang begitu luas, penelitian ini bersifat yuridis normatif.<sup>31</sup> Pendekatan yang Penulis gunakan adalah metode pendekatan konseptual.<sup>32</sup> Selanjutnya, data yang dikumpulkan akan dianalisis secara kualitatif, sehingga melaporkan laporan yang bersifat deskriptif analitis.<sup>33</sup>

Dalam sebuah penelitian, diperlukan pengumpulan data yang nantinya menjadi sumber-sumber penelitian bagi Penulis. Jenis data yang diperlukan oleh Penulis dalam menyusun skripsi ini adalah data sekunder. Mengenai pengumpulan data sekunder, Peneliti melakukan studi pustaka atau studi dokumen. Data sekunder di dalam penelitian ini terdiri dari bahan pustaka dalam bahan hukum primer, sekunder, dan tesier yang dapat diperinci sebagai berikut:

- a. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang terikat,<sup>34</sup> dan dalam penulisan ini Penulis mempergunakan UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah (PP) No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) No. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai, dan Danau,

---

<sup>30</sup>Sri Mamudji *et al.*, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hlm. 4.

<sup>31</sup>Penelitian yuridis normatif adalah metode penelitian yang mengacu kepada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan.

Lihat *Ibid.*, hlm. 10.

<sup>32</sup>Pendekatan konseptual beranjak dari pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum. Pemahaman akan pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut merupakan sandaran bagi seorang peneliti dalam membangun suatu argumentasi hukum dalam memecahkan isu yang dihadapi.

Lihat Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Cet. ke-6, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010), hlm. 137.

<sup>33</sup>Sri Mamudji *et al.*, *op. cit.*, hlm. 67.

<sup>34</sup>*Ibid.*

serta peraturan perundangan-undangan lainnya yang terkait dengan penelitian ini. Sewaktu Penulis menulis skripsi ini, masih belum diterbitkan peraturan pelaksanaan dari UU No. 22 Tahun 2009, sehingga Penulis menggunakan peraturan pelaksanaan yang lama untuk mencegah kekosongan hukum.

- b. Bahan hukum sekunder, yang adalah bahan-bahan yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi bahan hukum primer serta implementasinya.<sup>35</sup> Bahan hukum sekunder yang Penulis pergunakan adalah buku, jurnal Ilmiah, skripsi, tesis, disertasi, penelusuran internet, dan putusan pengadilan.
- c. Bahan hukum tersier, yang adalah bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap sumber hukum primer atau sumber hukum sekunder.<sup>36</sup> Bahan hukum tersier yang Penulis pergunakan seperti: Kamus Besar Bahasa Indonesia, *Oxford Learner's Dictionary*, dan *Black's Law Dictionary*.

#### 1.6. Sistematika Penulisan

Penulis akan membagi isi dari keseluruhan skripsi ini kedalam 4 (empat) bab dengan sistematika sebagai berikut:

- a. Bab 1 yang berjudul "Pendahuluan". Bab 1 ini memuat latar belakang, rumusan permasalahan, tujuan penelitian, definisi operasional, metode penelitian, dan sistematika penulisan.
- b. Bab 2 yang berjudul "Tinjauan Umum Hukum Persaingan Usaha dan Peraturan Tentang Taksi di DKI Jakarta." Pada Bab 2 Penulis sebelumnya akan menuliskan mengenai latar belakang dan tujuan dari hukum persaingan usaha Indonesia yang diejawantahkan dalam UU No. 5 Tahun 1999. Pada subbab berikutnya, Penulis akan memaparkan sekaligus menjelaskan tentang metode pendekatan dengan *per se illegal* dan juga *rule of reason*. Selanjutnya Penulis akan memberikan

---

<sup>35</sup>*Ibid.*, hlm. 31.

<sup>36</sup>*Ibid.*

penjelasan mengenai perjanjian apa saja yang dilarang menurut hukum persaingan usaha di Indonesia. Penulis akan memaparkan sekaligus menjelaskan tentang metode pendekatan dengan *per se illegal* dan juga *rule of reason*. Terakhir dalam Bab 2 ini, Penulis akan memberikan tinjauan umum tentang peraturan angkutan taksi di DKI Jakarta.

- c. Bab 3 yang berjudul “Analisa Penerapan Tarif Bawah Taksi di DKI Jakarta”, Penulis membahas tentang para pihak/lembaga yang berperan dalam menetapkan tarif taksi di DKI Jakarta, kemudian akan dibahas lebih mendalam mengenai proses penetapan tarif bawah taksi di DKI Jakarta, dan analisis penetapan tarif bawah taksi di provinsi DKI Jakarta dilihat dari sudut pandang hukum persaingan usaha.
- d. Bab 4 yang berjudul “Penutup”. Pada Bab 4 berisikan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian yang sudah dilakukan oleh Penulis dalam skripsi ini.

## BAB 2

### TINJAUAN UMUM HUKUM PERSAINGAN USAHA DAN PERATURAN TENTANG TAKSI DI DKI JAKARTA

*Supposing is good, but finding out is better.*

Mark Twain

#### 2.1 Latar Belakang dan Tujuan Hukum Persaingan Usaha

##### 2.1.1 Latar Belakang Hukum Persaingan Usaha di Indonesia

Philip Selznick mendefinisikan hukum sebagai sebuah tatanan aturan yang memuat mekanisme khusus untuk melegitimasi (menyatakan) bahwa aturan-aturan tersebut mempunyai otoritas dan dibentuk untuk melindungi pembuatan aturan dan penerapan aturan dari pencemaran bentuk-bentuk pedoman atau aturan atau kontrol yang lainnya.<sup>37</sup> Pada hakikatnya hukum merupakan salah satu kaidah sosial yang ditujukan untuk mempertahankan ketertiban dalam hidup bermasyarakat.<sup>38</sup> Max Weber –seorang ahli hukum sekaligus seorang sosiolog- melihat bahwa hukum (hukum positif = peraturan perundang-undangan) tidak hanya berdimensi normatif tetapi juga dipengaruhi oleh dimensi lain seperti politik, agama, dan ekonomi.<sup>39</sup> Sementara bagi Jeremy Bentham yang beraliran positivisme hukum, hukum hanya dapat diidentifikasi dan digambarkan berkaitan dengan fakta-fakta hukum yang relevan, yang mengikutsertakan hal-hal yang berkenaan dengan proses penciptaan hukum dan pelaksanaannya oleh orang-orang yang dalam posisi memiliki kekuasaan

<sup>37</sup>Antonius Cahyadi dan E. Fernando M. Manullang, *Pengantar ke Filsafat Hukum*, Cet. ke-3, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010), hlm. 35.

<sup>38</sup>Hermansyah, *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008), hlm. 4.

<sup>39</sup>Antonius Cahyadi dan E. Fernando M. Manullang, *op. cit.*, hlm. 99.

dan kontrol dalam masyarakat.<sup>40</sup> Hukum yang semacam itu dicapai dengan menggunakan seni dari legislasi atau seni perundang-undangan yang memungkinkan kita untuk meramal hal mana yang akan memaksimalkan kebahagiaan dan meminimalkan kepedihan (kesengsaraan) dalam sebuah masyarakat.<sup>41</sup> Jadi, dapat disimpulkan bahwa hukum berperan dalam pembangunan ekonomi melalui negara, sebagai lembaga yang memiliki kekuasaan dan kontrol dalam masyarakat.

Peran negara itu dapat bersifat maksimal ataupun minimal.<sup>42</sup> Peran negara yang maksimal ini dapat mematikan kreativitas masyarakat, menjadikan masyarakat pasif, dan menggantungkan segala sesuatu kepada negara. Sebaliknya dalam hal peranan negara adalah minimal, maka setiap kegiatan individu atau suatu kegiatan usaha diberikan kebebasan untuk mengurus kepentingannya sendiri dan memperbaiki kehidupan ekonominya.<sup>43</sup> Kegiatan ekonomi yang dilakukan dalam iklim persaingan bebas akan jauh lebih bermanfaat daripada segala sesuatunya diatur oleh negara.<sup>44</sup> Masyarakat akan didorong oleh tangan tidak terlihat atau *the invisible hand* untuk bekerja keras mungkin untuk mencapai hasil yang paling maksimal.<sup>45</sup>

Republik Indonesia memiliki hukum persaingan usaha yang lebih dikenal dengan UU No. 5 Tahun 1999 atau Undang-Undang Persaingan Usaha dilatarbelakangi oleh beberapa faktor. Latar belakang langsung dari penyusunan undang-undang persaingan usaha adalah perjanjian yang dilakukan antara Dana

---

<sup>40</sup>*Ibid.*, hlm. 63.

<sup>41</sup>*Ibid.*, hlm. 62.

<sup>42</sup>Hermansyah, *op. cit.*, hlm. 4.

<sup>43</sup>*Ibid.*, hlm. 5.

<sup>44</sup>*Ibid.*

<sup>45</sup>Istilah "*The Invisible Hand*" atau "Tangan yang Tak Terlihat" pertama kali dipopulerkan oleh Adam Smith melalui karya masyhurnya "*The Wealth of Nation.*" Maksud dari teori "*The Invisible Hand*" menyatakan bahwa seandainya konsumen diberikan kebebasan memilih untuk membeli produk dan produsen diberikan juga kebebasan dalam memproduksi dan menjual produk, maka pasar akan mengontrol distribusi produk dan harga-harga (*prices*) yang akan menguntungkan semua pihak ... Pasar akan mengadopsi efisiensi produksi untuk mencapai profit semaksimal mungkin.

Lihat [http://en.wikipedia.org/wiki/Invisible\\_hand](http://en.wikipedia.org/wiki/Invisible_hand).

Moneter Internasional (IMF) dengan pemerintah Republik Indonesia, pada tanggal 15 Januari 1998.<sup>46</sup> Dalam perjanjian tersebut, IMF menyetujui pemberian bantuan keuangan pada negara Republik Indonesia sebesar US\$ 43 Miliar yang bertujuan untuk mengatasi krisis ekonomi, akan tetapi dengan syarat Indonesia melaksanakan reformasi ekonomi dan hukum ekonomi tertentu.<sup>47</sup> Hal ini menyebabkan diperlukannya undang-undang persaingan usaha. Akan tetapi perjanjian pemerintah Indonesia dengan IMF tersebut bukan merupakan satu-satunya alasan penyusunan undang-undang tersebut.

Sejak 1989 telah terjadi diskusi intensif di Indonesia mengenai perlunya perundang-undangan anti-monopoli dan persaingan usaha.<sup>48</sup> Reformasi sistem ekonomi yang luas dan khususnya kebijakan regulasi yang dilakukan sejak tahun 1980, dalam jangka waktu 10 tahun telah menimbulkan situasi yang dianggap sangat kritis. Timbul konglomerat pelaku usaha yang dikuasai oleh keluarga atau partai tertentu, dan konglomerat tersebut dikatakan menyingkirkan pelaku usaha kecil dan menengah melalui praktek usaha yang kasar serta berusaha untuk mempengaruhi semaksimal mungkin penyusunan undang-undang serta pasar keuangan.<sup>49</sup>

Dengan latar belakang demikian, maka disadari bahwa pembubaran ekonomi yang dikuasai negara dan perusahaan monopoli saja tidak cukup untuk membangun suatu perekonomian yang bersaing.<sup>50</sup> Disadari juga hal-hal yang merupakan dasar pembentukan setiap perundang-undangan anti-monopoli dan persaingan usaha, yaitu justru pelaku usaha itu sendiri yang cepat atau lambat melumpuhkan dan menghindarkan dari tekanan persaingan usaha dengan melakukan perjanjian atau penggabungan perusahaan yang menghambat persaingan serta penyalahgunaan posisi

---

<sup>46</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al., op. cit.*, hlm. 12.

<sup>47</sup>*Ibid.*

<sup>48</sup>*Ibid.*

<sup>49</sup>*Ibid.*

<sup>50</sup>*Ibid.*, hlm. 13.

kekuasaan ekonomi untuk merugikan pelaku usaha yang lebih kecil.<sup>51</sup> Disadari adanya keperluan bahwa negara menjamin keutuhan proses persaingan usaha terhadap gangguan dari pelaku usaha dengan menyusun undang-undang, yang melarang pelaku usaha mengganti hambatan perdagangan oleh negara yang baru saja ditiadakan dengan hambatan persaingan swasta.<sup>52</sup> Dengan berlakunya Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sebagai tindak lanjut hasil Sidang Istimewa MPR RI yang digariskan dalam Ketetapan MPR RI No. X/MPR/1998 Tentang Pokok-Pokok Reformasi Pembangunan dalam Rangka Penyelamatan dan Normalisasi Kehidupan Nasional, maka Indonesia memasuki babak baru perorganisasian ekonomi yang berorientasi pasar.<sup>53</sup>

### 2.1.2 Tujuan Hukum Persaingan Usaha

Menurut Leonard J. Theberge dalam tulisannya “*Law and Economic Development*” bahwa faktor yang utama untuk dapat berperannya hukum dalam pembangunan ekonomi adalah apakah hukum mampu menciptakan *stability*, *predictability*, dan *fairness*.<sup>54</sup> Fungsi stabilitas (*stability*) adalah potensi hukum untuk menyeimbangkan dan mengakomodasi kepentingan-kepentingan yang saling bersaing.<sup>55</sup> Kebutuhan fungsi hukum untuk meramalkan (*predictability*) akibat dari suatu langkah-langkah yang diambil khususnya penting bagi negeri yang sebagian besar rakyatnya untuk pertama kali memasuki hubungan-hubungan ekonomi melampaui lingkungan sosial-tradisional.<sup>56</sup> Aspek keadilan (*fairness*), seperti

---

<sup>51</sup>*Ibid.*

<sup>52</sup>*Ibid.*

<sup>53</sup>*Ibid.*, hlm. 14.

<sup>54</sup>Hermansyah, *op. cit.*, hlm. 4.

<sup>55</sup>*Ibid.*

<sup>56</sup>*Ibid.*

perlakuan yang sama dan standar pola tingkah laku pemerintah adalah perlu untuk menjaga mekanisme pasar dan mencegah birokrasi berlebihan.<sup>57</sup>

Tujuan dari pembentukan hukum/peraturan tentang persaingan usaha menurut Michael D. Winston adalah untuk mengontrol kegiatan ekonomi. Fokus daripada hukum persaingan usaha lebih cenderung untuk menjaga aturan main perihal kompetisi yang dilakukan diantara para pelaku usaha agar tetap *competitive* sekaligus dapat memproduksi barang dan atau jasa yang maksimal.<sup>58</sup> Tidak jauh berbeda dengan pendapat Michael D. Winston, Susan Joeques dan Phil Evans mengemukakan bahwa peraturan tentang persaingan usaha merupakan alat yang efektif untuk mengurangi korupsi, memastikan kepada konsumen untuk mendapat hasil dari liberalisasi dan reformasi pasar, dan menekan kekuatan perusahaan raksasa tingkat nasional, regional, maupun dunia.<sup>59</sup> *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) menyatakan bahwa tujuan dari suatu undang-undang persaingan usaha adalah:

---

<sup>57</sup>Perlu diingat bahwa persaingan bebas dalam ekonomi pasar yang dikembangkan di Indonesia bukanlah dalam arti bebas sebebaskan-bebasnya seperti dalam pengertian teori klasik Adam Smith *laissez faire*, yang menyatakan bahwa pasar seharusnya dibiarkan bebas tanpa intervensi dari pemerintah; melainkan bebas terikat dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Lihat *Ibid.*, hlm. 19.

<sup>58</sup>Pengertian lengkapnya adalah: “*Antitrust law regulates economic activity. The law’s operation, however, differs in important ways from what is traditionally referred to as “regulation.” Regulation tends to be industry-specific and to involve the direct setting of prices, product characteristics, or entry, usually after regular, often elaborate hearings. By contrast, antitrust law tends to apply quite broadly, and focuses on maintaining certain basic rules of competition that enable the competitive interaction among firms to produce “good” outcomes.*”

Lihat Michael D. Winston, *Lectures on Antitrust Economics*, (Massachusetts: MIT Press, 2006), hlm. 1-2. Perhatikan juga pendapat Manfred Neumann and Jürgen Weigand: “*Competition policy aims at establishing and maintaining a competitive order by seeking to support competitive structures in industry and to entice or even enforce competitive behavior.*”

Lihat Manfred Neumann dan Jürgen Weigand *ed.*, *The International Handbook of Competition*, (Cheltenham: Edward Elgar Publishing Ltd., 2004), hlm. 9.

<sup>59</sup>*Competition policy can be an effective tool in reducing corruption, ensuring that consumers gain from liberalization and trade reform, and limiting the power of the largest corporations nationally, regionally, and globally.*

Lihat Susan Joeques dan Paul Evans, *op. cit.*, hlm. 11.

*“To control or eliminate restrictive agreements or arrangement among enterprises, or acquisition and/or abuse of dominant positions of market power, which limit access to markets or otherwise unduly restrain competition, adversely affecting domestic or international trade or economic development.”<sup>60</sup>*

Namun demikian, UNCTAD juga memberi peluang untuk dapat dicantumkan tujuan-tujuan spesifik lainnya, seperti: *“the creation, encouragement, and protection of competition; control of the concentration of capital and/or economic power; encouragement of innovation; protection and promotion of social welfare and in particular the interests of consumers, etc., and take into account the impact of restrictive bussiness practices on their trade and development.”<sup>61</sup>*

Bagi negara Indonesia, tujuan dari UU Persaingan Usaha sebagaimana yang digariskan didalamnya adalah untuk:

1. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat;
2. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil;
3. Mencegah praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha; dan
4. Terciptanya efektivitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha.<sup>62</sup>

Dari ketentuan Pasal 3 UU Persaingan Usaha, dapat diartikan bahwa pada pokoknya tujuan hukum persaingan usaha dapat dibagi kedalam: pertama, tujuan langsung yaitu melindungi pesaing (*competitor*), persaingan (*competition*), dan konsumen (*consumer*). Terkait dengan perlindungan kepada pelaku usaha pesaing, meskipun pada prakteknya dibebeberapa negara terdapat perlindungan kepada pelaku

---

<sup>60</sup>Lihat UNCATD Model Law on Competition 2010, hlm. 3.

<sup>61</sup>Lihat *Ibid.*, hlm. 13.

<sup>62</sup>Indonesia (a), *op. cit.*, Ps. 3.

usaha kecil, namun kenyataannya, preferensi ini dapat terbantahkan manakala kerjasama pelaku usaha kecil –yang menguasai pangsa pasar dominan, misalnya lebih dari 50%– ternyata dapat menzalimi pelaku usaha besar. Oleh sebab itu, paradigma bahwa hukum persaingan usaha harus memiliki preferensi untuk melindungi pelaku usaha kecil menjadi sesuatu yang terbantahkan.<sup>63</sup>

Terkait dengan paradigma tujuan hukum persaingan usaha yang semestinya ditujukan untuk melindungi persaingan usaha atau dengan kata lain ditujukan untuk melindungi mekanisme pasar (hukum *supply and demand*) itu sendiri, sehingga otomatis akan melindungi seluruh *stakeholders* persaingan usaha (pelaku usaha konsumen, dan negara). Pada fakta praktisnya, perbedaan tujuan ini sering menghasilkan benturan kepentingan antar *stakeholders* sehingga pada akhirnya dituntut adanya ketegasan dari otoritas persaingan tentang pilihan keberoihakan kepada salah satu *stakeholders* yang semestinya menjadi pihak yang paling prioritas untuk dilindungi.<sup>64</sup>

Oleh karena tuntutan itulah, paradigma tujuan hukum persaingan usaha di Amerika Serikat kemudian bergeser titik beratnya kepada pihak yang paling lemah dan *massive* yang seharusnya dilindungi, yaitu konsumen.<sup>65</sup> Apabila pasar tradisional ditentukan sebagai pihak yang dilindungi dalam persaingan usaha dan diberikan pembatasan bagi pasar moderen, maka konsumen tidak boleh menjadi pihak yang paling dirugikan dengan adanya kebijakan tersebut. Apapun fenomena yang terjadi di dalam persaingan usaha, pihak yang selalu menjadi pertimbangan utama adalah konsumen, apakah tindakan yang dilakukan merugikan konsumen atau tidak.<sup>66</sup>

---

<sup>63</sup>HMBC Rikrik Rizkiyana dan Vovo Iswanto, “Catatan Kecil Tentang Praktek Penyalahgunaan Posisi Dominan” dalam *Litigasi Persaingan Usaha*, (Tangerang: PT. Telaga Ilmu Indonesia, 2010), hlm. 62.

<sup>64</sup>*Ibid.*, hlm. 62-63.

<sup>65</sup>*Ibid.*, hlm. 63.

<sup>66</sup>*Ibid.*

Akan tetapi menurut para perumus UU Persaingan Usaha, tujuan utama dari diberlakukannya undang-undang tersebut yaitu menciptakan sistem persaingan usaha yang bebas dan adil, dimana terdapat kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha.<sup>67</sup> Undang-undang tersebut diharapkan mampu mengatur persaingan berusaha di Indonesia sehingga setiap warga masyarakat dan pelaku usaha memperoleh hak dan kesempatan yang sama dalam berusaha.<sup>68</sup> Tidak ada lagi warga masyarakat atau pelaku usaha yang memperoleh perlakuan dan hak-hak istimewa.<sup>69</sup> Tidak ada pelaku usaha yang mendapat fasilitas khusus dari pemerintah sehingga tidak memberi kesempatan atau menutup peluang bagi pelaku usaha lain untuk masuk bidang usaha sejenis. Oleh karena itu, diharapkan para pelaku usaha yang bermodal kuat tidak bertindak sewenang-wenang dan melakukan praktek-praktek bisnis tidak adil; yang mematikan atau merugikan pelaku usaha lainnya.<sup>70</sup> Di samping itu, tujuan sekunder UU Persaingan Usaha yang ingin dicapai melalui sistem persaingan usaha yang bebas dan adil ialah kesejahteraan rakyat dan suatu sistem ekonomi yang efisien.<sup>71</sup>

## 2.2 Pendekatan *Per se Illegal* dan *Rule of Reason* dalam Hukum Persaingan Usaha

Penerapan dengan pendekatan *Per se Illegal* maupun *Rule of Reason* telah lama diterapkan dalam menetapkan apakah suatu perbuatan menghambat

---

<sup>67</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 16.

<sup>68</sup>Susanti Adi Nuroho, "Acara Pemiriksaan Perkara Persaingan Usaha," dalam *Litigasi Persaingan Usaha*, (Tangerang: PT. Telaga Ilmu Indonesia, 2010), hlm. 169.

<sup>69</sup>Pada masa Orde Baru, Pemerintah Soeharto banyak memberikan hak monopoli dan hak-hak istimewa lainnya, seperti monopoli perdagangan tepung terigu oleh PT. Bogasari Flour Mills, tata niaga cengkeh oleh BPPC, penetapan harga semen melalui Asosiasi Semen Indonesia (kartel Produksi Semen), kartel industri kayu lapis oleh APKINDO, dan lain-lain.

<sup>70</sup>*Ibid.*

<sup>71</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 17.

persaingan.<sup>72</sup> Selama seperempat abad berlakunya *The Sherman Act* dari tahun 1880-an, pengadilan federal di Amerika Serikat telah mengambil tiga bentuk analisis (metode) yang berbeda, untuk menjelaskan apakah –misalkan- suatu perjanjian horizontal melanggar Pasal 1 *The Sherman Act*.<sup>73</sup> Metode pertama, dikemukakan oleh Hakim Rufus Peckham, yaitu dengan cara membedakan semua perjanjian yang “langsung” menghambat perdagangan dianggap sebagai melawan hukum (ilegal), dan sebaliknya, semua perjanjian yang “tidak secara langsung” menghambat perdagangan dianggap sah (legal). Model pertama ini dikenal dengan pendekatan *Per se Illegal*.<sup>74</sup> Kedua, dikemukakan oleh Hakim William Howard Taft, yang membaca, tuduhan *Congress* mengenai “*restraint of trade*” yang terdapat dalam Undang-Undang Antitrust federal memiliki pengertian sama dengan konsep *common law*. Kemudian Hakim Taft berusaha menyatukan berbagai keputusan *common law* kedalam pendekatan yang koheren, dan menentukan hambatan tambahan (*ancillary restraints*) adalah tujuan yang sah (*lawful purpose*), dan perlu mencapai tujuan tersebut dengan cara sah, serta hambatan lain sebagai *illegal*.<sup>75</sup> Ketiga, Hakim Louis Brandeis menyaring kembali *Rule of Reason* dalam keputusan mahkamah agung sebelumnya, dengan memperbolehkan para hakim untuk memninjau semua fakta yang melingkupi perjanjian tertentu, kemudian menentukan kesimpulan sendiri, apakah suatu perjanjian tersebut bersifat mendukung atau merugikan persaingan.<sup>76</sup>

<sup>72</sup>Pada tahun 1914 *The Sherman Act* disempurnakan dengan dikeluarkannya *Act to Supplement Existing Laws Against Unlawful Restraints and Monopolies* yang dikenal dengan sebutan *The Clayton Act*; pada tahun yang sama diterbitkan *Act to Create a Federal Trade Commission, to Define Its Powers and Duties, and for Other Purposes* yang lebih dikenal dengan *The Federal Trade Commission Act*; kemudian pada tahun 1936 *The Clayton Act* disempurnakan dengan *The Robinson-Patman Act*, dimana penyempurnaannya terbatas pada Pasal 2 *The Clayton Act* yang mengatur tentang Diskriminasi Harga.

Lihat Stephen F. Ross, *Principles of Antitrust Law*, (New York: The Foundation Press, 1993), hlm. 395-399.

<sup>73</sup>A.M. Tri Anggraini, “Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat: Per se Illegal atau Rule of Reason”. (Disertasi Doktor Universitas Indonesia, Jakarta, 2003), hlm. 79.

<sup>74</sup>Stephen F. Ross, *op. cit.*, hlm. 118.

<sup>75</sup>*Ibid.*

<sup>76</sup>*Ibid.*, hlm. 118-119.

Meskipun kebanyakan putusan pengadilan dan para komentator berasumsi bahwa pendekatan *Per se Rule* serta *Rule of Reason* merupakan *standard* yang berlawanan dalam melakukan analisis *anti-trust*, namun dalam kenyataannya mereka menganggap bahwa keduanya merupakan satu kesatuan.<sup>77</sup> Artinya bahwa dalam satu kasus tertentu, pengadilan akan menetapkan keputusan dilandasi pendekatan *Rule of Reason*, tetapi dalam kasus lainnya digunakan pendekatan *Per se Illegal*, atau bahkan secara bersamaan akan digunakan kedua pendekatan tersebut.<sup>78</sup>

### 2.2.1 Pendekatan dengan *Per se Illegal*

*Black's Law Dictionary* memberikan definisi bagi *Per se Illegal* sebagai *unlawful in and of itself*. Pendekatan *Per se Illegal* adalah menyatakan setiap perjanjian atau kegiatan usaha tertentu sebagai ilegal, tanpa pembuktian lebih lanjut atas dampak yang ditimbulkan dari perjanjian atau kegiatan usaha tersebut.<sup>79</sup> Pengertian yang lebih jelas disampaikan oleh Prof. Ningrum Natasya Sirait, pendekatan *Per se Illegal* adalah apabila suatu aktivitas jelas maksud atau tujuannya mempunyai akibat merusak persaingan sehingga tidak begitu perlu untuk mempertimbangkan atau mempermasalahakan masuk akal atau tidak adanya dari peristiwa yang sama (analogi) sebelum menentukan bahwa peristiwa tersebut merupakan pelanggaran hukum persaingan.<sup>80</sup>

Dalam putusan perkara tersebut, Mahkamah Agung Amerika Serikat mengutarakan beberapa dalil hukum. Pertama, membedakan antara pengaturan yang secara langsung dan segera akan mengurangi persaingan sebagai *price fixing* di antara para pesaing, dan pengaturan yang hanya berpengaruh secara tidak langsung dan insidental. Kedua, dalam menanggapi perilaku membahayakan yang secara hipotesis dilakukan oleh tergugat, maka Mahkamah Agung menyatakan bahwa beberapa

<sup>77</sup>A.M. Tri Anggraini, *op. cit.*, hlm. 122-123.

<sup>78</sup>*Ibid.*, hlm. 123.

<sup>79</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 55.

<sup>80</sup>Ningrum Natasya Sirait (a), *op. cit.*, hlm. 153.

pengaturan yang berdampak terhadap persaingan, seperti perjanjian untuk tidak ikut serta dalam bisnis sejenis, sama sekali bukanlah merupakan hambatan perdagangan (*restraint of trade*). Oleh karena itu, Mahkamah Agung menegaskan bahwa suatu pengaturan yang dilakukan dengan maksud tertentu dan secara eksplisit mematikan persaingan di antara perusahaan yang beroperasi secara mandiri di pasar yang sama, akan dinyatakan sebagai melawan hukum.<sup>81</sup>

Dalam penerapan undang-undang *Antitrust* di Amerika Serikat, beberapa jenis perilaku bisnis dipandang sebagai *Per se Illegal*, terlepas dari penilaian mengenai berbagai akibatnya terhadap persaingan, dan atau terlepas dari kondisi yang melingkupinya.<sup>82</sup> Salah satu manfaat besar dari penggunaan metode *Per se Illegal* adalah kemudahan dan kejelasannya dalam proses administratif.<sup>83</sup> Pendekatan dengan *Per se Illegal* juga tidak memerlukan pengetahuan teori ekonomi dan pengumpulan data bisnis. Hakim hanya membuktikan, apakah perjanjian tersebut mendorong atau menghambat persaingan.<sup>84</sup>

Keunggulan pendekatan *Per se Illegal* adalah bersifat alamiah, yakni pertama, adanya kepastian usaha, efisiensi dalam proses litigasi, dan sebagai alat untuk mencegah dampak (*deterrent effect*) dari persaingan.<sup>85</sup> Penghematan biaya secara tidak langsung juga dapat diraih dengan membenarkan pihak regulator dan pengadilan untuk menitikberatkan pada perkara-perkara yang secara jelas bersifat anti-persaingan, yang pada akhirnya dapat menghasilkan efisiensi pro-persaingan secara nyata.<sup>86</sup>

---

<sup>81</sup>A.M. Tri Anggraini, *op. cit.*, hlm. 84-85.

<sup>82</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 60.

<sup>83</sup>*Ibid.*

<sup>84</sup>A.M. Tri Anggraini, *op. cit.*, hlm. 146.

<sup>85</sup>*Ibid.*, hlm. 148-149.

<sup>86</sup>*Ibid.*, hlm. 149.

Kelemahan dari pendekatan *Per se Illegal* disebabkan adanya anggapan akan menghukum setiap perjanjian atau tindakan yang bersifat menghambat perdagangan.<sup>87</sup> Tidak semua perjanjian di antara pesaing merugikan persaingan, karena banyak kegiatan bersama yang mendatangkan manfaat secara kompetitif. Kegiatan-kegiatan ini dapat mendukung efisiensi, mengurangi resiko, menciptakan produk atau metode distribusi baru yang lebih baik, atau memperbaiki arus informasi.<sup>88</sup> Kelemahan lainnya adalah peraturan demikian tidak terlalu luas cakupannya sehingga justru dapat mengakibatkan terbatasnya ruang gerak atau perilaku yang bersifat meningkatkan persaingan dan efisiensi ekonomi.<sup>89</sup>

Oleh karena itu, pada prinsipnya terdapat dua syarat dalam melakukan pendekatan *Per se Illegal*. Pertama, harus ditujukan lebih kepada “perilaku bisnis” daripada situasi pasar, karena keputusan melawan hukum dijatuhkan tanpa disertai pemeriksaan lebih lanjut, misalnya mengenai akibat dan hal-hal yang melingkupinya. Kedua, adanya identifikasi secara tepat atau mudah mengenai jenis praktek atau batasan perilaku yang terlarang. Dengan perkataan lain, penilaian atas tindakan dari pelaku usaha, baik di pasar maupun dalam proses pengadilan harus dapat ditentukan dengan mudah.<sup>90</sup>

### 2.2.2 Pendekatan melalui *Rule of Reason*

Berbeda halnya dengan *Per se Illegal*, penggunaan pendekatan *Rule of Reason* memungkinkan pengadilan untuk melakukan interpretasi terhadap undang-undang.<sup>91</sup> Pendekatan *Rule of Reason* digunakan untuk menyatakan bahwa suatu perbuatan dituduh melanggar hukum persaingan, pencari fakta harus mempertimbangkan dan

---

<sup>87</sup>*Ibid.*

<sup>88</sup>*Ibid.*, hlm. 149-150.

<sup>89</sup>*Ibid.*, hlm. 151.

<sup>90</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 61.

<sup>91</sup>*Ibid.*, hlm. 66.

menentukan apakah perbuatan tersebut menghambat persaingan dengan menunjukkan adanya akibat terhadap proses persaingan dan apakah perbuatan itu tidak adil ataukah perbuatan ini ada pertimbangan lainnya.<sup>92</sup> Pertimbangan atau alasan lain yang dimaksud adalah:<sup>93</sup>

1. Ekonomi;
2. Keadilan;
3. Efisiensi;
4. Perlindungan terhadap golongan ekonomi tertentu;
5. *Fairness*;
6. Pembuktian yang rumit;
7. dan lain-lain.

*The Rule of Reason* merupakan *standard* yang memperbolehkan pengadilan untuk menilai ketidak-jelasan atau tingkatan-tingkatan dari pengaruh persaingan. Dalam menerapkan suatu *standard of reason* untuk menilai suatu kesepakatan terlarang yang dinyatakan sebagai hambatan dalam perdagangan, dapat dikaji antara lain melalui tujuan dari kesepakatan tersebut, karakter (misalnya kekuatan) dari para pihak, dan akibat penting yang ditimbulkan dari perbuatan tersebut.<sup>94</sup> Analisis diperlukan untuk menentukan praktek tertentu yang menghambat atau mendorong persaingan, atau apabila terdapat tendensi keduanya, maka pengadilan akan mengambil langkah-langkah yang pengaruhnya paling menguntungkan (efisien) bagi masyarakat secara luas.<sup>95</sup>

Pendekatan *Rule of Reason* yang pertama diterapkan dalam *Standard Oil Co. of NJ v. United States* sebagai interpretasi terhadap *Sherman Act* pada tahun 1911.<sup>96</sup> Interpretasi tersebut menghasilkan suatu premis bahwa pertimbangan hukum yang

---

<sup>92</sup>Ningrum Natasya Sirait (a), *op. cit.*, hlm. 153.

<sup>93</sup>*Ibid.*

<sup>94</sup>A.M. Tri Anggraini, *op. cit.*, hlm. 104-105.

<sup>95</sup>*Ibid.*, hlm. 105.

<sup>96</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 67.

utama dalam menerapkan pendekatan tersebut adalah maksimalisasi kesejahteraan atau pemuasan kebutuhan konsumen.<sup>97</sup> Dalam hal ini, Hakim Peckman, Taft, dan White menunjukkan perhatian mereka, bahwa hukum tidak bertujuan untuk menghancurkan suatu bentuk *combination* perusahaan yang efisien, namun menekan bentuk kerjasama di bidang penjualan yang bermaksud mengeliminasi persaingan.<sup>98</sup> Keputusan *Standard Oil*, yang diputuskan oleh Hakim White, memberikan kontribusi bagi pengembangan *Sherman Act*, khususnya dalam hal peranan pengadilan dan letak diskresi guna menginterpretasikan undang-undang, yakni dengan cara menerapkan suatu pendekatan yang dikenal dengan *Rule of Reason*.<sup>99</sup>

Keunggulan *Rule of Reason* adalah menggunakan analisis ekonomi untuk mencapai efisiensi guna mengetahui dengan pasti seandainya ada suatu tindakan pelaku usaha memiliki implikasi kepada persaingan.<sup>100</sup> Dengan perkataan lain, apakah suatu tindakan menghambat persaingan atau mendorong persaingan ditentukan oleh nilai ekonomi yang memberikan tingkat kepuasan tertinggi pada konsumen melalui alokasi yang efisien dan penggunaan sumber daya.<sup>101</sup> Sekali suatu perjanjian ditetapkan secara *Per se Illegal*, maka akan dinyatakan secara otomatis ilegal, yang biasanya tanpa penyelidikan tambahan mengenai dampaknya secara ekonomis.<sup>102</sup> Namun sebaliknya, melalui pendekatan *Rule of Reason*, dampak ekonomis dari suatu perjanjian harus ditetapkan dengan menggunakan faktor-faktor dan kriteria tertentu.<sup>103</sup>

---

<sup>97</sup>*Ibid.*

<sup>98</sup>*Ibid.*

<sup>99</sup>*Ibid.*, hlm. 68.

<sup>100</sup>A.M. Tri Anggraini, *op. cit.*, hlm. 126.

<sup>101</sup>“... *economic values, that is, with the maximization of consumer want satisfaction through the most efficient allocation and use resources ...*”

Lihat Robert H. Bork, “The Rule of Reason and The Per se Concept: Price Fixing and Market Division,” *The Yale Law Journal*, No. 5, Vol. 74, April 1985, hlm. 781.

<sup>102</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 72.

<sup>103</sup>*Ibid.*

Akan tetapi *Rule of Reason* memiliki kelemahan yaitu beban pembuktian yang berat dan biaya mahal yang harus ditanggung oleh pihak penggugat.<sup>104</sup> Keputusan pengadilan berdasarkan *Rule of Reason* akan menimbulkan biaya lain-lain, seperti biaya hilangnya kesempatan pelaku usaha yang dipaksa untuk mengikuti proses persidangan yang relatif lama.<sup>105</sup> Selain itu kewajiban karyawan tingkat atas (*top level employees*) untuk menghadiri sidang-sidang pengadilan, menimbulkan biaya atas hilangnya kesempatan berbisnis yang amat substansial.<sup>106</sup> Kelemahan lainnya dari *Rule of Reason* sekaligus kelemahan terberat bagi para hakim dalam memutus perkara adalah kemampuan akan pengetahuan teori ekonomi dan pemahaman akan sejumlah data ekonomi yang kompleks.<sup>107</sup> Terbatasnya kemampuan dan pengalaman hakim untuk mengatasi proses litigasi yang kompleks, seringkali menimbulkan masalah sepanjang sejarah sistem pengadilan di Amerika Serikat.<sup>108</sup> Adanya kekurangmampuan dalam memahami data dan teori ekonomi mengakibatkan serangkaian keputusan yang kurang tepat dan tidak konsisten. Sebagai contoh, dalam suatu proses pembuktian, kadangkala data yang diperoleh dari perhitungan pangsa pasar (*market share*) tidak selalu akurat, karena pada dasarnya terdapat berbagai bentuk pendekatan yang digunakan untuk mengukur pangsa pasar, yaitu kinerja (*performance*), persaingan (*rivalry*), dan struktur (*structure*).<sup>109</sup>

---

<sup>104</sup>A.M. Tri Anggraini, *op. cit.*, hlm. 139.

<sup>105</sup>*Ibid.*, hlm. 140

<sup>106</sup>“... *commercial litigation takes bussiness executives and their staffs away from the creative tasks of development and production and often inflicts more wear and tear on them than the most difficult bussiness problems ...*”

Lihat Curtis H. Barnette, “The Importance of Alternative Dispute Resolution: Reducing Litigation Costs as a Corporate Objective,” *Antitrust*, Vol. 53, 1984, hlm. 277.

<sup>107</sup>A.M. Tri Anggraini, *op. cit.*, hlm. 141.

<sup>108</sup>*Ibid.*

<sup>109</sup>*Ibid.*, hlm. 145.

### 2.3 Perjanjian yang Dilarang dalam UU Nomor 5 Tahun 1999

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sebagai payung hukum bagi dunia persaingan usaha di Indonesia telah disahkan dan diundangkan sejak tanggal 5 Maret 1999.<sup>110</sup> Hal ini berarti bahwa dalam kurun waktu 11 (sebelas) tahun tersebut, UU Persaingan Usaha sebagai salah satu undang-undang yang dibentuk dalam rangka reformasi di bidang ekonomi telah memberikan banyak sumbangsih bagi dunia usaha di Indonesia.<sup>111</sup>

Persaingan usaha sendiri memang dapat membantu meningkatkan kualitas suatu produk barang dan atau jasa yang dihasilkan oleh pelaku usaha, dengan harga yang terjangkau oleh konsumen, sehingga tidaklah berlebihan bila dikatakan bahwa adanya persaingan usaha yang sehat itu dianggap sebagai *katalisator* menuju perkembangan industri, usaha, dan ekonomi pada umumnya.<sup>112</sup>

Namun demikian, tidak dipungkiri bahwa di balik praktek bisnis itu adanya berbagai macam persaingan misalnya: ada persaingan yang sehat dan adil (*fair*

<sup>110</sup>Wahyuni Bahar, Citra Ayu K. dan Fransiska Dewi, “Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 – Refleksi dan Rekomendasi.” dalam *Litigasi Persaingan Usaha*, (Tangerang: PT. Telaga Ilmu Indonesia, 2010), hlm. 1.

<sup>111</sup>Menurut Ketua KPPU, M. Nawri Messi, selama 10 tahun ini dapat dikatakan bahwa sudah ada perbaikan dimana-mana. Contohnya di sektor penerbangan. Dulu sebelum KPPU ikut campur tangan, konsumen harus membayar 3-4 juta untuk perjalanan pulang pergi Jakarta-Surabaya, tapi sekarang pilihan maskapainya lebih banyak dengan *range* harga mulai dari Rp. 300.000,- hingga Rp. 1.000.000,-. Waktu KPPU membebaskan sektor penerbangan supaya ada kompetisi, semua direktur dan pengusaha datang. Garuda dan Merpati datang dan berkata jika KPPU membuka sektor ini, mereka pasti tutup minggu depan karena bangkrut. Namun apa yang terjadi, 8 bulan kemudian Garuda titip pesan bahwa mereka berterima kasih karena *for the first time* Garuda membukukan profit yang *double*. Untuk di pasar telekomunikasi, contoh kecilnya, dulu sekali sms bayarnya Rp. 300,-. Setelah KPPU melakukan pemeriksaan dan menjatuhkan sanksi, mereka mulai membenahi diri, hingga sekarang 1 kali sms kita hanya perlu membayar Rp. 75,-.

Lihat <http://www.kppu.go.id/id/ketua-kppu-%E2%80%9Csaya-akan-fokus-pada-kegiatan-usaha-yang-menjadi-hajat-hidup-orang-banyak%E2%80%9D/>, diunduh pada tanggal 23 Mei 2011, pada pukul 23.45 WIB.

<sup>112</sup>Hermansyah, *op. cit.*, hlm. 23.

*competition*), ada persaingan yang tidak sehat (*unfair competition*), bahkan ada persaingan yang destruktif (*destructive competition*) seperti *predatory price*.<sup>113</sup>

Untuk mencegah timbulnya persaingan usaha yang tidak sehat seperti yang dikemukakan di atas, dalam UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat telah ditentukan secara jelas dan terstruktur mengenai perjanjian yang dilarang, kegiatan yang dilarang, dan posisi dominan. Disadari oleh pembentuk undang-undang bahwa ketiga hal ini memang secara substansial berpotensi atau membuka peluang besar untuk terjadinya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, apalagi sebagian besar transaksi bisnis memang didasarkan pada perjanjian antara pelaku usaha.<sup>114</sup>

UU Persaingan Usaha Amerika Serikat atau yang lebih dikenal dengan *Sherman Act*, secara tegas melarang segala bentuk perjanjian yang bisa mengakibatkan persaingan usaha yang tidak sehat.<sup>115</sup> Jenis-jenis perjanjian yang dilarang oleh Undang-Undang Persaingan Usaha diatur dalam Pasal 4 sampai dengan Pasal 16. Dilarangnya jenis-jenis perjanjian sebagaimana diuraikan di bawah ini karena dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Adapun jenis-jenis perjanjian tersebut adalah sebagai berikut:

### 2.3.1 Oligopoli

Menurut *Black's Law Dictionary* oligopoli adalah *control or domination of a by a few large sellers, creating high prices and low output similar to those found in a monopoly*. Sementara dalam *Kamus Lengkap Ekonomi*, pengertian oligopoli adalah suatu tipe struktur pasar (*market structure*) yang mempunyai sifat-sifat sebagai berikut: (a) sedikit perusahaan dan banyak pembeli, yaitu sebagian besar penawaran pasar berada di tangan beberapa perusahaan yang relatif besar dan melakukan

---

<sup>113</sup>*Ibid.*

<sup>114</sup>*Ibid.*, hlm. 24.

<sup>115</sup>*Section 1 Sherman Act* menyatakan: “Every contract, combination in the form of trust or otherwise, or conspiracy, in restraint of trade of commerce among the several States, or with foreign nations, is declared to be illegal.”

penjualan pada banyak pembeli-pembeli kecil; (b) produk homogen atau dibedakan, yaitu produk yang ditawarkan oleh para pemasok, mungkin identik atau biasanya dibedakan antara yang satu dengan yang lain dalam satu atau beberapa hal. Perbedaan-perbedaan ini mungkin sesuatu yang bersifat fisik, termasuk penampilannya, atau secara murni bersifat “khayalan” dimana perbedaan-perbedaan khayalan itu diciptakan melalui iklan (*advertising*) dan promosi penjualan (*sales promotion*);<sup>116</sup> dan (c) pasar yang sulit dimasuki, yaitu besarnya rintangan-rintangan masuk (*barriers of entry*) yang mengakibatkan perusahaan-perusahaan baru sulit untuk memasuki pasar tersebut. Adapun James W. Friedman menambahkan unsur oligopoli dimana disamping jumlah perusahaan yang sedikit, terdapat jumlah permintaan dari sisi pembeli yang begitu tinggi.<sup>117</sup>

Sedangkan yang dikategorikan sebagai oligopoli menurut UU Persaingan Usaha sebagaimana ditentukan dalam ketentuan Pasal 4 ayat (1)<sup>118</sup> dan ayat (2)<sup>119</sup> serta ditafsirkan menggunakan prinsip *Rule of Reason*, oleh karena itu sebenarnya pelaku usaha tidak dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa atau membuat perjanjian oligopoli selama tidak mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat dan mempunyai

---

<sup>116</sup>*Ibid.*, hlm. 25.

<sup>117</sup>An “oligopoly” is a market having a few firms (but more than one firm) on the supply side and a very large of number of buyers on the demand side, each of whom makes a negligible contribution to the market demand function.

Lihat James W. Friedman, *Oligopoly Theory*, (New York: Cambridge University Press, 1983), hlm. 1.

<sup>118</sup>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 praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

<sup>119</sup>Pelaku usaha patut diduga atau dianggap secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa, sebagaimana dimaksud ayat (1), apabila 2 (dua) atau 3 (tiga) pelaku usaha menguasai lebih dari 75% (tujuh puluh lima persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

alasan-alasan yang dapat diterima sebagai dasar pembenar dari perbuatan mereka tersebut.<sup>120</sup>

Terjadinya kerjasama atau kolusi pada pasar oligopoli dapat terjadi secara sengaja atau diam-diam tanpa adanya kesepakatan diantara para pelaku usaha (*tacit collusion*). Kolusi secara diam-diam dapat terjadi karena adanya “*meeting of mind*” diantara para pelaku usaha untuk kebaikan mereka bersama untuk menetapkan harga atau produksi suatu barang.<sup>121</sup>

### 2.3.2 Penetapan Harga

Perjanjian penetapan harga yang dilarang oleh UU Persaingan Usaha diatur dalam Pasal 5 sampai dengan Pasal 8 UU Persaingan Usaha yang terdiri dari: perjanjian penetapan harga (*Price Fixing Agreement*), diskriminasi harga (*Price Discrimination*), harga pemangsa atau jual rugi (*Predatory Pricing*), dan pengaturan harga jual kembali (*Resale Price Maintenance*).

#### a) Perjanjian Penetapan Harga

Penetapan harga berkaitan erat dengan mekanisme harga, dimana ini merupakan proses yang berjalan atas dasar gaya atau kekuatan tarik-menarik antara konsumen-konsumen dan produsen-produsen yang bertemu di pasar. Hasil *netto* dari kekuatan tarik-menarik tersebut adalah terjadinya harga untuk setiap barang –untuk pasar barang atau jasa– atau untuk setiap faktor produksi –di pasar faktor produksi–. Pada suatu waktu, harga sesuatu barang atau jasa mungkin naik karena gaya tarik konsumen menjadi lebih kuat yaitu para konsumen meminta lebih banyak barang atau jasa tersebut. Sebaliknya, harga barang atau jasa menjadi turun apabila permintaan konsumen melemah.<sup>122</sup>

<sup>120</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 88.

<sup>121</sup>*Ibid.*

<sup>122</sup>Boediono, *Seri Sinopsis Pengantar Ilmu Ekonomi No. 1 Ekonomi Mikro*, Ed. ke-2, (Yogyakarta: BPF, 2002), hlm. 8.

Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha<sup>123</sup> menentukan larangan menyeluruh perjanjian harga horisontal. Paradigma yang berlaku untuk Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha adalah perjanjian antar-produsen, dimana produsen menetapkan harga yang harus dibayar oleh pembeli untuk barang dan atau jasa, yang diperdagangkan di pasar bersangkutan yang sama dari segi faktual dan geografis.<sup>124</sup> Herbert Hoverkamp menjelaskan karakteristik pasar dan faktor-faktor yang mendukung terjadinya *price fixing*, yaitu:

- (a) *Market Concentration*. Tingkat konsentrasi pasar dimana hanya terdapat sejumlah kecil perusahaan sejenis dan kesamaan kondisi dari masing-masing pelaku usaha, akan memperbesar kemungkinan terjadinya *price fixing*. Sebaliknya, apabila semakin besar perusahaan dalam sebuah pasar akan mempersulit kemungkinan terjadinya *price fixing*;
- (b) *Barriers to Entry*. Hambatan masuk yang besar menyebabkan sulitnya pesaing untuk masuk sehingga barang substitusi tidak tersedia di pasar. Dalam kondisi ini, pemain lama di pasar yang bersangkutan (*incumbent*) berkemungkinan besar melakukan kolusi dengan perusahaan lain untuk menetapkan harga;
- (c) *Sales Methods*. Metode penjualan melalui proses pelelangan, memperbesar kemungkinan untuk timbulnya *price fixing* di kalangan pelaku usaha;
- (d) *Product Homogeneity*. Homogenitas (kesamaan) produk yang tersedia di pasar akan memudahkan pelaku usaha untuk melakukan *price fixing*. Akan semakin sulit bagi pelaku usaha untuk melakukan *price fixing* apabila barang yang tersedia di pasar beraneka macam, baik secara kuantitas dan kualitas, karena konsumen memiliki pilihan yang lebih banyak;

---

<sup>123</sup>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.

<sup>124</sup>Dilihat secara historis, perjanjian harga secara horisontal sebagai hambatan persaingan telah lama dikenal sejak dahulu di Eropa. Karena itu pemahaman mengenai pengaruh buruk perjanjian sudah baku: Perjanjian harga menimbulkan harga tinggi, dan harga tersebut pasati bukan harga pasar.

Lihat Knud Hansen, *et. al.*, *Undang-Undang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, (Jakarta: Katalis Publishing, 2002), hlm. 140.

- (e) *Facilitation Device*. Sarana yang dapat memfasilitasi terjadinya *price fixing* seperti standarisasi produk, integrasi vertikal, pengaturan harga penjualan oleh para pengecer dan pengumuman harga (secara eksplisit atau implisit), serta pengiriman harga pola dasar. Selain itu, sarana dalam asosiasi dagang yang menaungi kepentingan pelaku usaha juga dapat dijadikan fasilitas bagi pelaku usaha untuk melakukan perjanjian menetapkan harga.<sup>125</sup>

Dengan adanya penetapan harga yang dilakukan di antara pelaku usaha, maka akan meniadakan persaingan dari segi harga bagi produk yang mereka jual atau pasarkan.<sup>126</sup> Kekuatan untuk mengatur harga, pada dasarnya merupakan perwujudan dari kekuatan menguasai pasar dan menentukan harga yang tidak masuk akal.<sup>127</sup> Sayangnya UU Persaingan Usaha kurang memberikan penjelasan mengenai seperti apa penetapan harga yang dimaksudkan oleh Pasal 5, apakah penetapan harga maksimum atau penetapan harga minimum atau termasuk syarat-syarat pembayaran yang lain?<sup>128</sup>

Merujuk pada praktek di negara lain, penentuan harga (tarif) yang normal bukan hal yang mudah karena tidak ada ukuran yang pasti dalam menentukan harga normal.<sup>129</sup> Untuk itu pengadilan atau otoritas penanganan perkara persaingan pada umumnya memberikan definisi mereka masing-masing atas apa yang dimaksud dengan harga yang eksekif.<sup>130</sup> Sementara itu Franz Jurgen Sacker dan Herbert Sauter

<sup>125</sup>A.M. Tri Anggraini, *Perspektif Perjanjian Penetapan Harga Menurut Hukum Persaingan Usaha dalam Masalah-Masalah Hukum Kontemporer*, (Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2006), hlm. 262-264.

<sup>126</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 91.

<sup>127</sup>*Ibid.*

<sup>128</sup>Wahyuni Bahar, Citra Ayu K. dan Fransiska Dewi, *op. cit.*, hlm. 17.

<sup>129</sup>*Ibid.*

<sup>130</sup>Sebagai contoh, dalam perkara (i) *United Brands v. Commission*, (ii) *General Motors*, dan (iii) *British Leyland*, dapat disimpulkan bahwa *European Court of Justice* mendefinisikan harga yang eksekif adalah harga yang “tidak memiliki hubungan yang wajar dengan nilai ekonomis (*economic value*) dari produk yang disediakan.” Selain itu, penerapan harga eksekif tidak dapat dilakukan terpisah dari analisis mengenai kompetisi yang berlangsung di pasar yang bersangkutan. Jadi yang dimaksud

menyatakan pengertian harga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha mencakup harga maksimum dan atau harga minimum yang disepakati.<sup>131</sup>

Dari sudut pandang hukum, Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha menggunakan pendekatan *per se illegal*, sehingga penegak hukum dapat menerapkan pasal ini tanpa memperhatikan ada tidaknya hambatan persaingan usaha dari perjanjian tersebut atau tanpa harus mencari alasan-alasan mereka melakukan perbuatan tersebut.<sup>132</sup>

UU Persaingan Usaha juga memuat tentang pengecualian ketentuan *price fixing agreement* di Pasal 5 ayat (2). Pengecualian yang diatur dalam Pasal 5 ayat (2) antara lain: (1) suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan (*joint venture*); atau (2) suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku.

#### **Ad.1. Suatu perjanjian yang dibuat dalam suatu usaha patungan (*joint venture*)**

UU Persaingan Usaha tidak memberikan definisi terhadap istilah *joint venture*. Stephen Ross memberikan definisi *joint venture* sebagai *a partial integration of production or distribution functions by firms that previously were separate*. Setiap perusahaan yang bergabung harus memiliki kontribusi yang substantif dalam usaha bersama tersebut.<sup>133</sup> Oleh karena itu, *joint venture* dapat dibedakan dari kartel dan merger.

*Joint venture* dapat dikatakan lebih baik daripada merger dikarenakan beberapa alasan.<sup>134</sup> Pertama, dalam merger jarang sekali menghasilkan barang baru

---

dalam hal ini adalah bahwa penerapan harga eksekutif harus selalu dikaitkan dengan ada atau tidaknya halangan terhadap pelaku usaha untuk masuk kedalam pasar yang bersangkutan.

Lihat *Ibid.*

<sup>131</sup>Knud Hansen, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 145.

<sup>132</sup>*Ibid.*, hlm. 140.

<sup>133</sup>Stephen F. Ross, *op. cit.*, hlm. 199.

<sup>134</sup>*Ibid.*

atau menciptakan efisiensi, malah tujuan merger dikarenakan urusan finansial atau pajak. Berbeda dengan *joint venture*, yang pada umumnya menciptakan keuntungan ekonomis. Kedua, kebiasaan merger yang melenyapkan satu atau lebih pelaku usaha dari pasar. Ketiga, *joint venture* memperbolehkan perusahaan yang kecil –tanpa mengorbankan kebebasannya– untuk memperoleh skala ekonomi yang sama dengan perusahaan besar. Jadi, *Joint venture* lebih menonjolkan kesamaan kesempatan dalam ekonomi.

Akan tetapi, *joint venture* tidak selalu pro-persaingan usaha yang sehat. Terdapat tiga hal yang dapat menyebabkan *joint venture* menjadi anti-persaingan usaha yang sehat.<sup>135</sup> Pertama, bentuk usaha bersama tersebut menghilangkan adanya persaingan (*competition*) diantara para pelaku usaha bersama yang ada didalamnya. Kedua, adanya kemungkinan dari pelaku usaha anggota *joint venture* untuk menutup akses bagi pelaku usaha yang ingin bergabung. Hal ini memang tidak dilarang secara prinsipil oleh hukum persaingan usaha, hanya saja –untuk pencegahan– diperlukan keterbukaan dan persamaan akses. Terakhir, perlu diingat dalam *joint venture* tidak ada persaingan diantara pelaku usaha dalam satu *marketplace*, dan dalam *marketplace* lain mereka bersaing. Oleh karena itu pelaku usaha yang melakukan *joint venture* dapat melakukan perjanjian kerjasama diantara mereka dan pihak ketiga untuk menghindari persaingan di setiap *marketplace* yang sama.

#### **Ad.2. Suatu perjanjian yang didasarkan undang-undang yang berlaku**

Dalam penerapan pengecualian atas perjanjian penetapan harga ini, yang perlu diingat dan dipertimbangkan adalah apakah undang-undang yang memperbolehkan perjanjian harga tersebut, juga memiliki kedudukan yang lebih tinggi (*lex superior*) terhadap UU Persaingan Usaha di Indonesia.<sup>136</sup>

<sup>135</sup> *Ibid.*, hlm. 200.

<sup>136</sup> *In the application of this provision, one should bear in mind that an Act which permits a price agreement also prevails over the Indonesian Law No. 5/1999 in reality. The Legislation is free any time to bring in an exception of the prohibition of the price cartel according to Article 5 Paragraph 1 of the Indonesian Law No. 5/1999.*

Lihat Knud Hansen, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 152.

Sekedar perbandingan dengan hukum persaingan di negara luar, dalam hukum persaingan Uni Eropa, diatur pula bentuk kerja sama yang diperbolehkan dan tidak dianggap sebagai bentuk *price fixing*, yakni:

**a. Perjanjian penelitian dan pengembangan (*Research and Development Agreement*)**

Perjanjian penelitian dan pengembangan adalah perjanjian dua atau lebih kegiatan usaha setuju untuk berkolaborasi untuk tujuan memperoleh pengetahuan teknis dan melaksanakan analisis *teoretis*, studi sistematis atau percobaan, termasuk produksi percobaan, uji teknis produk dan proses, pembentukan diperlukan fasilitas dan mendapatkan hak kekayaan intelektual untuk hasilnya. Seringkali perjanjian penelitian dan pengembangan menyediakan suatu kesempatan untuk melakukan eksploitasi hasil dengan sistem patungan.<sup>137</sup>

**b. Perjanjian spesialisasi**

Perjanjian spesialisasi adalah perjanjian dimana satu atau lebih pesaing yang potensial, saling bersepakat untuk mengakhiri atau tidak melakukan produksi barang atau layanan tertentu, dan untuk mengambil spesialisasi dalam produksi barang dan jasa yang mana pihak lain tidak lagi memproduksi barang yang sama. Secara umum perjanjian ini didukung dengan masing-masing pihak untuk membeli dari pihak lain, produk atau jasa yang tidak lagi diproduksi olehnya.<sup>138</sup>

**c. Standarisasi perjanjian**

Kesepakatan standarisasi adalah satu keadaan dimana dua atau lebih pelaku usaha setuju untuk menerapkan standar umum tertentu atau jenis tertentu dalam produksi barang dan jasa. Standar umum tersebut terdiri dari kualitas, ukuran, klasifikasi, komposisi, bangun, dan lain sebagainya dari suatu produk. Secara umum

---

<sup>137</sup>Article 1 (2) (a) of Commission Regulation 418/85 of 19 December 1984 on the application of article 85 (3) to categories of research and development agreements, O.J., 1985, L 53/5.

<sup>138</sup>Jules Stuyck, *et. al.*, *Competition Law in The EU and The Netherlands, a Practical Guide*, Floris OW Vogelaar ed., (Netherlands: W.E.J Tjeenk willink, 2000), hlm. 63.

perjanjian tersebut juga menyatakan bahwa akan ada tanda umum atau label yang akan digunakan untuk mengidentifikasi produk yang telah memenuhi standar.<sup>139</sup>

#### **d. Perjanjian Sub-kontrak**

Perjanjian Sub-kontrak adalah suatu perjanjian dimana suatu usaha (kontraktor) mempercayakan pihak lain (sub-kontrak) dengan mana pembuatan barang, penyediaan jasa atau kinerja pekerjaan yang harus diberikan kepada kontraktor atau dilakukan atas nama perusahaan.<sup>140</sup>

#### **b) Perjanjian Diskriminasi Harga**

Perjanjian diskriminasi harga (*price discrimination agreement*) adalah perjanjian yang dibuat oleh pelaku usaha dengan pelaku usaha lainnya dimana untuk suatu produk yang sama dijual kepada setiap konsumen dengan harga yang berbeda-beda.<sup>141</sup> Pengaturan tentang larangan *price discrimination* oleh hukum persaingan usaha Indonesia diatur dalam Pasal 6 UU Persaingan Usaha<sup>142</sup> dan menggunakan pendekatan *Per se Illegal*.<sup>143</sup> *Price discrimination* dapat muncul seandainya terdapat beberapa syarat, antara lain:

- 1) Para pihak haruslah mereka yang melakukan kegiatan bisnis sehingga diskriminasi harga akan merugikan apa yang disebut *primary line injury* maupun *second line injury*.<sup>144</sup>
- 2) Terdapat perbedaan harga baik secara langsung maupun tidak langsung.

<sup>139</sup>*Ibid.*, hlm. 66.

<sup>140</sup>*Ibid.*, hlm. 67.

<sup>141</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 93.

<sup>142</sup>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.

<sup>143</sup>*Ibid.*, hlm. 94.

<sup>144</sup>*Primary line injury* adalah diskriminasi harga dilakukan oleh produsen atau grosir terhadap pesaingnya. Sedangkan *secondary line injury* apabila diskriminasi harga dilakukan oleh suatu produsen terhadap grosir yang mendapat perlakuan khusus dibandingkan grosir lainnya.

- 3) Dilakukan terhadap pembeli berbeda.
- 4) Barang dan atau jasa memiliki tingkatan dan kualitas yang sama.
- 5) Perbuatan tersebut secara substansial akan merugikan, merusak atau mencegah terjadinya persaingan yang sehat atau monopoli pada suatu aktivitas perdagangan.<sup>145</sup>

Ada sebuah perbedaan persepsi tentang *price discrimination* antara *lawyer* dengan *economist*. Menurut pandangan teknis ekonomi, *price discrimination* muncul ketika ada perbedaan diantara harga (*price*) dan biaya (*cost*) dari satu pembeli dengan pembeli lainnya. Misalnya pihak penjual akan mengirimkan barang ke dua pembeli, satu pembeli berada di wilayah yang sama dengan penjual, sementara pembeli lainnya berada di luar negeri. Bagi *economist*, tentunya ada perbedaan diantara perbedaan harga bagi pembeli yang berada di luar negeri karena biaya yang dikeluarkan lebih besar daripada harga yang harus dibayarkan oleh pembeli di wilayah yang sama dengan penjual. Dari sudut pandang ekonomi terjadi diskriminasi harga, sementara hukum berkata tidak.<sup>146</sup>

### c) **Harga Pemangsa**

Mengenai harga pemangsa (*predatory price*), menurut Stephen Ross, dilakukan secara sengaja dengan cara “mengorbankan” keuntungan dalam jangka pendek, dengan harapan kerugian tersebut akan tertutupi dari keuntungan (*profit*)

---

<sup>145</sup>*Ibid.*

<sup>146</sup>*On the other hand, if a seller charges the same price to two different sellers, the law would find no price discrimination even if the cost of production is different ...These firms therefore charge the same price to costumers who live next door and to those who live across the country. An economist would say that these sales are discriminatory, but the law does not.*

Lihat Stephen F. Ross, *op. cit.*, hlm. 394-395.

tindakan monopoli oleh pelaku usaha tersebut di kemudian hari.<sup>147</sup> Praktek ini sulit dilakukan pada ekonomi pasar yang sehat (*healty market economy*) karena pada pasar yang sehat, tidak ada hambatan untuk masuk (*entry barrier*) ke pasar bagi pelaku usaha, sehingga pada awalnya *predatory pricing* memang akan mengusir pelaku usaha dari pasar, namun ketika pelaku usaha menghentikan *predatory pricing* berhenti melakukan strategi itu dan menaikkan harga lagi untuk keuntungan yang sebesar-besarnya, maka pada saat itulah pelaku-pelaku usaha pesaingnya akan berusaha masuk kembali ke pasar.<sup>148</sup> Bagi pelaku usaha yang pintar, tentunya dia bisa membaca kemungkinan tersebut. Oleh karena itu pelaku usaha tersebut harus membuat *entry barrier* agar mencegah pelaku-pelaku usaha pesaing –baik yang baru maupun lama– kembali lagi ke pasar yang sudah dikuasai, sehingga pelaku usaha dapat menikmati keuntungan dari hasil monopoli dalam jangka waktu yang lama.<sup>149</sup>

Menurut R. Sheyam Khemani, *predatory pricing* biasanya dilarang bukan dikarenakan menetapkan harga yang terlalu rendah terhadap produk yang dijualnya sekarang, tetapi dikarenakan di masa yang akan datang pelaku usaha akan berusaha untuk mengurangi produksinya dan menaikkan harga.<sup>150</sup> Oleh karena itu, tindakan *predatory pricing* dilarang dalam Pasal 7 UU Persaingan Usaha<sup>151</sup> dan dirumuskan secara *Rule of Reason*.<sup>152</sup>

#### d) Pengaturan Harga Jual Kembali

---

<sup>147</sup>*Predation is the best defined as a generic term to describe a firm's sacrifice of short-term profits in the expectation that these losses will be recouped in the future through the realization of monopoly profits.*

Lihat *Ibid.*, hlm. 55-56.

<sup>148</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al., op. cit.*, hlm. 96.

<sup>149</sup>Stephen F. Ross, *op. cit.*, hlm. 57.

<sup>150</sup> Andi Fahmi Lubis, *et. al., op. cit.*, hlm. 97

<sup>151</sup>Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga dibawah harga pasar, yang dapat mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat.

<sup>152</sup>*Ibid.*

Mengenai *resale price maintenance*, ahli hukum dan ahli ekonomi aliran Chicago menyatakan bahwa *resale price maintenance* bukanlah merupakan perbuatan yang melawan hukum persaingan. Setiap pelaku usaha mempunyai hak untuk mengontrol beberapa aspek distribusi dari produknya. Pelaku usaha dapat saja mendirikan perusahaan retail sendiri atau bekerja sama dengan pihak lain. Mendirikan retail sendiri memerlukan modal dan tenaga, sedangkan kerjasama dengan pihak lain tidak mempunyai kontrol secara langsung.<sup>153</sup>

*Resale price maintenance* dibagi kedalam dua macam. Pertama, penetapan harga secara maksimum (*maximum price fixing*). Penetapan harga secara maksimum dapat dianggap sebagai tindakan *pro-competitive* apabila perusahaan manufaktur menjual barangnya selama dalam harga yang tidak diatas kesepakatan, disamping hal tersebut justru menguntungkan konsumen.<sup>154</sup> Kedua adalah penetapan harga minimum (*floor price*). Dalam hal ini, perjanjian yang dibuat antara perusahaan manufaktur dengan perusahaan penyalurnya mengakibatkan perusahaan penyalurnya tidak memiliki kebebasan untuk menjual produk yang disalurkan tersebut dengan harga yang lebih rendah dari harga yang ditetapkan perusahaan penyalur lainnya.<sup>155</sup> Oleh karena itu, pengaturan Pasal 8 UU Persaingan Usaha<sup>156</sup> tentang *resale price maintenance* menggunakan pendekatan *Rule of Reason*.

### 2.3.3 Pembagian Wilayah (*Market Division*)

Pelaku usaha membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar adalah salah satu cara yang dilakukan

---

<sup>153</sup>*Ibid.*, hlm. 98.

<sup>154</sup>Stephen F. Ross, *op. cit.*, hlm. 253.

<sup>155</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 99.

<sup>156</sup>Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa penerima barang dan atau jasa tidak akan menjual atau memasok harga 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.

untuk menghindari terjadinya persaingan di antara mereka.<sup>157</sup> Melalui pembagian wilayah ini, maka para pelaku usaha dapat menguasai wilayah pemasaran atau alokasi pasar yang menjadi bagiannya tanpa harus menghadapi persaingan. Dengan demikian dia akan mudah menaikkan harga ataupun menurunkan produksinya atau barang yang dijual untuk mendapatkan keuntungan yang sebesar-besarnya, dan hal demikian dapat berakibat kepada eksploitasi terhadap konsumen dimana konsumen tidak mempunyai pilihan yang cukup baik dari segi barang maupun harga.<sup>158</sup>

Stephen F. Ross menyatakan bahwa hilangnya persaingan di antara sesama pelaku usaha dengan cara melakukan pembagian wilayah bisa membuat pelaku usaha melakukan tindakan pengurangan produksi ke tingkat yang tidak efisien, kemudian mereka juga dapat melakukan eksploitasi terhadap konsumen dengan menaikkan harga produk, dan menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk bertindak sewenang-wenang terhadap konsumen yang sudah teralokasi sebelumnya tersebut.<sup>159</sup>

Perjanjian pembagian pasar dalam perkembangannya bisa terjadi dalam bentuk suatu pelaku usaha diwajibkan untuk memasok hanya dengan kualitas atau kuantitas barang atau jasa tertentu, tidak mengiklankan produknya secara gencar, atau tidak melakukan ekspansi usaha yang berlebihan di wilayah pelaku usaha pesaingnya.<sup>160</sup> Dengan adanya perjanjian pembagian pasar ini, jelas dapat membuat pelaku usaha yang terlibat di dalam praktek ini akan berkembang dengan pesat pada wilayah tersebut, namun dia akan mengalami kesulitan dalam mengembangkan aktivitas usahanya secara lebih besar, karena wilayahnya terbatas.<sup>161</sup>

Adapun yang menjadi tujuan dari perjanjian pembagian wilayah adalah untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar atas barang atau jasa atau yang dikenal

---

<sup>157</sup>*Ibid.*, hlm. 100.

<sup>158</sup>*Ibid.*

<sup>159</sup>Stephen F. Ross, *op. cit.*, hlm. 147-148.

<sup>160</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 101.

<sup>161</sup>*Ibid.*

dengan istilah “*location clause*” yaitu suatu klausula yang mengatur lokasi dimana suatu pelaku usaha diberikan kewenangan untuk menjual barang atau jasa. Veronica G. Kayne –seperti yang dikutip oleh Andi Fahmi Lubis– tujuan lebih lanjutnya adalah untuk mengontrol kepadatan distribusi dan mencegah terjadinya kelebihan barang pada lokasi tertentu.<sup>162</sup> Perjanjian pembagian wilayah ini dilarang karena menyebabkan pelaku usaha yang terlibat dalam perjanjian menjadi memonopoli pada wilayah dimana dia dialokasikan.<sup>163</sup>

Ketentuan yang mengatur mengenai perjanjian pembagian wilayah diatur dalam Pasal 9 UU Persaingan Usaha<sup>164</sup> dirumuskan secara *Rule of Reason*, sehingga perlu dibuktikan apakah perbuatan tersebut mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat, atau apakah pelaku usaha mempunyai alasan-alasan yang dapat diterima secara akal sehat.<sup>165</sup>

#### 2.3.4 Pemboikotan (*Group Boycott* atau *Horizontal Refuse to Deal*)

Boikot atau *boycott*<sup>166</sup> dalam *Black’s Law Dictionary* memiliki pengertian: (1) *An action designed to achieve the social or economic isolation of an adversary*; (2) *A concerted refusal to do bussiness with a party to express disapproval of that party’s*

---

<sup>162</sup>*Ibid.*

<sup>163</sup>*Ibid.*

<sup>164</sup>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 persaingan usaha tidak sehat.

<sup>165</sup>*Ibid.*

<sup>166</sup>Asal kata *boycott* berasal dari nama seorang pemilik lahan berkebangsaan Inggris, Captain Charles C. Boycott, yang terkenal bersikap kejam terhadap para petani penyewa lahan dari Irlandia sehingga perkumpulan “The Irish Land League” mengucilkan beliau pada tahun 1870-an.

Lihat Bryan A. Garner ed. *Black’s Law Dictionary*, 8<sup>th</sup> Edition, (St. Paul: Thomson West Group, 2004).

*practices; (3) A refusal deal in one transaction in an effort to obtain terms desired in a second transaction.* Sedangkan *group boycott* oleh *Black's Law Dictionary* diartikan sebagai berikut: (1) *Concerted refusal to deal*; (2) *A type of secondary boycott by two or more competitors who refuse to do bussiness with an actual or potential competitor of the boycotters.*

Berkaitan dengan itu, dalam *Kamus Lengkap Ekonomi Edisi Kedua* yang disusun oleh Christoper Pass dan Bryan Lowes, *boycott* atau boikot itu mengandung arti penghentian pasokan barang oleh produsen untuk memaksa distributor menjual kembali barang tersebut dengan ketentuan khusus. Boikot dapat diartikan juga sebagai pelarangan impor atau ekspor tertentu, atau pelarangan sama sekali melakukan perdagangan internasional dengan negara tertentu oleh negara-negara lain.<sup>167</sup>

Pemboikotan atau *concerted refusal to deal* pada umumnya merupakan tindakan kolektif sekelompok pesaing. Namun demikian *boycott* dapat pula merupakan tindakan sepihak atau kolektif untuk menghentikan suplai atau pembelian kepada atau dari konsumen tertentu yang tidak melakukan tindakan yang dikehendaki oleh pemboikot. Jadi tindakan pemboikotan bisa merupakan untuk memaksa agar mengikuti perbuatan si pemboikot atau bisa pula merupakan suatu hukuman bagi pelanggar.<sup>168</sup>

Dengan adanya perjanjian pemboikotan yang dilakukan oleh para pelaku usaha yang ada di dalam pasar membuat jumlah pelaku usaha yang ada di pasar tidak dapat bertambah, apabila di dalam suatu pasar hanya terdapat sedikit pelaku usaha yang menjalankan usahanya dapat berdampak terhadap berkurangnya pilihan konsumen untuk memilih pelaku usaha yang kemungkinan dapat memberikan kepuasan terbesar kepada konsumen.<sup>169</sup>

---

<sup>167</sup>Hermansyah, *op. cit.*, hlm. 31.

<sup>168</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 103.

<sup>169</sup>*Ibid.*, hlm. 104.

Pemboikotan biasanya dilakukan untuk memaksa pelaku usaha untuk mengikuti perbuatan yang biasanya merupakan perbuatan yang anti persaingan (*predatory boycott*) atau untuk menghukum pelaku bisnis lainnya yang melanggar perjanjian yang menghambat persaingan (*defensive boycott*). Namun demikian pemboikotan dapat juga dilakukan secara tidak langsung, misalkan dengan cara pelaku usaha yang terlibat dalam perjanjian pemboikotan meminta kepada pelaku usaha yang menjadi pemasok dari produk mereka untuk tidak memasok produk yang sama kepada pelaku usaha yang menjadi target dari perjanjian pemboikotan, sehingga apabila si perusahaan pemasok tidak mengindahkan larangan tersebut, maka para pelaku usaha yang melakukan pemboikotan akan memutuskan hubungan dengan perusahaan pemasok tersebut dan akan mencari perusahaan pemasok lain.<sup>170</sup>

Karena besarnya kerugian yang dapat ditimbulkan oleh suatu perjanjian pemboikotan, maka Pasal 10 ayat (1)<sup>171</sup> dan ayat (2)<sup>172</sup> UU Persaingan Usaha dirumuskan secara *Per se Illegal*, sehingga ketika ada pelaku usaha yang melakukan perbuatan pemboikotan, maka tanpa memperhatikan akibat yang muncul dari perbuatan tersebut ataupun alasan-alasan dilakukannya pemboikotan tersebut, pelaku usaha dapat dijatuhi sanksi hukuman.<sup>173</sup>

### 2.3.5 Kartel (*Cartel*)

Dalam struktur pasar yang kompetitif, dimana pelaku usaha yang berusaha di dalam pasar tersebut jumlahnya banyak, serta tidak akan mampu untuk menyetir

---

<sup>170</sup>*Ibid.*

<sup>171</sup>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.

<sup>172</sup>Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya, untuk menolak menjual setiap barang dan atau jasa dari pelaku usaha lain sehingga perbuatan tersebut:

- (a) merugikan atau dapat diduga akan merugikan pelaku usaha lain,
- (b) membatasi pelaku usaha lain dalam menjual atau membeli setiap barang dan atau jasa dari pasar bersangkutan.

<sup>173</sup>*Ibid.*, hlm. 105.

harga sesuai dengan keinginannya, mereka hanya menerima harga yang sudah ditentukan oleh pasar dan akan berusaha untuk memproduksi secara maksimal agar dapat mencapai suatu tingkat yang efisien dalam memproduksi.<sup>174</sup> Namun sebaliknya dalam pasar yang berstruktur oligipoli, dimana di dalam pasar tersebut hanya terdapat beberapa pelaku usaha saja, kemungkinan pelaku usaha bekerjasama untuk menentukan harga produk dan jumlah produksi dari masing-masing pelaku usaha menjadi lebih besar.<sup>175</sup> Oleh karena itu biasanya praktek kartel tumbuh dan berkembang pada pasar yang berstruktur oligopoli, dimana lebih mudah untuk bersatu dan menguasai sebagian besar pangsa pasar.<sup>176</sup>

Menurut *Black's Law Dictionary*, kartel atau *cartel* diartikan demikian: (1) *A combination of producers or sellers that join together to control a product's production or price*; (2) *An association of firms with common interest, seeking to prevent extreme or unfair competition, allocate markets, or share knowledge*.

Menurut Prof. Ningrum Natasya Sirait, perjanjian kartel adalah wadah yang merupakan wujud dari perjanjian dua atau lebih penjual/pembeli yang sepakat melakukan sesuatu untuk kepentingan bersama. Kepentingan bersama yang dimaksud adalah mendapatkan keuntungan yang lebih tinggi daripada jika mereka tidak melakukannya bersama-sama.<sup>177</sup> Bentuk kartel dapat berupa asosiasi, pemasaran bersama (konsorsium) atau bentuk lainnya. Kartel yang tidak setia, tidak akan efektif, dan akhirnya akan mendorong harga kembali kepada harga persaingan (*policing the cartel*).<sup>178</sup> Inti dari perjanjian kartel adalah komitmen terhadap perjanjian dan pengawasan.<sup>179</sup> Kesuksesan kartel tergantung pada jenis industri, caranya beroperasi

---

<sup>174</sup>*Ibid.*, hlm. 106.

<sup>175</sup>*Ibid.*

<sup>176</sup>*Ibid.*

<sup>177</sup>Ningrum Natasya Sirait (a), *op. cit.*, hlm. 157.

<sup>178</sup>*Ibid.*

<sup>179</sup>*Ibid.*

dan kerjasama diantara pesaing itu sendiri.<sup>180</sup> Bila ada anggota kartel merasa diperlakukan tidak sama maka kecenderungannya adalah mereka akan mengkhianati perjanjian kartel tersebut.<sup>181</sup>

Praktek kartel merupakan salah satu strategi yang diterapkan diantara pelaku usaha untuk dapat mempengaruhi harga dengan mengatur jumlah produksi mereka.<sup>182</sup> Joseph E. Harrington, Jr. mengemukakan bahwa dalam praktek kartel, pihak-pihak yang ikut menyetujui praktek tersebut akan menetapkan standarisasi akan produk tersebut atau menggunakan penetapan harga yang “canggih” sesuai dengan kondisi produk.<sup>183</sup> Modus kartel tidak hanya menetapkan harga yang tinggi, tapi dapat juga menetapkan harga yang lebih rendah, dengan adanya diskon dan variasi harga yang kecil tergantung tipe konsumen.<sup>184</sup>

Mereka berasumsi jika produksi mereka di dalam pasar dikurangi sedangkan permintaan terhadap produk mereka di dalam pasar tetap, akan berakibat kepada naiknya harga ke tingkat yang lebih tinggi. Dan sebaliknya, jika di dalam pasar produk mereka melimpah, sudah barang tentu akan berdampak terhadap penurunan harga produk mereka di pasar.<sup>185</sup> Oleh karena itu, pelaku usaha mencoba membentuk suatu kerjasama horizontal (*pools*) untuk menentukan harga dan jumlah produksi barang atau jasa. Namun, pembentukan kerjasama ini tidak selalu berhasil, karena

---

<sup>180</sup>*Ibid.*

<sup>181</sup>*Ibid.*

<sup>182</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al., op. cit.*, hlm. 106.

<sup>183</sup>..., *the cartel would either agree to a set of standardized products or use a sophisticated pricing rule that conditioned on the features of the product.*

Lihat Joseph E. Harrington, Jr., *How do Cartels Operate: Foundations and Trends In Microeconomics*, (Baltimore: Departement of Economics, John Hopkins University, 2006), hlm. 6.

<sup>184</sup>*Collusion not only meant higher prices but typically fewer prices, with a smaller number of discounts and less variation in prices across customer types.*

Lihat *Ibid.*

<sup>185</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al., op. cit.*, hlm. 106.

para anggota seringkali berbuat curang untuk kepentingannya masing-masing.<sup>186</sup> Untuk mencegah hal tersebut terjadi, dapat diciptakan *artificial barrier* atau anggota kartel yang melanggar perjanjian terdeteksi dan diminta tunduk pada kesepakatan kartel.<sup>187</sup> Bila masalah ini tidak diselesaikan secepatnya, anggota kartel yang lain akan menaikkan *output* dan menurunkan harga untuk bersaing.<sup>188</sup>

Perumusan kartel dalam Pasal 11 UU Persaingan Usaha<sup>189</sup> secara *Rule of Reason* oleh pembentuk UU Persaingan Usaha dapat diartikan pelaku usaha dapat membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bermaksud untuk mempengaruhi harga dengan mengatur produksi atau pemasaran suatu barang atau jasa asalkan tidak mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.<sup>190</sup> Disamping itu, perjanjian kartel yang diperbolehkan menurut UU Persaingan Usaha memang ditujukan untuk melindungi konsumen dari produk yang tidak layak atau dapat membahayakan keselamatan konsumen dan tujuannya tidak menghambat persaingan.<sup>191</sup>

### 2.3.6 *Trust*

Untuk dapat mengontrol produksi atau pemasaran produk di pasar ternyata para pelaku usaha tidak hanya cukup dengan membuat perjanjian kartel diantara mereka, tetapi mereka terkadang membentuk gabungan perusahaan atau perseroan

<sup>186</sup>*Ibid.*

<sup>187</sup>Ningrum Natasya Sirait (a), *op. cit.*, hlm. 157.

<sup>188</sup>*Ibid.*

<sup>189</sup>Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian, dengan pelaku usaha pesaingnya, 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.

<sup>190</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 108.

<sup>191</sup>*Ibid.*

yang lebih besar (*Trust*), dengan tetap menjaga dan mempertahankan kelangsungan hidup masing-masing perusahaan atau perseroan anggotanya.<sup>192</sup>

*Trust* sebenarnya wadah bagi para pelaku usaha yang didesain untuk membatasi persaingan dalam bidang usaha atau industri tertentu, yang mana dalam proses terjadinya suatu *Trust* dimulai ketika sejumlah perusahaan menyerahkan saham mereka pada suatu “badan *trustee*” yang kemudian memberikan sertifikat dengan nilai yang sama kepada anggota *trust*.<sup>193</sup>

Pasal 12 UU Persaingan Usaha<sup>194</sup> ini dirumuskan secara *Rule of Reason* sehingga dapat kita ketahui bahwa *Trust* itu sendiri tidak dilarang, asalkan *Trust* tersebut tidak mengakibatkan terjadinya praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat, atau semata-mata untuk pemusatan kekuatan tanpa membawa manfaat bagi masyarakat.<sup>195</sup>

### 2.3.7 Oligopsoni

*Black's Law Dictionary* mengartikan oligopsoni (*oligopsony*) sebagai *control or domination of a market by a few large buyers or customers*. Terdapat beberapa syarat agar oligopsoni dapat berhasil. Pertama, pelaku usaha harus setuju baik secara tegas maupun secara diam-diam untuk bertindak bersama. Kedua, mereka haruslah merupakan pembeli dalam jumlah yang besar atau dominan. Ketiga, adanya mekanisme agar perjanjian ditaati dan tidak ada kecurangan. Terakhir, mereka harus mampu mencegah masuknya pemain baru, karena apabila ada pemain baru bisa masuk, maka perjanjian oligopsoni tidak akan efektif.<sup>196</sup>

---

<sup>192</sup>*Ibid.*, hlm. 109.

<sup>193</sup>*Ibid.*

<sup>194</sup>Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain untuk melakukan kerjasama 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.

<sup>195</sup>*Ibid.*

<sup>196</sup>*Ibid.*, hlm. 111.

Dengan adanya praktek oligopsoni produsen atau penjual tidak memiliki alternatif lain untuk menjual produk mereka selain kepada pihak pelaku usaha yang telah melakukan perjanjian oligopsoni. Tidak adanya pilihan lain bagi pelaku usaha untuk menjual produk mereka selain kepada pihak pelaku usaha yang telah melakukan praktek oligopsoni, mengakibatkan mereka hanya dapat menerima saja harga yang sudah ditentukan oleh pelaku usaha yang melakukan praktek oligopsoni.<sup>197</sup>

Oligopsoni oleh Pasal 13 ayat (1)<sup>198</sup> dan ayat (2)<sup>199</sup> UU Persaingan Usaha dirumuskan secara *Rule of Reason*. Mengapa? Karena ada beberapa hal dalam oligopsoni yang perlu diperhatikan antara lain kemungkinan perjanjian tersebut memfasilitasi kolusi penetapan harga sehingga menimbulkan efek persaingan.<sup>200</sup>

### 2.3.8 Integrasi Vertikal (*Vertical Integration*)

Dalam *Black's Law Dictionary*, integrasi diartikan sebagai *the process of making whole or combining into one*. Sedangkan menurut Kamus Lengkap Ekonomi, integrasi vertikal diartikan sebagai suatu elemen dari struktur pasar dimana sebuah perusahaan melakukan sejumlah tahap yang berurutan dalam penawaran sebuah produk, sebagai kebalikan pelaksanaan yang hanya pada satu tahap.

Kalau pelaku usaha ingin meningkatkan penghasilan (*revenue*), biasanya yang umum dilakukan adalah dengan cara meningkatkan produksi.<sup>201</sup> Namun bagi

---

<sup>197</sup>*Ibid.*

<sup>198</sup>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.

<sup>199</sup>Pelaku usaha patut diduga atau dianggap secara bersama-sama menguasai pembelian dan 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.

<sup>200</sup>*Ibid.*, hlm. 112.

<sup>201</sup>*Ibid.*, hlm. 113.

perusahaan yang sudah berproduksi dalam kapasitas penuh, rasanya sangat sulit untuk dapat meningkatkan penghasilan yang lebih tinggi lagi. Dalam hal ini, peningkatan produksi hanya dapat dilakukan pelaku usaha tersebut dengan meningkatkan skala perusahaannya.<sup>202</sup> Salah satu jalan yang dilakukan pelaku usaha untuk meningkatkan skala perusahaannya adalah melalui penggabungan/integrasi dengan perusahaan lain pada level yang berbeda.<sup>203</sup>

Paul L. Joskow mengemukakan bahwa praduga integrasi vertikal dan *non-standard* perjanjian vertikal mencerminkan keadaan kekuatan pasar (*market power*) dalam suatu sistem dan atau suatu usaha dalam menciptakan atau mengeksploitasi kekuatan pasar.<sup>204</sup> Integrasi antar pelaku usaha dapat juga dilakukan untuk menutupi kelemahan dari masing-masing pelaku usaha yang melakukan integrasi.<sup>205</sup> Tetapi dapat dipungkiri bahwa terkadang integrasi vertikal dapat juga menimbulkan efek-efek negatif bagi persaingan diantara pelaku usaha, seperti:

- i. Integrasi vertikal ke arah hulu (*upstream*) dapat mengurangi kompetisi di antara penjual di tingkat hulu (*upstream level*);
- ii. Memfasilitasi kolusi di antara pelaku usaha di tingkat hulu dimana dengan semakin meluasnya integrasi vertikal dapat memfasilitasi kolusi diantara perusahaan manufaktur karena pemotongan harga terlalu mudah dideteksi;
- iii. Integrasi vertikal ke arah hilir (*downstream integration*) dapat memfasilitasi diskriminasi harga, dimana integrasi sampai tingkat *retailer* dapat memungkinkan perusahaan manufaktur mempraktekan diskriminasi harga tanpa harus mengkhawatirkan tindakan dari perusahaan retail lainnya.

---

<sup>202</sup>*Ibid.*

<sup>203</sup>*Ibid.*

<sup>204</sup>*Instead, the presumption was that vertical integration, and non-standard vertical contractual arrangements, reflected the presence of market power somewhere in the system and/or efforts to create or exploit market power.*

Lihat Paul L. Joskow, "Vertical Integration," <http://econ-www.mit.edu/files/1176>, diunduh pada tanggal 4 Maret 2011, pukul 21.45 WIB.

<sup>205</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al., op. cit.*, hlm. 114.

- iv. Meningkatnya hambatan masuk (*entry barriers*) dimana pelaku usaha yang harus melalui dua tahap jika ingin masuk ke dalam pasar, dengan semakin meluasnya praktek integrasi vertikal, kemudian membuat perusahaan manufaktur yang ingin masuk kedalam suatu industri, harus memiliki perusahaan pemasok sendiri yang menjamin pasokannya karena perusahaan pemasok yang sudah ada sudah terintegrasi dengan perusahaan manufaktur yang lain.<sup>206</sup>

Paul L. Joskow juga mengemukakan bahwa integrasi vertikal dapat menimbulkan monopoli, atau memfasilitasi *price discrimination* dalam berbagai bentuk, atau intergarsi vertikal dalam jangka panjang akan dijadikan sebagai startegi menghambat kompetitor untuk masuk kedalam pasar.<sup>207</sup>

Adapun pendekatan yang dipakai untuk Pasal 14 UU Persaingan Usaha<sup>208</sup> mengenai integrasi vertikal dilakukan secara *Rule of Reason*, dikarenakan perlu dikaji dan dibuktikan bahwa apakah dalam intergasi vertikal tersebut mempunyai dampak pro persaingan atau dampak negatif persaingan.<sup>209</sup>

### 2.3.9 Perjanjian Tertutup

---

<sup>206</sup>*Ibid.*, hlm. 114-115.

<sup>207</sup>*Vertical integration could be a profitable response to costs of successive monopolies, or it could facilitate price discrimination in a variety of different ways or vertical integration (and long term contracts) could be used strategically to soften competition in the short run by raising rivals' costs or in the long run by increasing the costs of entry to foreclose rivals that might otherwise enter the market.*

Lihat Paul L. Joskow, *op. cit.*

<sup>208</sup>Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan untuk menguasai produksi sejumlah produk yang termasuk dalam rangkaian produksi barang 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.

<sup>209</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al., op. cit.*, hlm. 116.

Perjanjian tertutup adalah suatu perjanjian yang terjadi antara mereka yang berada pada level yang berbeda dalam proses produksi atau jaringan distribusi suatu barang atau jasa.<sup>210</sup> Perjanjian tertutup terdiri dari:

i. *Excusive Distribution Agreement*

Maksudnya adalah pelaku usaha membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima produk hanya akan memasok atau tidak memasok kembali produk tersebut kepada pihak tertentu atau pada tempat tertentu saja, atau dengan kata lain pihak distributor dipaksa hanya boleh memasok produk kepada pihak tertentu dan tempat tertentu saja oleh pelaku usaha manufaktur.<sup>211</sup> Permasalahan dalam *exclusive dealing* adalah kemungkinan matinya suatu pelaku usaha karena tidak mendapatkan bahan baku atau tidak mempunyai distributor yang akan menjual produknya.<sup>212</sup> Oleh karena itu Pasal 15 ayat (1) UU Persaingan Usaha<sup>213</sup> melarang pelaku usaha untuk membuat *excusive distribution agreement* dengan pelaku usaha lain dan dirumuskan secara *Per se Illegal*.<sup>214</sup>

ii. *Tying Agreement*

*Tying agreement* terjadi apabila suatu perusahaan mengadakan perjanjian dengan pelaku usaha lainnya yang berada pada level yang berbeda dengan mensyaratkan penjualan ataupun penyewaan suatu barang dan atau jasa hanya akan dilakukan apabila pembeli atau penyewa tersebut juga akan membeli atau menyewa barang lainnya.<sup>215</sup> Melalui praktek *tying agreement*, pelaku usaha dapat melakukan

---

<sup>210</sup>Philip Clarke dan Stephen Corones, *Competition Law and Policy*, (New York: Oxford University Press, 2006), hlm. 376.

<sup>211</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al., op. cit.*, hlm. 118.

<sup>212</sup>*Ibid.*

<sup>213</sup>Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa hanya akan memasok atau tidak memasok kembali barang dan atau jasa tersebut kepada pihak tertentu atau pada tempat tertentu.

<sup>214</sup>*Ibid.*, hlm. 119.

<sup>215</sup>*Ibid.*, hlm. 120.

perluasan kekuatan monopoli yang dimiliki *tying product* (barang atau jasa yang pertama kali dijual) ke *tied product* (barang atau jasa yang dipaksa harus dibeli juga oleh konsumen).<sup>216</sup> Dengan memiliki kekuatan monopoli untuk kedua produk sekaligus (*tying product* dan *tied product*), pelaku usaha dapat menciptakan hambatan bagi calon pelaku usaha pesaing untuk masuk kedalam pasar.

Pasal 15 ayat (2) UU Persaingan Usaha<sup>217</sup> yang mengatur tentang *tying agreement* dirumuskan secara *Per se Illegal*, sehingga pelaku usaha yang melakukan *tying agreement* dapat dikenakan kepada pelaku usaha tanpa melihat akibat dari praktek tersebut.

iii. *Vertical Agreement on Discount*

Pasal 15 ayat (3) UU Persaingan Usaha<sup>218</sup> menyatakan bahwa apabila pelaku usaha ingin mendapatkan harga diskon untuk produk tertentu yang dibelinya dari usaha lain, pelaku usaha harus bersedia membeli produk lain dari pelaku usaha tersebut atau tidak akan membeli produk yang sama atau sejenis dari pelaku usaha lain yang menjadi pesaing.<sup>219</sup>

Akibat yang mungkin muncul dari perjanjian di atas, khususnya mengenai adanya kewajiban bagi pelaku usaha yang menerima produk dengan harga diskon, yang kemudian diharuskan untuk membeli produk lain dari pelaku usaha pemasok sebenarnya sama dengan akibat yang ditimbulkan oleh *tying agreement*, yaitu menghilangkan hak pelaku usaha untuk secara bebas memilih produk yang ingin

---

<sup>216</sup>*Ibid.*

<sup>217</sup>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.

<sup>218</sup>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 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.

<sup>219</sup>*Ibid.*, hlm. 123.

mereka beli, dan membuat pelaku usaha harus membeli produk yang sebenarnya tidak dibutuhkan oleh pelaku usaha tersebut.<sup>220</sup>

Pasal 15 ayat (3) UU Persaingan Usaha dirumuskan secara *Per se Illegal*, sehingga ketika ada pelaku usaha membuat *vertical agreement on discount* -tanpa harus menunggu sampai munculnya akibat dari perjanjian tersebut- pelaku usaha sudah dapat dijatuhkan sanksi hukum atas perjanjian yang telah dibuatnya tersebut oleh penegak hukum.

### **2.3.10 Perjanjian dengan Pihak Luar Negeri**

Permasalahan yang muncul dari rumusan Pasal 16 UU Persaingan Usaha<sup>221</sup> adalah keharusan adanya suatu perjanjian yang dibuat antar pelaku usaha di dalam negeri dengan pelaku usaha yang ada di luar negeri, sehingga apabila tidak ada perjanjian di antara pelaku usaha yang ada di luar negeri, maka pelaku usaha yang melakukan praktek persaingan usaha tidak sehat kemungkinan tidak dapat diproses menggunakan pasal ini.<sup>222</sup>

## **2.4 Tinjauan Umum Tentang Peraturan Angkutan Taksi**

### **2.4.1 Pengertian Taksi**

UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan membagi pelayanan angkutan umum yang berkendaraan motor ke dalam dua jenis, antara lain: kendaraan bermotor umum dalam trayek<sup>223</sup> dan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.<sup>224</sup> Jenis-jenis

---

<sup>220</sup>*Ibid.*

<sup>221</sup>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.

<sup>222</sup>*Ibid.*, hlm. 125.

<sup>223</sup>Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.

pelayanan angkutan orang berkendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri dari: (a) angkutan lintas batas negara; (b) angkutan antar-kota antar-provinsi; (c) angkutan antar-kota dalam provinsi; (d) angkutan perkotaan; atau (e) angkutan perdesaan.<sup>225</sup> Kemudian masih untuk kendaraan bermotor umum, agar dapat dijadikan sebagai pelayanan angkutan orang dalam trayek, harus memenuhi kriteria-kriteria sebagaimana yang ditentukan dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang antara lain: (1) memiliki rute tetap dan teratur; (2) terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antar-kota dan lintas batas negara; dan (3) menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.<sup>226</sup>

Pelayanan angkutan umum seperti taksi dimasukkan kedalam jenis pelayanan kendaraan bermotor yang tidak dalam trayek.<sup>227</sup> Oleh karena tidak dalam trayek, taksi dalam menjalankan bisnis operasional di jalan berdasarkan pada wilayah operasi taksi, dengan mempertimbangkan 3 (tiga) hal yaitu: kebutuhan jasa angkutan taksi, perkembangan daerah kota atau perkotaan, dan tersedianya prasarana jalan yang memadai.<sup>228</sup>

Pengertian taksi, menurut Peraturan Pemerintah (PP) No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer.<sup>229</sup> Sedangkan pengertian taksi dalam Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) No. 35 Tahun 2003

---

Lihat Indonesia (c), *Peraturan Pemerintah Tentang Angkutan Jalan*, PP No. 41 Tahun 1993, LN No. 59 Tahun 1993, TLN No. 3527., Ps. 1 butir 12.

<sup>224</sup>Indonesia (b), *op. cit.*, Ps. 140.

<sup>225</sup>*Ibid.*, Ps. 142.

<sup>226</sup>*Ibid.*, Ps. 143.

<sup>227</sup>*Ibid.*, Ps. 151.

<sup>228</sup>Kementerian Perhubungan (a), *Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum*, Kepmen Perhubungan No. KM. 35 Tahun 2003, Ps. 8 ayat (1).

<sup>229</sup>Indonesia (c), *op. cit.*, Ps. 1 butir 9.

tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, diartikan sebagai angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu<sup>230</sup> dalam wilayah operasi terbatas. Kepmenhub No. 35 Tahun 2003 menyatakan dalam penyelenggaraan angkutan taksi, harus memiliki ciri-ciri seperti berikut:

1. Tidak berjadwal;
2. Dilayani dengan mobil penumpang umum berjenis sedan atau station wagon dan van yang memiliki konstruksi seperti sedan, sesuai dengan standar teknis yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal;
3. Tarif angkutan berdasarkan argometer;
4. Pelayanan dari pintu ke pintu.<sup>231</sup>

#### **2.4.2 Wilayah Operasi Taksi**

Taksi dalam melakukan pelayanan pengangkutan orang, harus dilakukan dengan sistem pintu ke pintu dan dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.<sup>232</sup> Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan di atas –oleh UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan– dapat saja berada: (a) dalam wilayah kota; (b) dalam wilayah kabupaten; (c) melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi; atau (d) melampaui wilayah provinsi.<sup>233</sup> Sementara itu penetapan wilayah operasional taksi dan jumlah maksimal kebutuhan taksi untuk setiap daerah ditentukan oleh:

- a. Walikota untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kota;
- b. Bupati untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten;

---

<sup>230</sup>UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan memberikan penjelasan yang dimaksud dengan “dari pintu ke pintu” adalah pelayanan taksi dari tempat asal ke tempat tujuan.

<sup>231</sup>Kementerian Perhubungan (a), *op. cit.*, Ps. 29 ayat (2).

<sup>232</sup>Indonesia (b), *op. cit.*, Ps. 152 ayat (1).

<sup>233</sup>*Ibid.*, Ps. 152 ayat (2).

- c. Gubernur untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) wilayah provinsi; atau
- d. Menteri yang bertanggung jawab di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah provinsi.<sup>234</sup>

Lalu terkadang kita mungkin bertanya, bagaimana seandainya ada taksi dari provinsi DKI Jakarta bisa beroperasi di wilayah atau daerah pinggiran DKI Jakarta, namun sudah masuk wilayah provinsi lain? Wilayah seperti Tangerang yang merupakan perbatasan DKI Jakarta dengan Banten (dulu masih masuk bagian provinsi Jawa Barat), atau seperti Bogor, Depok (dulu masih dianggap bagian dari kabupaten Bogor)<sup>235</sup>, dan Bekasi yang mana sudah merupakan daerah bagian provinsi Jawa Barat.

Pertanyaan diatas sesungguhnya sudah dijawab oleh Gubernur DKI Jakarta dengan dikeluarkannya Instruksi Gubernur DKI Jakarta No. 280 Tahun 2000 Tentang Pengoperasian Taksi Jabotabek (Jakarta-Bogor-Tangerang-Bekasi). Isi dari instruksi tersebut mengatur:

1. Taksi Botabek (Bogor-Tangerang-Bekasi) tidak boleh beroperasi di wilayah DKI Jakarta, begitu juga sebaliknya, kecuali hanya untuk mengantarkan penumpang. Khusus ke Bandara Soekarno-Hatta, Cengkareng disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku dari Dirjen.
2. Agar mengkoordinasikan dengan Pemda Botabek (Pemda Tingkat I Jawa Barat) untuk menentukan jumlah taksi masing-masing wilayah yang ingin beroperasi di Provinsi DKI Jakarta dan sebaliknya taksi DKI Jakarta yang ingin beroperasi di Botabek dengan syarat agar mematuhi ketentuan yang berlaku di masing-masing Pemda.

---

<sup>234</sup>*Ibid.*, Ps. 152 ayat (3).

<sup>235</sup>Menurut wawancara yang dilakukan oleh Penulis dengan Bapak Edi Sufa'at, Staff Seksi Angkutan Orang Luar Trayek, Dinas Perhubungan DKI Jakarta, pada tanggal 18 Mei 2011.

3. Bagi pengusaha taksi DKI Jakarta yang ingin mengoperasikan taksinya di wilayah Botabek, agar mengajukan permohonan ke Pemda Botabek dan begitu pula sebaliknya taksi Botabek mengajukan permohonan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan persyaratan yang telah ditetapkan oleh masing-masing Pemda.

Sementara itu kenyataannya di lapangan, ketentuan-ketentuan yang tertuang di dalam Instruksi Gubernur No. 280 Tahun 2000 diatas sulit sekali untuk dijalankan. Alasan yang diutarakan oleh Dinas Perhubungan dikarenakan beberapa sebab; yang pertama adalah kekurangan SDM untuk mengawasi tingkah laku taksi yang beroperasi. Sebab yang kedua adalah wilayah Botabek (sekarang Bodetabek) sudah dianggap menjadi “bagian” dari provinsi DKI Jakarta karena kedekatan jarak wilayah-wilayah tersebut ke DKI Jakarta dengan banyaknya akses yang dibuka (misalnya: jalan tol) dan ketergantungan para penduduknya kepada DKI Jakarta, misalnya: Banyak penduduk yang mencari nafkah ke Jakarta.

#### **2.4.3 Izin Penyelenggaraan Taksi<sup>236</sup>**

Pelaku usaha taksi –sebagaimana dengan perusahaan angkutan umum lainnya– harus lah mempunyai izin penyelenggaraan angkutan, khususnya izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.<sup>237</sup> Adapun izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek untuk taksi diberikan oleh:

- a) Menteri yang bertanggung jawab di bidang Sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, seandainya angkutan taksi memiliki wilayah operasi melampaui 1 (satu) daerah provinsi.
- b) Gubernur untuk angkutan taksi yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) provinsi.

---

<sup>236</sup>Pada dasarnya istilah izin operasi dengan izin penyelenggaraan adalah sama. Penyebutannya berbeda karena dalam UU No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dikenal dengan sebutan izin operasi, sedangkan izin penyelenggaraan disebutkan dalam UU No. 22 Tahun 2009. Menurut Ketua DPU Taksi Organda DKI Jakarta, Bapak M. Siburian, S.E. M.M., kedua istilah izin tersebut tidaklah memiliki perbedaan pada substansinya.

<sup>237</sup>Indonesia (b), *op. cit.*, Ps. 173 ayat (1) huruf b.

- c) Gubernur Daerah Khusus Ibukota Jakarta (DKI Jakarta) untuk angkutan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- d) Bupati/Walikota untuk taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten/kota.<sup>238</sup>

Selanjutnya Kepmenhub No. 35 Tahun 2003 memberikan ketentuan mengenai izin operasi. Permohonan izin operasi dapat berupa:

- 1) Izin bagi pemohon baru;<sup>239</sup>
- 2) Pembaharuan masa berlaku izin;
- 3) Perubahan izin, yang terdiri dari: (a) penambahan kendaraan; (b) penggantian dokumen perizinan yang hilang atau rusak; (c) perubahan kepemilikan perusahaan; (d) penggantian kendaraan meliputi peremajaan kendaraan dan perubahan nomor kendaraan.<sup>240</sup>

Supaya izin operasi yang dimaksud dalam Kepmenhub terpenuhi, pemohon atau pelaku usaha yang bersangkutan wajib memenuhi persyaratan administratif dan persyaratan teknis.<sup>241</sup> Persyaratan administratif dan persyaratan teknis dapat dilihat dalam Pasal 67 ayat (2) dan ayat (3) Kepmenhub No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum. Mengenai izin operasi kendaraan tidak dalam trayek kecuali angkutan pariwisata di wilayah DKI Jakarta, wajib memiliki izin operasi angkutan dari Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, yang mana untuk selanjutnya Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta akan memberikan Kartu Izin Pengawasan Operasi Kendaraan untuk setiap kendaraan yang

---

<sup>238</sup>*Ibid.*, Ps. 179 ayat (1).

<sup>239</sup>Penyelenggaraan izin usaha angkutan orang dengan kendaraan umum –termasuk angkutan taksi– dalam Pasal 34 Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 dapat dilakukan oleh: (a) BUMN atau BUMD; (b) Badan usaha milik swasta nasional; (c) koperasi; atau (d) perorangan Warga Negara Indonesia.

<sup>240</sup>Kementerian Perhubungan (a), *op. cit.*, Ps. 68.

<sup>241</sup>*Ibid.*, Ps. 67 ayat (1).

dioperasikan kepada perusahaan angkutan taksi yang sudah mendapat izin operasi.<sup>242</sup> Disamping itu pemohon izin wajib melakukan kerjasama dengan otorita / badan pengelola, seperti bandara, stasiun kereta api, dan pelabuhan, untuk pelayanan angkutan dari dan ke kawasan yang mempunyai otorita/badan pengelola.<sup>243</sup> Untuk taksi yang melayani wilayah operasi lebih dari satu propinsi kecuali angkutan taksi yang melayani khusus untuk pelayanan ke dan dari Bandara di luar Propinsi DKI Jakarta, izin operasi angkutan taksi diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.<sup>244</sup>

Berdasarkan Instruksi Gubernur DKI Jakarta Nomor 214 Tahun 2002, pemerintah DKI Jakarta telah menetapkan jumlah maksimum badan usaha dan armada angkutan taksi di Provinsi DKI Jakarta. Instruksi-instruksi yang diberikan antara lain:

- a. Jumlah badan usaha/pengelola dan armada yang diizinkan untuk mengoperasikan angkutan umum jenis angkutan taksi di Provinsi DKI Jakarta adalah 50 (lima puluh) badan usaha dan 27.345 (dua puluh tujuh ribu tiga ratus empat puluh lima) armada.<sup>245</sup>
- b. Jumlah badan usaha/pengelola dan armada taksi dapat melakukan penambahan, dengan ketentuan sebagai berikut:
  - (a) armada taksi yang dioperasikan harus kendaraan baru;
  - (b) armada taksi yang sudah berumur 7 (tujuh) tahun dan atau tidak laik jalan, harus diremajakan dengan kendaraan baru;
  - (c) untuk badan usaha yang baru, minimal harus memiliki 200 (dua ratus) unit kendaraan;

---

<sup>242</sup>Daerah Khusus Ibukota Jakarta (a), *Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau, Serta Penyebrangan di Propinsi DKI Jakarta*, Perda DKI Jakarta No. 12 Tahun 2003, Lembaran Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2003 No. 87, Ps. 73 ayat (1) jo. Ps. 74 ayat (2).

<sup>243</sup>Kementerian Perhubungan (a), *op. cit.*, Ps. 67 ayat (4).

<sup>244</sup>Daerah Khusus Ibukota Jakarta (a), *op. cit.*, Ps. 73 ayat (7).

<sup>245</sup>Daerah Khusus Ibukota Jakarta (b), *Instruksi Gubernur KDKI Jakarta Tentang Jumlah Maksimum Badan Usaha dan Armada Angkutan Taksi Di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta*, Instruksi Gubernur KDKI Jakarta No. 214 Tahun 2002, Lembaran Lepas, butir pertama.

- (d) pengembangan jumlah armada (termasuk peremajaan armada taksi) dialokasikan kepada badan usaha lama sebanyak 60% dan badan usaha baru 40%;
- (e) menyiapkan garansi bank (diterbitkan bank) senilai 25% dari nilai jumlah kendaraan yang diizinkan dan akan dikembalikan setelah adanya bukti pengadaan kendaraan;
- (f) memasang striker logo “Taksi Jakarta” pada kendaraan taksi yang beroperasi;
- (g) izin yang diberikan tidak dapat dipindahtangankan kepada pihak lain.<sup>246</sup>

#### 2.4.4 Kebijakan Tarif

Perihal kebijakan penentuan tarif ditentukan oleh pemerintah. Kebijakan tarif dipandang sebagai kebijakan multisisi.<sup>247</sup> Ditinjau dalam hubungannya dengan tarif angkutan dan sifat pelayanan jasanya, maka perusahaan angkutan dapat dikelompokkan dalam 2 (dua) golongan besar, yaitu:

1. *Common carrier* yang berarti perusahaan angkutan yang menentukan tarif angkutannya suatu daftar tarif tertentu, beroperasi atau melayani pemakainya pada waktu-waktu tertentu dan pada trayek yang telah ditetapkan. Jadi, *common carrier* ini merupakan usaha angkutan umum.
2. *Contract carrier* adalah perusahaan angkutan yang memberikan pelayanan jasanya bila diperlukan, sewanya atau tarifnya ditentukan oleh kekuatan-kekuatan *supply* dan *demand* secara langsung serta beroperasi pada trayek-trayek yang diperlukan oleh pemakai dan yang bersedia dilayani oleh perusahaan angkutan yang bersangkutan. Dengan demikian, *contract carrier* ini

---

<sup>246</sup>*Ibid.*, butir kedua.

<sup>247</sup>Kebijakan multisisi maksudnya adalah di satu sisi dapat dipandang sebagai alat pengendali lalu lintas, di sisi yang lain dapat berarti alat untuk mendorong masyarakat menggunakan kendaraan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan sisi yang lainnya dapat dipergunaka untuk mengarahkan perkembangan wilayah dan kota.

Lihat Suwardjoko P. Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, (Bandung: Penerbit ITB, 2002), hlm. 149.

merupakan usaha angkutan carteran melalui suatu kesepakatan dan perjanjian kedua belah pihak dalam penyediaan jasa dan pemakaiannya.<sup>248</sup>

Kebijakan tarif tidak hanya didasarkan pada perhitungan biaya semata-mata, karena didalamnya terkandung misi pelayanan kepada masyarakat.<sup>249</sup> Lebih lanjut Suwardjoko P. Warpani menyatakan bahwa kebijakan tarif yang berlaku di Indonesia mengacu pada pendekatan sebagai berikut:

1) Pendekatan penyedia jasa

Apabila kebijakan tarif yang berdasarkan pendekatan penyedia jasa dimaksudkan untuk menjaga kelangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa pengangkutan, serta demi menjaga kelancaran penyediaan jasa, keamanan, kenyamanan layanan jasa pengangkutan, maka:

- a. Tarif didasarkan atas berbagai biaya yang dikeluarkan, dalam arti dapat menutup seluruh biaya produksi jasa pengangkutan dan memperoleh kelebihan berupa laba;
- b. Tarif seharusnya dapat memberikan pendapatan yang layak bagi penyedia jasa, sehingga upaya pemeliharaan saran dan prasarana dapat terpenuhi dan pengembalian investasi dapat diwujudkan dalam waktu relatif tidak lama;
- c. Untuk investasi yang besar dengan tingkat pengembalian modal yang cukup lama, maka tarif diharapkan –dalam jangka panjang– lebih tinggi dari biaya marjinal;
- d. Tarif diharapkan dapat menumbuhkan alokasi modal yang rasional bagi pembangunan dan pengembangan usaha pengangkutan serta mendorong tercapainya pemerataan pembangunan;
- e. Jika penyusunan struktur penyediaan jasa yang efisien dapat dikembangkan ke arah produktivitas setiap jenis jasa yang diperlukan, maka jasa

---

<sup>248</sup>Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*, (Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 84.

<sup>249</sup>Asri Ernawati, “Penetapan Harga dalam Perspektif UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Studi Kasus Penetapan Tarif Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta)”. (Tesis Magister Universitas Indonesia, Jakarta, 2003), hlm. 52.

pengangkutan dapat dikelompokkan pada setiap pelayanan, sehingga pengklasifikasikan tarif yang sesuai dengan jasa tersebut dapat disusun.

## 2) Pendekatan penggunaan jasa

Jika pendekatan berdasarkan pengguna jasa dimaksud agar tarif tidak terlalu memberatkan pengguna jasa dan memperlancar mobilitas baik penumpang maupun barang, maka:

- a. Tarif harus rasional, diberlakukan secara umum, layak dan adil, serta tidak diskriminatif dalam pengklasifikasiannya;
- b. Tarif diharapkan dapat merangsang peningkatan kegiatan dunia usaha dan mendorong pertumbuhan produksi secara menyeluruh;
- c. Tarif diharapkan dapat terjangkau oleh daya beli pengguna jasa;
- d. Tarif diharapkan dapat membantu perkembangan integritas sosial masyarakat, khususnya bagi angkutan penumpang;
- e. Tarif harus dapat mendorong dan mengembangkan distribusi pemasaran yang luas;
- f. Tarif sebagai unsur biaya pada kalkulasi harga pokok barang diharapkan dapat ditekan sekecil mungkin.

## 3) Pendekatan pemerintah

Pendekatan pemerintah yang dimaksud untuk mendorong pembangunan ekonomi serta menjaga stabilitas politik dan keamanan dalam rangka globalisasi, meliputi:

- a. Menjaga keseimbangan antara kepentingan penggunaan jasa dengan penyedia jasa;
- b. Menunjang upaya tercapainya kesejahteraan sosial bagi masyarakat;
- c. Memperhatikan dan melaksanakan hal-hal yang berkaitan dengan pertumbuhan, penyebaran, dan struktur kependudukan;
- d. Mengendalikan tarif yang dapat menjamin dan mendorong penggunaan sumber daya secara maksimal;
- e. Mengembangkan dan mendorong sarana dengan memperhatikan perkembangan teknologi dalam bentuk konservasi dan diversifikasi energi;

- f. Mencapai keadaan alokasi sumber daya yang optimum (*optimum allocation resources*) dengan memperhatikan kriteria efisiensi dan pemerataan pembangunan;
- g. Menjaga tingkat pelayanan (*level service*) dalam rangka peningkatan kinerja layanan jasa pengangkutan.<sup>250</sup>

Sesungguhnya tarif yang ideal adalah serendah mungkin, namun masih tetap menghasilkan penerimaan yang jauh lebih besar dari biaya operasional, sehingga menghasilkan laba yang layak bagi pengusaha.<sup>251</sup> Dalam menentukan tarif jasa angkutan, beberapa hal yang patut menjadi dasar pertimbangan adalah:

1. Kelangsungan hidup dan pengembangan usaha jasa angkutan;
2. Daya beli masyarakat pada umumnya;
3. Tingkat bunga modal;
4. Jangka waktu pengembalian modal;
5. Biaya masyarakat (*social cost*) yang ditimbulkan karena operasional jasa angkutan.<sup>252</sup>

Berkenaan dengan pengaturan tarif taksi, dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa tarif penumpang dengan menggunakan taksi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum atas persetujuan pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.<sup>253</sup> PP No. 41 Tahun 1993 menjelaskan lebih lanjut tentang tarif taksi yang terdiri dari:

- a. Tarif awal adalah angka yang tertera pada argometer taksi setelah argometer taksi dihidupkan pada permulaan penyewaan, yang menunjukkan biaya

<sup>250</sup>Suwardjoko P. Warpani, *op. cit.*, hlm. 150-152.

<sup>251</sup>Hal tersebut berkenaan dengan makna efisiensi yang mana berhubungan dengan penggunaan sumber daya ... bahwa produk dan jasa yang diproduksi adalah barang dan jasa yang dinilai paling tinggi oleh konsumen.

Lihat Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 91.

<sup>252</sup>Suwardjoko P. Warpani, *op. cit.*, hlm. 153.

<sup>253</sup>Indonesia (b), *op. cit.*, Ps. 183 ayat (1).

permulaan/dasar sebagai biaya minimum yang tidak berubah untuk jangka waktu atau jangka tempuh tertentu.

- b. Tarif dasar adalah besarnya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar jarak selanjutnya yang ditempuh.
- c. Tarif waktu adalah besarnya biaya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar penggunaan waktu, misalnya dalam hal taksi menunggu atau dalam kondisi lalu lintas macet.
- d. Tarif jarak adalah besarnya tarif yang tertera dalam argometer yang harus dibayar oleh penumpang, yang didasarkan atas tarif awal ditambah tarif jarak dan/atau tarif waktu.<sup>254</sup>

Akan tetapi dalam praktiknya, peristilahan tarif oleh para pelaku usaha dan supir taksi dikenal kedalam 3 (tiga) macam, yaitu tarif awal (*flag fall* atau tarif buka pintu), tarif per kilometer (tarif dasar) yang perhitungannya berasal dari per putaran roda (rpm), dan tarif tunggu. Tarif tunggu ini dapat dikenakan dalam kondisi macet dan/atau saat menunggu penumpang untuk naik kedalam kendaraan, jadi argometer akan terus naik meskipun mobil tidak bergerak.<sup>255</sup>

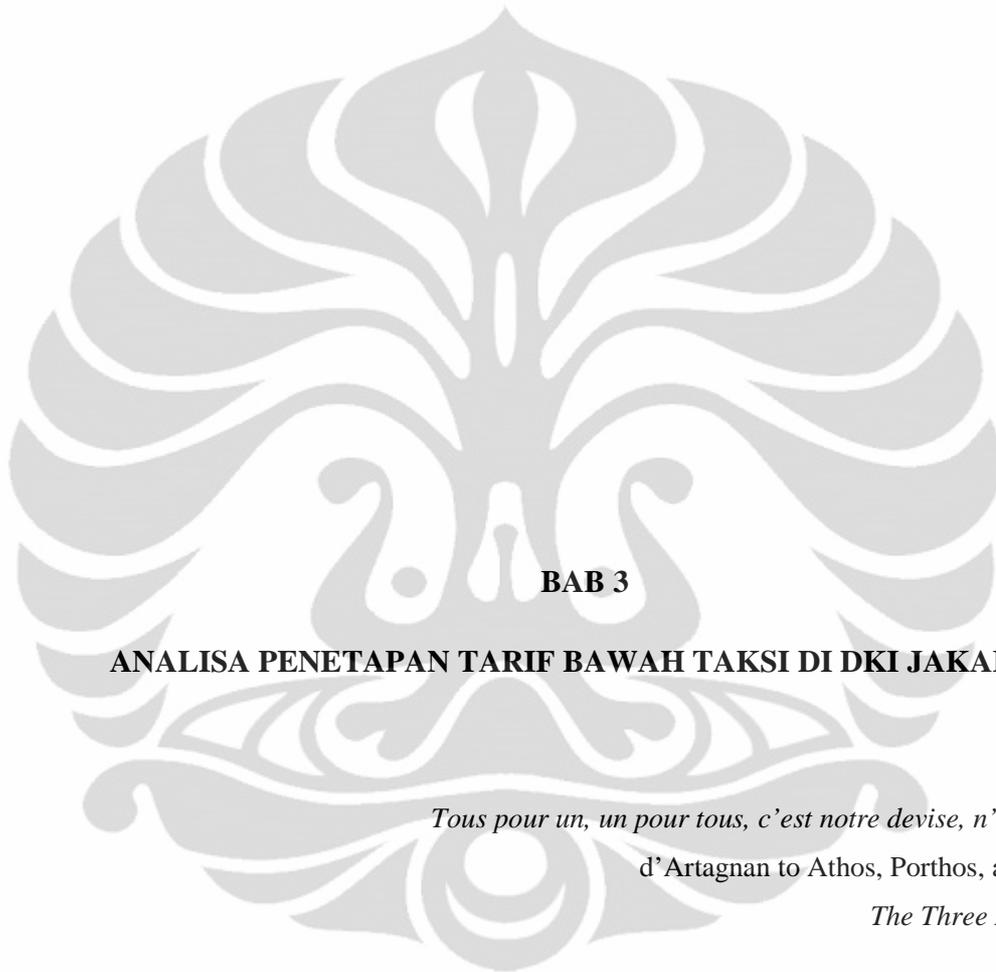
Dalam Peraturan Daerah DKI Jakarta No. 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau, Serta Penyebrangan di Propinsi DKI Jakarta –yang untuk selanjutnya disebut dengan Perda DKI No. 12 Tahun 2003– menyebutkan bahwa pengelompokan tarif angkutan umum dibagi kedalam 2 (dua) kelompok, antara lain: (a) tarif angkutan penumpang, yang terdiri dari tarif dalam trayek tetap dan teratur dan tarif tidak dalam trayek; dan (b) tarif angkutan barang.<sup>256</sup> Perda DKI No. 12 Tahun 2003 ini juga mengatur perihal penetapan tarif taksi dalam

<sup>254</sup>Indonesia (c), *op. cit.*, Ps. 49 beserta penjelasan Pasal 49.

<sup>255</sup>Hasil wawancara dengan Bapak M. Siburian, S.E., M.M., selaku ketua Dewan Perwakilan Unit (DPU) Taksi Provinsi DKI Jakarta, pada tanggal 31 Maret 2011. Lihat juga Surat Keputusan DPD Ornganda Provinsi DKI Jakarta Nomor: SKEP-011/DPD-OGD/VI/2008.

<sup>256</sup>Daerah Khusus Ibukota Jakarta (a), *op. cit.*, Ps. 76.

Pasal 77 ayat (1), dimana tarif taksi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan setelah mendapatkan persetujuan Gubernur.<sup>257</sup>



### **BAB 3**

## **ANALISA PENETAPAN TARIF BAWAH TAKSI DI DKI JAKARTA**

*Tous pour un, un pour tous, c'est notre devise, n'est-ce pas?*

*d'Artagnan to Athos, Porthos, and Aramis*

*The Three Musketeers*

### **3.1 Para Pihak yang Berperan Dalam Menentukan Tarif Taksi di DKI Jakarta**

---

<sup>257</sup>Lihat juga Surat Menteri Perhubungan RI Nomor PR.306/1/8/PHB-98 tanggal 4 Mei 1998 mengenai penyesuaian tarif angkutan kota ayat (1) huruf b, yang menyatakan bahwa besaran tarif taksi ditetapkan oleh Asosiasi Penyedia Jasa setelah disetujui oleh Gubernur. Maka dapat kita interpretasikan bahwa penyedia jasa angkutan yang dimaksud dalam Pasal 77 ayat (1) Perda DKI No. 12 Tahun 2003 bisa saja diwakili oleh asosiasi yang bersangkutan (Organda).

Sesungguhnya dalam proses penentuan tarif taksi tidak ditentukan oleh satu pihak saja, yaitu pihak dari Organisasi Angkutan Darat (Organda) DKI Jakarta sebagai asosiasi pengusaha taksi seluruh Jakarta. Ada pihak-pihak yang juga memiliki peran dalam penentuan tarif taksi, baik tarif atas maupun tarif bawah. Oleh karena itu, dalam subbab ini, Penulis menjelaskan satu per satu pihak yang berperan dalam proses penentuan tarif taksi di DKI Jakarta.

### 3.1.1 DPD Organda DKI Jakarta

Sejarah singkat berdirinya Organda dimulai pada masa perkembangan perusahaan angkutan umum dengan kendaraan bermotor di Indonesia setelah selesai perang kemerdekaan tahun 1950. Pada tahun-tahun pertama setelah tahun 1950 kegiatan perdagangan dan perekonomian sudah mulai dirasakan aktif kembali, dan secara bertahap angkutan kendaraan umum bermotor mulai tumbuh dalam rangka menunjang berbagai kegiatan masyarakat.<sup>258</sup>

Bersamaan dengan hal tersebut, kehidupan politik pada masa itu ikut mempengaruhi terhadap perkembangan kehidupan organisasi-organisasi kemasyarakatan, dimana didalamnya terdapat banyak sekali organisasi angkutan umum dengan kendaraan bermotor yang merupakan kelompok-kelompok usaha jasa angkutan umum dengan kendaraan bermotor yang merupakan kelompok-kelompok usaha jasa angkutan umum, diantaranya adalah: IPPOSI (Ikatan Perserikatan Pengusaha Otobis Seluruh Indonesia); ORPENI (Organisasi Pengangkutan Nasional Indonesia); FEGAPRI (Federasi Gabungan Prahoto Indonesia); GANDAVETRI (Gabungan Angkutan Darat Veteran Indonesia); dan masih banyak kelompok jasa angkutan umum kecil yang tidak terhitung jumlahnya.<sup>259</sup>

Dengan mempelajari keseluruhan asas dan tujuan organisasi – organisasi tersebut, maka pada tanggal 30 Juni 1962 di Selecta Malang, seluruh pimpinan

---

<sup>258</sup><http://www.Organda.or.id/tentang-Organda/histori>, diunduh tanggal 19 April 2011, pukul 16.04 WIB.

<sup>259</sup>*Ibid.*

organisasi – organisasi usaha jasa angkutan umum telah menyatakan kebulatan tekad untuk melebur organisasi – organisasi tersebut dalam satu wadah organisasi yang disebut Organisasi Angkutan Darat, yang disingkat Organda. Pada pertumbuhannya kemudian, Organda telah mampu menampilkan diri sebagai suatu wadah yang dapat menampung dan menyalurkan aspirasi para anggotanya, sehingga atas dasar pertimbangan tersebut maka Pemerintah melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi dan Pariwisata Nomor L. 25/1/18/1963 tanggal 17 Juni 1963 telah mengukuhkan Organda sebagai Organisasi Tunggal dalam bidang angkutan bermotor di jalan raya.

Untuk lebih memantapkan peranan Organda yang disesuaikan dengan perkembangan pembangunan, maka Organda dikukuhkan kembali keberadaannya oleh pemerintah sebagai Organisasi Tunggal dibidang angkutan bermotor di jalan raya, melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 465/U/Phb-75 tanggal 12 September 1975. Seiring dengan perubahan yang terjadi, untuk memantapkan Organda sebagai satu-satunya organisasi profesi yang menjadi mitra pemerintah di bidang angkutan bermotor di jalan, Pemerintah kembali mengukuhkan keberadaan Organda melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 1/AJ.001/Phb-89 tanggal 25 Juli 1989.<sup>260</sup>

Sepanjang keberadaan Organda sampai dengan saat ini, fungsi dan tugas Organda seperti yang telah dituangkan dalam AD/ART Organda Bab IV Pasal 9 dan Pasal 10 antara lain: 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.<sup>261</sup>

### 3.1.2 Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

---

<sup>260</sup>*Ibid.*

<sup>261</sup><http://www.Organda.or.id/tentang-Organda/tugas>, diunduh pada tanggal 19 April 2011, pukul 16.06 WIB.

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan.<sup>262</sup> Tugas utama dari Dinas Perhubungan tentunya adalah melaksanakan penyelenggaraan urusan perhubungan, dimana untuk menyelenggarakan tugas tersebut, Dinas Perhubungan DKI Jakarta mempunyai fungsi –yang relevan dengan topik skripsi ini– adalah dalam penegakan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan dan juga penghitungan, pengawasan dan evaluasi tarif angkutan jalan, perairan dan laut.<sup>263</sup>

Dalam struktur organisasi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sebagaimana telah ditetapkan dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 97 Tahun 2009, Dinas Perhubungan DKI Jakarta memiliki satu bagian tersendiri untuk membantu tugas Kepala Dinas di bidang hubungan darat, yang disebut dengan Bidang Angkutan Darat. Bidang Angkutan Darat ini terdiri dari: (1) Seksi Angkutan Orang Dalam Trayek; (2) Seksi Angkutan Orang Luar Trayek; dan (3) Seksi Angkutan Barang dan Kereta Api.<sup>264</sup>

Angkutan taksi yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta secara otomatis untuk kegiatan pembinaan, pengawasan, dan pengendaliannya dilakukan oleh Seksi Angkutan Orang Luar Trayek.<sup>265</sup> Secara lebih rinci, tugas dari Seksi Angkutan Orang Luar Trayek yang berhubungan dengan penetapan tarif taksi adalah menyusun bahan kebijakan biaya/tarif angkutan orang tidak dalam trayek.<sup>266</sup>

### 3.1.3 Dewan Transportasi Kota Jakarta

---

<sup>262</sup>Daerah Khusus Ibukota Jakarta (c), *Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan*, Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 97 Tahun 2009, Ps. 2 ayat (1).

<sup>263</sup>*Ibid.*, Ps. 3.

<sup>264</sup>*Ibid.*, Ps. 4 ayat (1).

<sup>265</sup>*Ibid.*, Ps. 21 ayat (1).

<sup>266</sup>*Ibid.*, Ps. 21 ayat (3).

Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) merupakan lembaga multi stakeholder yang berkedudukan di tingkat provinsi dan mengurus pengembangan masalah transportasi di Jakarta.<sup>267</sup> Dewan Transportasi Kota adalah suatu organisasi yang menampung aspirasi masyarakat dan memberikan bahan pertimbangan terhadap penyusunan kebijakan Pemerintah Daerah dalam bidang transportasi.<sup>268</sup> Jadi dapat disimpulkan bahwa DTKJ merupakan forum konsultasi dan koordinasi antara masyarakat dan Pemerintah Daerah.

DTKJ beranggotakan 15 (lima belas) orang yang merupakan perwakilan dari berbagai unsur dan elemen masyarakat, seperti ; Perguruan Tinggi, Pakar Transportasi, Pengusaha Angkutan, Pengguna Jasa Transportasi, Lembaga Swadaya Masyarakat, Awak Angkutan, Dinas Perhubungan dan Kepolisian Republik Indonesia (Polda Metro Jaya) dengan masa bakti keanggotaan selama 2 (dua) tahun.<sup>269</sup> Diharapkan dengan adanya DTKJ, pada akhirnya akan menjadi sarana penyambung aspirasi masyarakat agar menjadi pertimbangan utama dalam pengambilan kebijakan di bidang transportasi.

Dengan demikian, kita sudah mengetahui para pihak yang berperan dalam penentuan tarif taksi di DKI Jakarta. Pihak pertama adalah DPD Organda DKI Jakarta sebagai asosiasi dari seluruh angkutan taksi yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta. Kemudian sebagai perwakilan pemerintah provinsi di DKI Jakarta di bidang angkutan darat, terdapat Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Sesuai dengan tugas Dinas Perhubungan untuk menyusun bahan kebijakan biaya/tarif angkutan taksi, maka Dinas Perhubungan sesungguhnya harus berkoordinasi dengan para pelaku usaha atau operator taksi di DKI Jakarta. Oleh dikarenakan banyaknya operator taksi di DKI Jakarta, maka Dinas Perhubungan hanya berkoordinasi dengan DPD Organda DKI Jakarta sebagai perwakilan para anggotanya (operator taksi) dalam mengajukan tarif

---

<sup>267</sup><http://dtk-jakarta.or.id/v3/profile-dtk-jakarta>, diunduh pada tanggal 18 Mei 2011, pada pukul 13.48 WIB.

<sup>268</sup>Daerah Khusus Ibukota Jakarta (a), *op. cit.*, Ps. 98 ayat (1).

<sup>269</sup>*Ibid.*, Ps. 98 ayat (4).

baru yang sekiranya nanti dapat disetujui oleh Gubernur DKI Jakarta. Terakhir kita mendapati adanya lembaga bernama Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ). Peran lembaga yang dibentuk melalui Peraturan Daerah DKI Jakarta ini adalah untuk menampung aspirasi dari para pelaku usaha taksi yang diwakili oleh DPD Organda DKI Jakarta serta memberikan pertimbangan akan usulan tarif yang telah diajukan. Penjelasan mengenai proses terjadinya penetapan tarif, baik tarif atas maupun tarif bawah, akan dijelaskan secara rinci dalam subbab selanjutnya.

### 3.2 Proses Penetapan Tarif Bawah Taksi

Kenaikan BBM (Bahan Bakar Minyak), yang semula –untuk bensin premium– Rp. 4.500,- menjadi Rp. 6.000,- per liter<sup>270</sup> merupakan penyebab utama kenaikan tarif taksi di provinsi DKI Jakarta.<sup>271</sup> Sebagai respon dari rencana kenaikan BBM tersebut, seluruh operator taksi di DKI Jakarta mengajukan usulan tarif baru dan didiskusikan bersama Organda DKI Jakarta. Bapak M. Siburian selaku ketua DPU Taksi Organda DKI Jakarta mengemukakan bahwa usulan tarif dari tiap operator tidak lah sama. Menurut Beliau, ada beberapa alasan mengapa usulan tarif dari setiap operator berbeda, seperti: jumlah armada, sarana dan prasarana yang dimiliki operator taksi masing-masing, dan lainnya.<sup>272</sup>

<sup>270</sup><http://nasional.kompas.com/read/2008/05/23/21550292/pemerintah.resmi.naikkan.harga.bbm>, diunduh pada tanggal 9 Mei 2011, pada pukul 13.30 WIB.

<sup>271</sup>Dampak BBM Dampak kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) bagi perusahaan taksi sangat signifikan. Perusahaan Blue Bird Group, misalnya, harus mengeluarkan subsidi Rp 300 juta per hari untuk menutupi pengeluaran akibat kenaikan harga BBM dari Rp 4.500 menjadi Rp 6.000 atau Rp 1.500 per liter.

<http://nasional.kompas.com/read/2008/06/11/11062485/Tarif.Taksi.Naik.20.Persen.Berlaku.Hari.I> ni, diunduh pada tanggal 10 Mei 2011, pada pukul 23:29 WIB.

<sup>272</sup>Beliau mengambil perbandingan dua operator taksi yang sama-sama mengajukan usulan tarif, yaitu Operator Taksi Blue Bird Group dengan Operator Taksi Taksiku. Keduanya bisa dikatakan memiliki kedudukan yang tidak imbang, baik dari segi jumlah armada maupun fasilitas yang tersedia. Disamping itu kualitas pelayanan sekaligus *trademark* yang dipegang oleh Taksi Blue Bird Group tidaklah setara dengan Taksi Taksiku. Dengan demikian, dari perbandingan diatas, jelaslah bahwa setiap operator memiliki usulan mengenai penyesuaian tarif yang berbeda-beda.

Kemudian setelah semua operator taksi di Provinsi DKI Jakarta berkumpul bersama dengan Organda DKI Jakarta yang diwakili oleh DPU Taksi DKI Jakarta ini, dibentuklah Tim Tarif Perhitungan Biaya Pokok yang bertujuan untuk memutuskan usulan tarif berdasarkan hasil kesepakatan bersama. Selanjutnya Organda sebagai badan perwakilan (*representative*) dari operator angkutan taksi di Jakarta mengajukan usulan tarifnya kepada Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Dinas Perhubungan DKI Jakarta –sebagai perwakilan pemerintah di bidang transportasi– akan mengevaluasi usulan tarif yang diberikan oleh Organda dengan cara menghitung kembali tarif yang diusulkan tadi. Tujuan Dinas Perhubungan DKI Jakarta melakukan perhitungan ulang dimaksudkan untuk mencegah tindakan kenaikan tarif yang diajukan Organda pada nantinya menjadi terlalu tinggi dan sulit dijangkau masyarakat sehingga masyarakat merasa dirugikan.<sup>273</sup>

Setelah Dinas Perhubungan selesai mengevaluasi usulan tarif taksi, Dinas Perhubungan bersama-sama dengan Organda DKI Jakarta mengajukan usulan tarif taksi tersebut kepada Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ). Pada saat DTKJ telah memberikan pertimbangannya dalam usulan tarif taksi tersebut, maka Organda DKI Jakarta dapat mengajukan usulan tarif taksi kepada Gubernur DKI Jakarta.

Setelah Gubernur DKI Jakarta menyetujui usulan tarif taksi yang diberikan oleh Organda, Gubernur akan mengeluarkan Surat Keputusan yang isinya menetapkan keberlakuan tarif taksi yang baru.<sup>274</sup> Dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 1065 Tanggal 11 Juni 2008 Tentang Persetujuan Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi, tarif taksi yang diputuskan oleh Gubernur DKI Jakarta dijadikan sebagai tarif atas atau tarif maksimal taksi di Provinsi DKI Jakarta. Disamping itu, Gubernur DKI Jakarta meminta kepada seluruh

---

<sup>273</sup>Hasil wawancara dengan Bapak Edi Sufa'at, selaku Staff Seksi Angkutan Orang Luar Trayek, Dinas Perhubungan DKI Jakarta, pada tanggal 18 Mei 2011.

<sup>274</sup><http://nasional.kompas.com/read/2008/06/11/06103188/tarif.taksi.disetujui>, diunduh pada tanggal 10 Mei 2011, pada pukul 23.14 WIB.

operator taksi untuk meningkatkan standar pelayanan minimum,<sup>275</sup> dengan ketentuan sebagai berikut:

- a) kendaraan harus laik jalan dan usia kendaraan tidak lebih dari 7 (tujuh) tahun;
- b) penggunaan kaca warna atau kaca yang berlapis bahan berwarna film (*film coating*) untuk kaca samping dengan prosentase penembusan cahaya tidak kurang dari 60% (enam puluh persen), untuk kaca depan atau kaca belakang yang berlapis bahan warna (*film coating*) dengan prosentase penembusan cahaya tidak kurang dari 40% (empat puluh persen) dan sepanjang sisi atas kaca depan yang lebarnya tidak kurang dari 1/3 (sepertiga) tinggi kaca yang bersangkutan;
- c) alat pendingin udara temperatur maksimal 25° C (dua puluh lima derajat celcius) pada tempat duduk belakang;
- d) penataan/penempatan jok belakang kendaraan harus terpasang secara permanen sehingga tidak dapat berhubungan dengan ruang bagasi dan dilengkapi dengan tempat sampah;

---

<sup>275</sup>Sebagai informasi tambahan, standar pelayanan minimum yang telah ditentukan dalam Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 1065 Tanggal 11 Juni 2008, merupakan perkembangan dari standar mutu pelayanan yang tertuang dalam Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 1026 Tahun 1991 – sekaligus memberikan dasar dari mutu pelayanan angkutan taksi di DKI Jakarta– dengan ketentuan yang terdiri dari:

- (a) kendaraan harus laik jalan;
- (b) jenis, tipe, dan warna kendaraan harus mendapat persetujuan tertulis dari Kepala DLLAJR;
- (c) mempunyai 2 (dua) pintu pada masing-masing sisi kendaraan;
- (d) pada pintu depan bagian kiri dan kanan harus dicantumkan lambang perusahaan, singkatan nama perusahaan, dan nomor urut kendaraan dari perusahaan yang bersangkutan;
- (e) dilengkapi tanda yang bertuliskan TAKSI yang ditempatkan di atas atap bagian tengah kendaraan;
- (f) dilengkapi meter taksi elektronik yang ditempatkan di dalam kendaraan dalam posisi yang mudah dibaca oleh setiap penumpang;
- (g) dilengkapi radio komunikasi;
- (h) dilengkapi lampu bahaya;
- (i) dilengkapi Kartu Pengawas Pengemudi (KPP).

Lihat Daerah Khusus Ibukota Jakarta (d), *Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tentang Ketentuan Perusahaan Angkutan Taksi di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta*, SK Gubernur KDKI Jakarta No. 1026 Tahun 1991, Lembaran Lepas 1991, Pasal 13.

- e) para pengusaha agar tidak menaikkan setoran selama 3 (tiga) bulan terhitung sejak kenaikan tarif ini diberlakukan dan aspirasi-aspirasi yang ada agar terlebih dahulu harus dimusyawarahkan dengan para anggota dan pengemudi taksi;
- f) agar para anggota DPD Organda Provinsi DKI Jakarta Unit Taksi yang menggunakan taksi lama dengan standar mutu pelayanan lama, segera melakukan peremajaan taksi untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa.<sup>276</sup>

Pemerintah DKI Jakarta tidak menetapkan keputusannya secara *rigid* atau kaku. Pemerintah memberikan kebebasan kepada Organda DKI Jakarta melalui DPU Taksi-nya untuk mematuhi secara penuh keputusan Gubernur DKI Jakarta atau mengeluarkan tarif selain tarif yang sudah disetujui oleh Gubernur DKI Jakarta (tarif atas taksi). Oleh karenanya, dalam salah satu ketentuan dari Surat Keputusan No. SKEP-011/DPD-OGD/VI/2008 tentang Penetapan Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi di Wilayah Provinsi DKI Jakarta, menyatakan bahwa: “*Bagi para operator Taksi yang belum merubah/menggunakan Tarif Atas sesuai dengan Surat Keputusan Organda tersebut hanya diperkenankan menggunakan Tarif Bawah sesuai dengan Surat Keputusan DPD Organda Provinsi DKI Jakarta No. SKEP 005/DPD/X/2005 tanggal 12 Oktober 2005 dan tidak ada tarif antara.*” Dari ketentuan tersebut lah lahir tarif bawah taksi yang berlaku sampai sekarang. Baik pemerintah maupun Organda DKI Jakarta, memandang adanya tarif bawah taksi ini dapat memberikan pilihan kepada masyarakat untuk bisa menikmati angkutan taksi.

Dengan demikian, tarif taksi yang berlaku sampai sekarang di wilayah Provinsi DKI Jakarta hanya ada dua jenis tarif, antara lain:

1. Tarif atas:

- a) *Flag fall* : Rp. 6.000,- (enam ribu rupiah)
- b) Km selanjutnya : Rp. 3.000,- (tiga ribu rupiah)
- c) Tarif tunggu per jam : Rp. 30.000,- (tiga puluh ribu rupiah)

---

<sup>276</sup>Daerah Khusus Ibukota Jakarta (e), *Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Perihal Persetujuan Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi*, SK Gubernur KDKI Jakarta No. 1065 Tahun 2008, Lembaran Lepas 2008, hlm. 1.

## 2. Tarif bawah

- a) *Flag fall* : Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah)
- b) Km selanjutnya : Rp. 2.500,- (dua ribu lima ratus rupiah)
- c) Tarif tunggu per jam : Rp. 25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah)

### 3.3 Penetapan Tarif Bawah Taksi Menurut Hukum Persaingan Usaha

#### 3.3.1 Uraian Pasal 5 UU Persaingan Usaha

Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha adalah sebuah pasal yang mengatur larangan akan adanya perjanjian penetapan harga (*price fixing agreement*) diantara sesama pelaku usaha. Adapun bunyi dari Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha sebagai berikut:

*“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.”*

Dari bunyi Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha tersebut, kita dapat menguraikan unsur-unsur yang ada dari pasal tersebut agar nantinya bisa diperoleh sebuah kesimpulan apakah tindakan penetapan tarif bawah taksi di Provinsi DKI Jakarta ini melanggar persaingan usaha yang sehat atau tidak. Dengan demikian, unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 5 UU Persaingan Usaha adalah:

#### 1. Pelaku usaha

Pasal 1 butir 5 UU Persaingan Usaha mendefinisikan 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.”*

Dari definisi diatas dapat dikatakan bahwa dalam definisi pelaku usaha, bukan bentuk (*form*) atau status dari entitas atau organisasinya yang menjadi fokus, tetapi kegiatan atau aktifitas dari entitas tersebut.<sup>277</sup> Dalam konteks ini, pelaku usaha asing pun apabila melakukan kegiatan usahanya di Indonesia dapat menjadi subyek hukum persaingan usaha di Indonesia.<sup>278</sup> UNCTAD Model Law on Competition 2010 memberikan definisi pelaku usaha (*enterprises*) yang berbunyi demikian: “*firms, partnerships, corporations, companies, associations and other juridical persons, irrespective of whether created or controlled by private persons or by the State, which engage in commercial activities, and includes their branches, subsidiaries, affiliates or other entities directly or indirectly controlled by them.*” Definisi yang sangat umum tersebut mencerminkan standar internasional undang-undang antimonopoli dan dapat digunakan sebagai pedoman interpretasi Pasal 1 butir 5 UU Persaingan Usaha.<sup>279</sup>

Dari isi Pasal 1 butir 5 UU Persaingan Usaha tersebut, maka ada baiknya kita menguraikan lebih dalam definisi pelaku usaha tersebut:

- a) *Setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum.*

Pada unsur ini, semua operator taksi di Provinsi DKI Jakarta merupakan perorangan atau badan usaha, yakni berbentuk Perseroan Terbatas (PT) dan koperasi.<sup>280</sup> Sedangkan Organda DKI Jakarta –sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya– merupakan suatu wadah yang dapat menampung dan menyalurkan aspirasi para anggotanya. Dengan demikian, unsur ini terpenuhi terhadap seluruh operator taksi di Provinsi DKI Jakarta dan tidak terpenuhi untuk Organda DKI Jakarta.

<sup>277</sup>HMBC Rikrik Rizkiyana dan Vovo Iswanto, *op. cit.*, hlm. 68.

<sup>278</sup>*Ibid.*

<sup>279</sup>Knud Hansen, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 49.

<sup>280</sup>Lihat Lampiran mengenai Data Perusahaan Taksi.

- b) *Didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian*

Sesuai dengan Pasal 34 Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) No. 35 Tahun 2003, penyelenggaraan izin usaha angkutan orang –termasuk angkutan taksi– dapat dilakukan oleh: (a) BUMN atau BUMD; (b) Badan usaha milik swasta nasional; (c) koperasi; atau (d) perorangan Warga Negara Indonesia. Sedangkan agar taksi dapat beroperasi di wilayah Jakarta, maka harus mendapat izin dari Gubernur DKI Jakarta sebagaimana ditentukan dalam Pasal 179 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut HMBC Rikrik Rizkiyana dan Vovo Iswanto, untuk pembuktian pelaku usaha yang menjadi subyek hukum menurut UU Persaingan Usaha dapat dilakukan melalui keberadaan dokumen terkait (Akta Pendirian, SIUP, dan lain sebagainya), fakta kegiatan ekonomi yang dilakukan, dan data pendukung.<sup>281</sup> Sedangkan Organda DKI Jakarta –meskipun hanya berperan sebagai wadah operator taksi– memenuhi unsur tersebut. Dengan demikian, unsur didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia sudah terpenuhi.

- c) *Menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.*

Definisi istilah pelaku usaha menurut undang-undang, yaitu orang yang melakukan kegiatan usaha, bersifat sangat luas. Definisi tersebut dapat lebih dipertegas secara positif dengan menyatakan bahwa kegiatan ekonomi adalah segala kegiatan yang bertujuan untuk mendapatkan keuntungan.<sup>282</sup> Dimensi kegiatan usaha tidak berpengaruh terhadap definisi istilah “pelaku usaha”: Pelaku usaha dapat berupa PT yang tercatat di bursa saham atau seorang

<sup>281</sup>HMBC Rikrik Rizkiyana dan Vovo Iswanto, *op. cit.*, hlm. 68.

<sup>282</sup>Knud Hansen, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 50.

pendagang kecil.<sup>283</sup> Pengecualian hanya terdapat dalam Pasal 50 UU Persaingan Usaha. Dapat disimpulkan dari istilah “pelaku usaha”, bahwa hanya dari jenis kegiatannya yang ditentukan apakah subjek hukum ditentukan sebagai pelaku usaha; dan sebaliknya dapat ditentukan, bahwa subjek hukum dapat menjadi pelaku usaha sebagaimana dimaksud undang-undang ini melalui suatu kegiatan tertentu, tetapi melalui kegiatan yang lain tidak.<sup>284</sup>

Operator taksi di Provinsi DKI Jakarta menjalankan kegiatan usaha, yaitu jasa pelayanan angkutan taksi. Jasa pelayanan tersebut mengandung nilai ekonomi dimana dari kegiatan tersebut akan menghasilkan keuntungan, sehingga dapat disimpulkan melakukan kegiatan usaha di bidang ekonomi. Sementara itu, Organda DKI Jakarta tidak melakukan kegiatan ekonomi karena Organda DKI Jakarta hanya menjadi wadah penampung aspirasi bagi para operator taksi termasuk di wilayah DKI Jakarta dan tidak mencari keuntungan dari kegiatannya.

Berdasarkan unsur-unsur diatas, dapat dikatakan bahwa semua operator taksi di DKI Jakarta memenuhi unsur-unsur Pasal 1 butir 5 UU Persaingan Usaha. Adapun Organda DKI Jakarta tidak masuk kedalam kategori pelaku usaha dikarenakan tidak berbentuk badan usaha meskipun bentuknya badan hukum dan tidak melakukan kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.<sup>285</sup>

## 2. Membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaing

---

<sup>283</sup>*Ibid.*

<sup>284</sup>*Ibid.*

<sup>285</sup>Sebagai analogi mengenai kedudukan Organda tersebut, lihat Putusan Perkara No. 14/KPPU-L/2009 (Jasa Pemeriksaan Kesehatan Calon Tenaga Kerja Indonesia ke Timur Tengah) tentang Kesimpulan KPPU mengenai kedudukan GAMCA: “*GAMCA tidak memenuhi unsur pasal 1 angka 5 Undang-undang No. 5/1999 ... karena GAMCA tidak melakukan pemeriksaan kesehatan, yang melakukan pemeriksaan kesehatan adalah klinik/medical centre/sarana kesehatan anggota GAMCA. GAMCA merupakan sebuah lembaga koordinasi yang mengarahkan calon tenaga asing untuk melaksanakan pemeriksaan kesehatan (medical check up) pada medical center yang diberi wewenang ...*”

Perjanjian menurut Pasal 1 butir 7 UU Persaingan Usaha adalah: “*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.<sup>286</sup> Esensi perjanjian adalah bahwa pesaing saling menyepakati tentang tingkah laku pasar mereka seluruhnya ataupun menyepakati bagian tertentu dari keseluruhan tingkah laku pasar. Oleh karena itu, pengertian perjanjian menurut hukum persaingan usaha tidak boleh dikaitkan dengan pengertian perjanjian menurut hukum perdata.<sup>287</sup>

Disamping itu, Pasal 1 butir 7 UU Persaingan Usaha juga mencakup ikatan ekonomi, moral, dan sosial yang disebabkan suatu perjanjian. Ikatan ekonomi dihasilkan suatu perjanjian apabila ada standar perilaku yang harus ditaati bukan karena persyaratan hukum, tetapi hanya untuk mencegah kerugian ekonomi. Salah satu contoh adalah perjanjian yang menentukan harga di bawah harga pasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 UU Persaingan Usaha.<sup>288</sup> Jadi pada ikatan ekonomi, pihak yang terikat perjanjian beruntung apabila mengikuti strategi yang disepakati, sedang kalau menyimpang dari strategi tersebut mengalami kerugian.<sup>289</sup> Ikatan lainnya, yaitu ikatan moral dan sosial, dari segi hukum sulit untuk ditentukan secara tegas, dikarenakan ikatan tersebut hanya dapat diidentifikasi apabila dalam kenyataannya bersifat wajib bagi pihak yang terikat.<sup>290</sup>

Adanya sebuah perjanjian merupakan alat bukti yang penting dalam proses pembuktian terhadap pelanggaran Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha. Dalam kasus-kasus pelanggaran hukum anti monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat,

---

<sup>286</sup>Knud Hansen, *et. al., op. cit.*, hlm. 79.

<sup>287</sup>*Ibid.*

<sup>288</sup>*Ibid.*, hlm. 81.

<sup>289</sup>*Ibid.*

<sup>290</sup>*Ibid.*

alat bukti yang mendukung terjadinya pelanggaran-pelanggaran tersebut tidak selalu ditemukan dalam bentuk surat atau dokumen tertulis lainnya. Terkait mengenai hal ini, UU Persaingan Usaha telah mengatur mengenai bentuk pembuktian pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan tidak didasarkan dokumen tertulis.

Pasal 1 angka 7 UU Persaingan Usaha diatur bahwa salah satu bentuk perjanjian yang menjadi dasar terjadinya pelanggaran UU Persaingan Usaha adalah perjanjian tidak tertulis.<sup>291</sup> Sesuai dengan standar hukum persaingan usaha internasional, perjanjian tidak tertulis menimbulkan masalah pembuktian yang kurang lebih sama dengan masalah pembuktian berkaitan dengan perilaku yang saling sepakat.<sup>292</sup>

Sebagai perbandingan, dapat dilihat rumusan mengenai kolusi dalam Pasal 81 ayat (1) *EU Competition Law* yang berbunyi demikian: "*all agreements between undertakings, decisions by associations of undertakings and concerted practices which may affect trade between Member States and which have as their object or effect the prevention, restriction or distortion of competition within the common market.*" Dengan demikian, *EU Competition Law* mengatur ada 3 (tiga) bentuk kesepakatan, yaitu: (i) perjanjian (*agreement*); (ii) keputusan (*decision*); (iii) tindakan

---

<sup>291</sup>Namun demikian, dalam beberapa kasus yang ditangani, KPPU menunjukkan dan ketidakonsistenan dalam memandang kapasitas perjanjian tidak tertulis sebagai alat bukti yang diakui kekuatan pembuktiannya dalam proses pemeriksaan perkara. Salah satu contoh ditolaknya pemeriksaan perkara KPPU terkait ketidakonsistenan KPPU untuk mengakui alat bukti tertulis adalah penghentian penanganan laporan Blitzmegaplex yang dimasukkan ke KPPU pada tanggal 5 Juni 2009. Pemeriksaan laporan tersebut dihentikan oleh KPPU pada tahap klarifikasi dengan alasan bahwa KPPU tidak menemukan cara atau kegiatan yang diduga oleh terlapor. KPPU menyatakan bahwa KPPU akan membuka kemungkinan untuk memeriksa kembali laporan jika Blitzmegaplex memberikan indikasi-indikasi yang lebih kuat terkait pelanggaran UU Persaingan Usaha. Mengacu kepada apa yang terjadi dalam penanganan laporan Blitzmegaplex, didapat indikasi bahwa KPPU masih belum menerima sepenuhnya pembuktian yang didasarkan atas bukti-bukti tidak tertulis. Padahal, sebagaimana yang telah dikemukakan oleh kuasa hukum Blitzmegaplex, Todung Mulya Lubis, pelanggaran UU Persaingan Usaha, terutama yang menyangkut persengkongkolan diantara dua atau lebih pelaku usaha, pada banyak kasus tidak didasari atas adanya perjanjian tertulis ataupun bukti langsung lainnya seperti yang dimaksud oleh KPPU dalam kasus Blitzmegaplex.

Lihat Wahyuni Bahar, Citra Ayu K. Fransiska Dewi, *op. cit.*, hlm. 29-30.

<sup>292</sup>Knud Hansen *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 82.

penyesuaian (*concerted action*).<sup>293</sup> Mengenai bentuk-bentuk kesepakatan tersebut, Alison Jones dan Brenda Sufrin –dalam bukunya– menyatakan sebagai berikut: “*The challenge for the competition authorities in such cases is therefore to cover such covert operations and, where evidence is skimpy, to determine whether or not the behaviour on the markets results from collusion, which is prohibited under Article 81, or independent behaviour, which is not.*”<sup>294</sup>

Seperti yang sudah diketahui sebelumnya, para pelaku usaha atau operator taksi di DKI Jakarta bergabung kedalam sebuah wadah atau asosiasi bernama Organda (Organisasi Angkutan Darat). Asosiasi merupakan tempat berkumpulnya pelaku usaha dengan para pesaingnya (*competitors*) apabila terdapat masalah bersama (*common problem*), dan sangatlah rentan untuk menciptakan persetujuan baik dalam bentuk diam-diam atau eksplisit dengan maksud menghadapi permasalahan tersebut.<sup>295</sup> Dengan dikeluarkannya Surat Keputusan No. SKEP-011/DPD-OGD/VI/2008 oleh Organda DKI Jakarta, dimana salah satu ketentuannya menyatakan adanya tarif bawah taksi yang mengacu kepada Surat Keputusan DPD Organda Provinsi DKI Jakarta No. SKEP 005/DPD/X/2005 tanggal 12 Oktober 2005, maka dapat disimpulkan bahwa operator taksi di DKI Jakarta –kecuali operator taksi

---

<sup>293</sup>Tindakan penyesuaian (*concerted action*) oleh Richard A. Posner dikatakan sebagai “*a literal meeting of minds –a mutual understanding– even if there is no overt communication. Some degree of tacit coordination of pricing in reaction to external shocks, such as an increase in raw-material costs, is inevitable and unobjectionable.*” Dikatakan lebih lanjut oleh Beliau bahwa penting bagi juri (hakim) untuk memperoleh perjanjian kesepakatan harga apabila memungkinkan tentang *tacit meeting* dari para pelaku usaha yang menetapkan kebijakan harga yang tidak kompetitif.

Lihat Richard A. Posner, *Antitrust Law*, Second Edition, (Chicago: The University of Chicago Press, Ltd., 2001), hlm. 94-95.

Sementara itu Stephen F. Ross menyebut *concerted action* dengan istilah *conscious parallelism* (kesadaran yang terjadi secara paralel). Beliau mencontohkan kasus *conscious parallelism* sebagai berikut: “*If a “price leader” raises price, however, it’s rivals realize that they can either follow suit or maintain the current prices and watch the leader bring it’s prices back down; they all know that they can price at higher level without losing market share to rivals.*”

Lihat Stephen F. Ross, *op. cit.*, hlm. 159.

<sup>294</sup>Alison Jones dan Brenda Sufrin, *EC Competition Law: Text, Cases, and Materials*, Third Edition, (New York: Oxford University Press, 2008), hlm. 148.

<sup>295</sup>Ningrum Natasya Sirait (b), *Asosiasi dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, (Medan: Pustaka Bangsa Press, 2003), hlm. 115.

dari Blue Bird Group— secara tidak langsung telah melakukan tindak penyesuaian atau *concerted action* terhadap keputusan Organda DKI Jakarta mengenai tarif bawah taksi dan memenuhi unsur “membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya”.

### 3. Menetapkan harga

UU Persaingan Usaha memberikan pengertian dari istilah harga pasar – sebagaimana disebutkan Pasal 1 butir 14– adalah: “*Harga yang dibayar dalam transaksi barang dan atau jasa sesuai kesepakatan antara para pihak di pasar bersangkutan.*” Jadi, dapat disimpulkan bahwa pengertian kata harga itu sendiri adalah pembayaran untuk barang atau jasa.<sup>296</sup> Interpretasi yang terlalu luas ini dilandasi kenyataan bahwa pembayaran sebagai imbalan untuk barang atau jasa, sepenuhnya harus ditentukan oleh persaingan usaha yang bebas.<sup>297</sup> Dalam dunia usaha angkutan, istilah harga dalam melakukan transaksi mungkin terdengar asing dibandingkan kata tarif. Arti kata tarif apabila kita ambil pengertiannya dari bahasa Inggrisnya (*tariff*) menurut *Black’s Law Dictionary* adalah “*a fee that a public utility or telecommunications company may assess for its service.*” Jadi, pengertian antara tarif dan harga tidaklah berbeda jauh. Penggunaan kata tarif menjadi lebih tepat dalam konteks ini karena menyangkut kebutuhan transportasi umum (*public utility*).

Melalui Surat Keputusan No. SKEP-011/DPD-OGD/VI/2008 oleh Organda DKI Jakarta, salah satu ketentuannya menyatakan: “*Bagi para operator Taksi yang belum merubah/menggunakan Tarif Atas sesuai dengan Surat Keputusan Organda tersebut hanya diperkenankan menggunakan Tarif Bawah sesuai dengan surat keputusan DPD Organda Provinsi DKI Jakarta No. SKEP 005/DPD/X/2005 tanggal 12 Oktober 2005 dan tidak ada tarif antara.*” Dengan demikian, pelaku usaha taksi atau operator taksi di wilayah DKI Jakarta yang mengikuti ketentuan tersebut telah

---

<sup>296</sup>Knud Hansen *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 144.

<sup>297</sup>*Ibid.*, hlm. 145.

memenuhi unsur “menetapkan harga”;<sup>298</sup> dengan perincian tarif yang terdiri dari: tarif awal sebesar Rp. 5.000,- (lima ribu rupiah); tarif dasar per Km adalah Rp. 2.500,- (dua ribu lima ratus rupiah) Km; dan tarif waktu per jam sebesar Rp. 25.000,- (dua puluh lima ribu rupiah).

#### **4. Atas suatu barang dan atau jasa**

Pasal 1 butir 16 UU Persaingan Usaha mendefinisikan barang sebagai: “*setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.*” Sementara itu definisi jasa menurut Pasal 1 butir 17 UU Persaingan Usaha adalah: “*setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.*”

Usaha angkutan taksi merupakan bagian dari kegiatan usaha di bidang jasa, dikarenakan yang ditawarkan atau diperdagangkan kepada masyarakat konsumen adalah pelayanan angkutan orang dengan sistem *door to door*. Dengan demikian setiap pelaku usaha atau operator taksi memenuhi unsur ini. Akan tetapi Organda DKI Jakarta tidak memenuhi unsur ini karena kedudukan Organda bukan pelaku usaha, melainkan berupa asosiasi (wadah) bagi para pelaku usaha taksi di provinsi DKI Jakarta, sehingga tidaklah mungkin bagi Organda DKI Jakarta bisa memperdagangkan jasa pelayanan angkutan taksi kepada masyarakat secara langsung maupun tidak langsung.

#### **5. Harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan**

Pengertian konsumen menurut Pasal 1 butir 15 adalah: “*setiap pemakai dan atau pengguna barang dan atau jasa baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan pihak lain.*” Dari pengertian tersebut, pihak yang disebut

---

<sup>298</sup>Harga sebagaimana dimaksud Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha juga mencakup harga maksimum atau minimum yang disepakati.

Lihat *Ibid.*

konsumen merupakan setiap anggota masyarakat yang menggunakan jasa pelayanan angkutan taksi, baik digunakan untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan pihak lain. Kemudian sebagai imbalan atas jasa yang diberikan, masyarakat yang sudah menggunakan jasa taksi tersebut memiliki kewajiban untuk membayar sesuai dengan tarif jarak. Kewajiban bagi seorang konsumen untuk memberikan imbalan atas jasa yang telah diberikan tadi, ditekankan juga di dalam Pasal 79 Perda DKI No. 12 Tahun 2003 yang berbunyi: “*Setiap angkutan penumpang umum yang telah ditetapkan tarifnya wajib mematuhi tarif sesuai dengan yang ditetapkan.*”<sup>299</sup> Dengan demikian, unsur “harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan” sudah terpenuhi.

#### **6. Pada pasar bersangkutan yang sama**

Definisi yang tepat dari pasar bersangkutan merupakan suatu fasilitas penting dari analisa persaingan yang akurat.<sup>300</sup> Pendefinisian pasar bersangkutan yang terlalu sempit dapat membawa kepada hal-hal yang tidak berhubungan dengan persaingan, dan sebaliknya definisi pasar yang bersangkutan yang terlalu lebar dapat menyamakan permasalahan persaingan yang sebenarnya.<sup>301</sup>

UU Persaingan Usaha dalam berbagai pasal menunjuk kepada istilah “pasar bersangkutan” sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 butir 10, salah satunya adalah Pasal 5 ayat (1), yang mana perjanjian harga hanya dilarang apabila tertuju kepada barang dan atau jasa dalam pasar bersangkutan yang sama.<sup>302</sup> Pasal 1 butir 10 UU Persaingan Usaha memberikan pengertian dari pasar bersangkutan yaitu: “*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*

<sup>299</sup>Lihat juga Daerah Khusus Ibukota Jakarta (a), *op. cit.*, Ps. 76.

<sup>300</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 50.

<sup>301</sup>*Ibid.*

<sup>302</sup>Knud Hansen *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 94.

*jasa tersebut.*<sup>303</sup> Secara umum –berdasarkan pendekatan universal– pasar bersangkutan memiliki dua aspek utama yakni produk dan geografis (lokasi).<sup>304</sup> Atas dasar dua aspek inilah kemudian pasar bersangkutan ditetapkan dalam kasus-kasus persaingan.

a) Pasar menurut produk

Pasar menurut produk didefinisikan sebagai produk-produk pesaing dari produk tertentu ditambah dengan produk lain yang bisa menjadi substitusi sebuah produk jika keberadaan produk lain tersebut membatasi ruang kenaikan harga dari produk tersebut.<sup>305</sup> Batasan dari sebuah pasar ini dapat dilihat dari 2 (dua) sisi, yaitu substitusi permintaan (*demand-side substitution*) dan substitusi dari sisi produsen (*supply-side substitution*).<sup>306</sup> Substitusi dari sisi konsumen melihat batasan dari sebuah pasar dengan menginvestigasi sebuah produk/jasa dan melihat substitusi terdekatnya (*close substitution*).<sup>307</sup> Sebagai tambahan, suatu produk tidak perlu menjadi substitusi langsung untuk dapat dimasukkan ke dalam pasar bersangkutan yang sama. Mungkin terdapat rantai substitusi diantara produk tersebut. Lebih lanjut, tidak perlu seluruh konsumen atau mayoritas dari konsumen untuk berpindah

---

<sup>303</sup>Sedangkan definisi dari pasar bersangkutan menurut UNCTAD *Model Law on Competition* menunjuk kepada sektor perdagangan yang mengalami hambatan persaingan usaha dan menunjuk kepada daerah geografis pasar bersangkutan, didefinisikan agar meliputi semua barang dan jasa yang dapat mensubstitusi, serta semua pesaing di daerah berdekatan yang dapat dihubungi pembeli apabila hambatan atau penyalahgunaan tersebut mengakibatkan kenaikan harga yang berarti.

Lihat UNCTAD Model Law on Competition 2010, hlm. 3.

<sup>304</sup>Komisi Pengawas Persaingan Usaha, *Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Tentang Pedoman Pelaksana Pasal 1 ayat 10 UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Pasar Bersangkutan*, Peraturan KPPU No. 3 Tahun 2009, hlm. 20.

<sup>305</sup>*Ibid.*

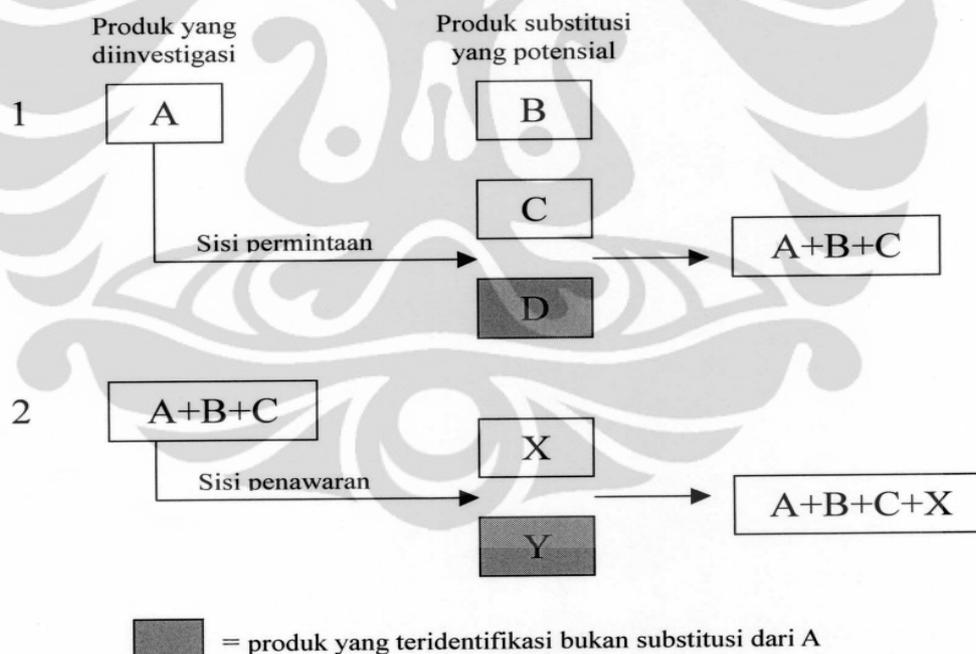
<sup>306</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al., op. cit.*, hlm. 51.

<sup>307</sup>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 dengan harga barang lainnya.

Lihat Komisi Pengawas Persaingan Usaha, *op. cit.*, hlm. 6.

mengsubstitusi produk untuk dapat menyatakan suatu barang bersubstitusi dan berada pada pasar relevan yang sama.<sup>308</sup>

Substitusi dari sisi penawaran/produsen juga mempengaruhi ruang lingkup pasar relevan, dimana jika pelaku usaha sebuah produk tertentu mengalihkan fasilitasnya untuk memproduksi barang substitusi, jika harga naik signifikan.<sup>309</sup> Substitusi semacam ini muncul ketika pemasok barang mampu bereaksi dengan cepat terhadap perubahan kecil yang permanen pada harga relatif dengan merubah produksi ke produk yang relevan tanpa menimbulkan biaya atau resiko tambahan. Sama seperti substitusi permintaan, substitusi penawaran harus secara relatif cepat, karena tanpa kecepatan efektivitasnya dalam menghambat kekuatan pasar yang ada akan menurun.<sup>310</sup> Contoh ilustrasi pasar menurut produk dapat dilihat dibawah ini:



<sup>308</sup> Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 52.

<sup>309</sup> *Ibid.*, hlm. 53.

<sup>310</sup> *Ibid.*

Penjelasan dari gambar diatas memperlihatkan bahwa produk A adalah peoduk yang diinvestigasi. Sementara produk B, C, dan D sebagai produk yang berpotensi menjadi substitusi dari A. Dari sisi permintaan, perpindahan konsumen dari produk A hanya terjadi ke produk B dan C, sedangkan untuk produk D tidak memiliki dampak. Setelah itu, produk A, B, dan C diinvestigasi dari sisi penawaran untuk mengidentifikasi pelaku usaha yang berpotensi untuk masuk ke pasar produk tersebut. Produk X dan Y merupakan produk yang diperkirakan dapat masuk ke pasar. Hasilnya menyatakan hanya produk X yang berpotensi menjadi substitusi produk A, B, dan C. Dalam hal inilah maka dapat disimpulkan, pasar bersangkutan dari produk tersebut mencakup A, B, C, dan X.

#### b) Pasar Geografis

Pasar geografis adalah 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 tersebut.<sup>311</sup> Stephen Ross berpendapat bahwa seringkali yang menjadi fokus utama pada pasar geografis adalah berdasarkan cakupan wilayah (kota, regional, atau negara), padahal yang seharusnya menjadi fokus utama adalah pada perilaku pihak penjualnya.<sup>312</sup>

Dalam menentukan cakupan geografis dari sebuah pasar bersangkutan, dari sisi konsumen, dilihat apakah konsumen dengan mudah dapat mendapatkan produk yang sama (atau mirip) dari produsen di daerah lain.<sup>313</sup> Hal ini antara lain terjadi karena biaya transportasi yang harus dikeluarkan konsumen tidak signifikan, sehingga tidak mampu mendorong terjadinya perpindahan konsumsi produk tersebut.<sup>314</sup>

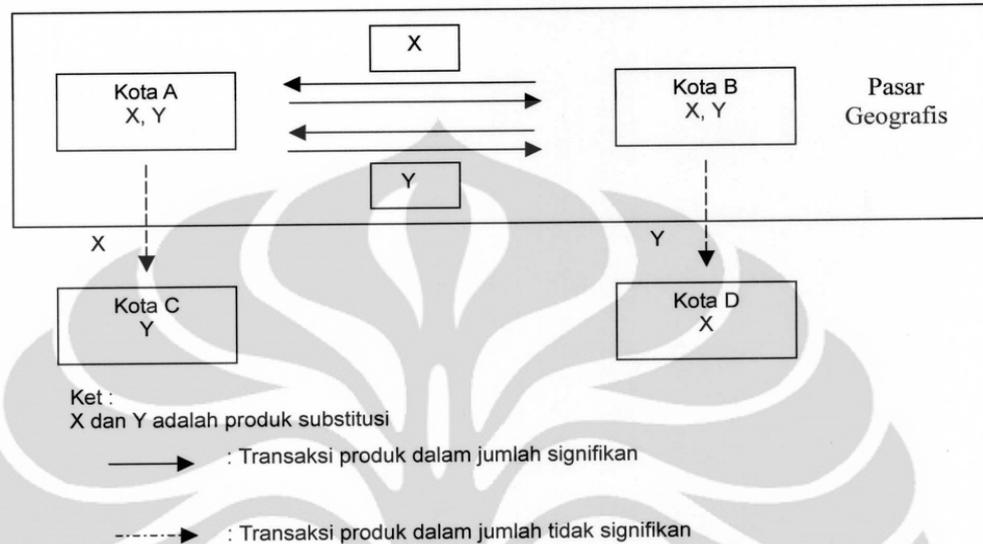
<sup>311</sup>Komisi Pengawas Persaingan Usaha, *op. cit.*, hlm. 11.

<sup>312</sup>Stephen F. Ross, *op. cit.*, hlm. 49.

<sup>313</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 54.

<sup>314</sup>Apabila dalam sebuah negara dijual sebuah produk dengan biaya transportasi yang tidak signifikan, maka pasar geografis produk tersebut adalah seluruh wilayah negara tersebut. Di sisi lain,

Contoh ilustrasi pasar geografis dapat dilihat dibawah ini:



Dalam perkembangannya batas wilayah pasar geografis suatu produk tidak dapat ditentukan dengan mudah. Tipe pembuktian yang dapat digunakan untuk menentukan cakupan pasar geografis termasuk survei konsumen dan perilaku pesaing, estimasi elastisitas harga diberbagai tempat yang berbeda, dan analisa perubahan harga lintas wilayah yang berpengaruh.<sup>315</sup> Pembuktian yang terakhir dapat memberikan alasan untuk menentukan bahwa 2 (dua) wilayah merupakan suatu pasar yang sama jika harga dari suatu produk yang dipermasalahkan bergerak bersama di kedua wilayah tersebut dan pergerakannya tidak disebabkan oleh perubahan pada biaya produksi.<sup>316</sup>

Dari penjelasan mengenai pasar menurut produk dan menurut geografis, maka yang menjadi produk dari para pelaku usaha taksi adalah pelayanan taksi itu sendiri.

---

jika pelaku usaha menjual produk dalam satu wilayah tertentu dan konsumen tidak memiliki akses terhadap produk dari luar wilayah tersebut, maka juga dapat disimpulkan bahwa pasar geografis tersebut adalah wilayah tersebut.

Lihat Komisi Pengawas Persaingan Usaha, *op. cit.*, hlm. 12.

<sup>315</sup>Andi Fahmi Lubis, *et. al.*, *op. cit.*, hlm. 54.

<sup>316</sup>*Ibid.*

Ketika BBM dinaikkan secara resmi oleh pemerintah pada tahun 2008 lalu, terjadilah peristiwa kenaikan taksi sebagai dampak dari keputusan pemerintah tersebut. Inisiatif kenaikan tarif tersebut menyebabkan lahirnya tarif atas dan tarif bawah untuk angkutan taksi di DKI Jakarta. Dari sisi permintaan, tidak sedikit masyarakat (konsumen) yang mungkin keberatan untuk menggunakan jasa taksi karena mahalnnya tarif taksi (tarif atas). Untuk itu, dibutuhkan *close substitution* dari taksi yang menerapkan tarif atas. *Close substitution* tersebut ada pada taksi yang bertarif bawah atau lebih murah, sehingga taksi bertarif bawah menjadi barang substitusi dari taksi bertarif atas. Sebaliknya dari sisi penawaran, pelaku usaha yang sudah “membaca” kebutuhan masyarakat akan adanya *close substitution* akan jasa taksi tersebut, melakukan manuver dengan menawarkan pelayanan angkutan taksi dengan menggunakan tarif bawah kepada masyarakat.

Mengenai pasar menurut geografis, konsumen sebenarnya tidak dapat diberikan kesempatan untuk mendapatkan produk yang sama atau mirip dari operator daerah lain, dikarenakan adanya pembatasan ruang gerak pelaku usaha yang diberikan oleh peraturan perundang-undangan.<sup>317</sup> Akan tetapi dalam kenyataannya, taksi-taksi di DKI Jakarta dapat beroperasi sampai ke daerah-daerah sekeliling Jakarta, seperti: Depok, Tangerang, Bekasi, dan Bogor;<sup>318</sup> sehingga, operator taksi di wilayah DKI Jakarta tidak mengalami kehilangan konsumen yang signifikan meskipun terjadi peningkatan harga (tarif) taksi. Dapat disimpulkan bahwa pasar geografis taksi-taksi di DKI Jakarta adalah provinsi DKI Jakarta, Bogor, Depok (dulu masih tergabung kedalam kabupaten Bogor), Tangerang, dan Bekasi.

---

<sup>317</sup>Wilayah operasi taksi untuk 1 (wilayah) provinsi ditetapkan oleh Gubernur. Dengan begitu, Gubernur DKI Jakarta memberikan penetapan wilayah operasi taksi yang berlaku bagi seluruh operator taksi di Provinsi DKI Jakarta. Dampaknya adalah taksi yang mendapat izin operasi di wilayah DKI Jakarta, tidak dapat mengemudikan taksinya keluar dari wilayah provinsi DKI Jakarta dan begitu juga sebaliknya, taksi dari luar provinsi DKI Jakarta tidak dapat mengemudikan taksinya masuk ke dalam provinsi DKI Jakarta.

Lihat Indonesia (b), *op. cit.*, Ps. 152 ayat (3) huruf c.

<sup>318</sup>Lihat juga Kementerian Perhubungan (a), *op. cit.*, Ps. 67 ayat (4). Dalam hal taksi yang wilayah operasinya sampai ke Bandara Soekarno-Hatta, Cengkareng; operator taksi harus melakukan perjanjian kerja sama dengan otorita/badan pengelola Bandara Soekarno-Hatta untuk pelayanan angkutan dari dan ke Bandara.

Dengan terjawabnya analisa akan pasar menurut produk dan pasar menurut geografis, maka unsur pasar yang bersangkutan dapat dinyatakan terpenuhi bagi seluruh operator taksi di DKI Jakarta, khususnya operator taksi yang menerapkan tarif bawah taksi dalam menjalankan usahanya.

### 3.3.2 Kesimpulan dari Uraian Pasal 5 UU Persaingan Usaha

Pada akhirnya, Penulis dapat menyimpulkan bahwa seluruh operator taksi di DKI Jakarta terbukti telah melanggar Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha tentang Perjanjian Penetapan Harga (*Price Fixing Agreement*). Sedangkan Organda DKI Jakarta, Penulis menyimpulkan, tidak terbukti telah melanggar Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha.

Akan tetapi, perlu diingat bahwa UU Persaingan Usaha memiliki aturan pengecualian (*exemption*). Pasal 5 ayat (2) UU Persaingan Usaha menyatakan bahwa *price fixing agreement* dikecualikan seandainya perjanjian tersebut dibuat dalam suatu usaha patungan (*joint venture agreement*) atau didasarkan undang-undang yang berlaku. Mengenai pengecualian didasarkan pada undang-undang yang berlaku, hal tersebut selaras dengan Pasal 50 huruf a UU Persaingan Usaha yang berbunyi:

“Yang dikecualikan dari ketentuan undang-undang ini adalah: a) perbuatan dan atau perjanjian yang bertujuan melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku.”

Kesepakatan atau perjanjian tersebut dilindungi juga oleh Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 183 ayat (1), yang berbunyi bahwa kewenangan untuk menetapkan tarif dilakukan oleh perusahaan angkutan umum atas persetujuan pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing, melalui Organda DKI Jakarta sebagai media untuk membahas isu tersebut sekaligus berperan selaku mitra pemerintah di bidang angkutan.<sup>319</sup> Maksud dari kalimat “pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing”, untuk provinsi DKI

<sup>319</sup>Kementerian Perhubungan (b), *Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Kota*, Kepmen Perhubungan No. PR.306/1/8/PHB-98, ayat (1) huruf b.

Jakarta, kewenangan tersebut terletak di tangan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, tepatnya melalui persetujuan Gubernur DKI Jakarta. Oleh karena itu, isi dari Pasal 183 ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dianggap selaras atau sejalan dengan Pasal 77 ayat (1)<sup>320</sup> Perda DKI No. 12 Tahun 2003, dan –sekali lagi– dianggap tidak melakukan pelanggaran persaingan usaha.

Asosiasi bagi pelaku usaha atau operator taksi di DKI Jakarta adalah Organda (Organisasi Angkutan Darat) yang bertujuan untuk memperjuangkan aspirasi anggotanya serta badan perwakilan dari dunia angkutan taksi dengan pemerintah. Hal tersebut tertuang secara tegas dalam AD/ART Organda Bab IV Pasal 9 dan Pasal 10. Hal tersebut dikuatkan lagi dengan dikeluarkannya Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor PR.306/1/8/PHB-98 tanggal 4 Mei 1998 mengenai penyesuaian tarif angkutan kota dalam ayat (1) huruf b, yang menyatakan bahwa besaran tarif taksi ditetapkan oleh Asosiasi Penyedia Jasa setelah disetujui oleh Gubernur. Sebagaimana yang sudah Penulis tuliskan mengenai proses penetapan tarif bawah taksi (Subbab 3.2), Organda mengumpulkan seluruh operator taksi yang bernaung dibawahnya dan melakukan rapat agar tercapai kesepakatan mengenai usulan tarif yang akan disampaikan kepada Gubernur DKI Jakarta. Setelah disetujui oleh Gubernur DKI Jakarta, tarif tersebut ditetapkan oleh Organda dan selanjutnya disosialisasikan kepada para anggotanya. Disamping menetapkan tarif taksi yang disetujui oleh Gubernur, Organda DKI Jakarta juga menetapkan tarif taksi yang berbeda dengan yang telah disetujui oleh Gubernur sehingga muncullah 2 (dua) jenis tarif. Jenis tarif yang berbeda harganya dengan persetujuan Gubernur dinamakan tarif bawah taksi.

Hal inilah menjadi perhatian adalah di dalam undang-undang maupun peraturan pelaksanaannya, tidak diberikan penjelasan apakah tarif yang ditetapkan tersebut merupakan tarif yang seragam (hanya ada satu tarif). Kalaupun begitu, berarti penetapan yang dilegalkan oleh hukum persaingan usaha Indonesia hanya penetapan tarif maksimum atau tarif atas taksi. Sementara itu untuk tarif bawah, penetapannya

---

<sup>320</sup>Tarif angkutan penumpang tidak dalam trayek berupa taksi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan setelah mendapat persetujuan Gubernur.

dilakukan oleh asosiasi DPD Organda DKI Jakarta. Salah satu aspek negatif dari asosiasi dikarenakan kesamaan sifat dan tujuan yang mempersatukan pesaing serta membicarakan masalah ekonomi dan kepentingan yang sama. Jadi asosiasi dapat dipergunakan sebagai kendaraan untuk menciptakan persetujuan yang sifatnya mengurangi persaingan diantara mereka.<sup>321</sup> Penulis menyetujui pendapat Richard Posner yang menyatakan: “*Yet if firms explicitly coordinated their pricing in reaction to the cost change, the law would treat their agreement as illegal collusion.*”<sup>322</sup>

Memang di dalam dunia usaha, kita tidak dapat mengesalkan peran asosiasi-asosiasi pelaku usaha yang juga memainkan peranan penting dalam berbagai industri, disamping pelaku usaha atau perusahaan itu sendiri. Asosiasi pelaku usaha atau *trade association*<sup>323</sup> merupakan organisasi yang bersifat non-profit dari pelaku usaha yang merupakan pesaing satu dengan yang lainnya, sekaligus menjadi wadah bagi para pelaku usaha untuk berkomunikasi dalam industri yang sama dan berpengaruh dalam penentuan kebijakan anggota dan industri mereka. Asosiasi juga dapat berperan sebagai mitra pemerintah dalam menjalankan kebijakan pemerintah. Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga (AD/ART) dari sebuah asosiasi memiliki pengaruh mengenai rencana atau visi asosiasi beserta para anggotanya, termasuk perumusan kebijakan. Dengan keberadaan sebuah asosiasi dalam praktik usaha, dapat memicu pandangan negatif dari persaingan usaha yang sehat karena tidak menutup –bahkan membuka– perilaku kolusi dari para pelaku usaha dalam suatu asosiasi yang bersangkutan. Asosiasi dapat menjadi fasilitator dari kolusi yang dilakukan oleh para anggotanya. Resiko lainnya yang terdapat dalam asosiasi adalah tindakannya yang berhubungan dengan perjanjian (harga, produksi, maupun distribusi).<sup>324</sup> Dengan

---

<sup>321</sup>Ningrum Natasya Sirait (b), *op. cit.*, hlm. 117.

<sup>322</sup>Richard A. Posner, *op. cit.*, hlm. 95.

<sup>323</sup>*Trade Association is an association of bussiness organitazions having similar problems and engaged in similar fields for mutual protection, interchange of ideas and statistics and for maintenance of standards within their industry.*

Lihat *Black's Law Dicitonary*.

<sup>324</sup>Ningrum Natasya Sirait (b), *op. cit.*, hlm. 116.

demikian, asosiasi dapat diibaratkan dua sisi mata uang; dapat menjadi mitra pemerintah dalam bidang usaha yang digelutinya dan disisi lainnya, media bagi praktik kartel (termasuk *price fixing agreement*) diantara para anggotanya.

Bagi Penulis, kasus seperti ini mirip dengan kasus *United States v. Trans-Missouri Freight Association*.<sup>325</sup> Kasus tersebut bisa dikatakan sebagai kasus yang klasik dalam hukum persaingan usaha Amerika Serikat, bahkan mungkin di dunia. Pada kasus itu terdapat 18 (delapan belas) perusahaan kereta api yang mengontrol jalur perkereta-apian di bagian barat Sungai Mississippi, dan mereka sering bertemu untuk membahas tarif atau harga dalam hal pengangkutan barang dengan menggunakan jasa kereta api. 18 (delapan belas) perusahaan kereta api tersebut membentuk perjanjian pada tanggal 15 Maret 1889, dengan membentuk “*Trans-Missouri Freight Association*”, suatu asosiasi perusahaan kereta api di sebelah barat Missipi. Para anggota asosiasi melimpahkan kewenangan kepengurusan kepada suatu komite, yang merupakan badan perwakilan para anggota.<sup>326</sup> Kewenangan komite tersebut antara lain adalah menyusun dan mengumumkan secara resmi struktur tarif angkutan, yang akan ditetapkan bagi seluruh perusahaan kereta api. Tujuan dari asosiasi ini adalah untuk saling melindungi dengan cara menetapkan tarif yang menurut mereka adalah pantas dan membuat peraturan mengenai pengangkutan setempat.<sup>327</sup>

Para anggota asosiasi berdalih dengan menyatakan bahwa harga yang mereka terapkan memiliki alasan yang jelas (*reasonable*) dan bertujuan menghindari keadaan “kehancuran sebuah kompetisi” dalam industri kereta api.<sup>328</sup> Pernyataan pembelaan dari “*Trans-Missouri Freight Association*” tersebut mirip dengan pernyataan dari pengurus DPU Taksi Organda DKI Jakarta saat Penulis wawancarai. Hakim Peckham yang menangani kasus ini berpendapat bahwa argumen dari pihak asosisasi tentang

<sup>325</sup>166 U.S. 290 (1987).

<sup>326</sup>A.M. Tri Anggraini, *op. cit.*, hlm. 80.

<sup>327</sup>*Ibid.*, hlm. 81.

<sup>328</sup>Stephen F. Ross, *op. cit.*, hlm. 119.

penetapan harga yang *reasonable* tidak sesuai dengan jiwa dari *section 1 Sherman Act*, sehingga Beliau berpendapat bahwa tindakan demikian melanggar undang-undang dan seharusnya dilarang.<sup>329</sup> Pada umumnya di Mahkamah Agung Amerika Serikat, dalam kasus *price fixing agreement*, tidak diperlukan pembuktian mengenai kekuatan pasar atau dampak yang ditimbulkan, dan yang dilihat adalah perbuatan tersebut merupakan pelanggaran terhadap *section 1 Sherman Act*, sehingga penegakannya menggunakan *per se illegal*.<sup>330</sup> Hal ini diakibatkan paradigma yang muncul mengenai perjanjian penetapan harga yang pasti bersifat anti persaingan yang sehat, sehingga harus dicegah tanpa melihat terlebih dahulu efek yang ditimbulkannya apalagi menggunakan analisis secara ekonomi.<sup>331</sup>

Pada akhirnya, perjanjian penetapan harga dalam hukum persaingan usaha di Indonesia tetap menggunakan pendekatan *per se illegal*, mengikuti yang di Amerika Serikat. Penjelasan mengenai pendekatan *per se illegal* sudah dijelaskan dalam salah satu subbab di bab 2. Oleh karena itu, menurut hemat Penulis, perjanjian penetapan tarif bawah taksi di DKI Jakarta oleh para pelaku usaha taksi melalui Organda DKI Jakarta sebagai wadah atau media, sesungguhnya melanggar Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha.

### 3.4 Dampak Kasus Penetapan Tarif Bawah Taksi di DKI Jakarta

Adapun dampak dari kasus ini (perjanjian penetapan tarif bawah taksi di DKI Jakarta) apabila dilihat dari sudut hukum persaingan usaha, semua perjanjian yang menghilangkan kesempatan untuk menurunkan harga berarti akan berdampak negatif terhadap persaingan atau *lessening competition*. Untuk mencegah perang harga yang mengorbankan pelayanan (*service*), dibutuhkan aturan mengenai standar pelayanan minimum. Menurut pendapat Dr. Andi Fahmi Lubis, S.E., M..E., pengaturan harga

---

<sup>329</sup>*Ibid.*

<sup>330</sup>“The Per Se Illegality of Price Fixing: Sans, Power, Purpose or Effect.” *The University of Chicago Law Review*, Vol. 19, No. 4, 1952, hlm. 837.

<sup>331</sup>Christopher R. Leslie, *op. cit.*, hlm. 249.

(tarif) bawah dimungkinkan jika ada alasan khusus, misalnya demi keberlangsungan pasar atau *existence of market*, atau pemerintah memiliki tujuan khusus ingin mencapai standar pelayanan tertentu.<sup>332</sup> Mengenai pencapaian standar pelayanan minimum pada angkutan taksi sebenarnya sudah ditentukan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta, yang sudah dituangkan dalam Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 1065 Tanggal 11 Juni 2008. Kemudian untuk keberlangsungan sebuah pasar, ada kemungkinan bahwa pengaturan tarif taksi tidak perlu dilepaskan kepada pengaturan pasar dengan terburu-buru. Kondisi itu cukup dilematis karena apabila pasar dibiarkan, maka ada kemungkinan beberapa pelaku akan tersingkir dari pasar karena terjadinya *price war* yang hanya menguntungkan masyarakat dalam waktu yang sebentar saja.<sup>333</sup>

Selanjutnya dari suatu tindakan yang melanggar persaingan usaha yang sehat, maka akan berdampak pada sebuah inefisiensi.<sup>334</sup> Suatu perekonomian yang efisien adalah perekonomian yang memproduksi apa yang diinginkan orang dengan biaya sekecil mungkin. Meskipun suatu ekonomi bisa menghasilkan suatu efisiensi produksi, belum tentu bisa menghasilkan efisiensi alokasi.<sup>335</sup> Efisiensi yang pertama yaitu efisiensi produksi memiliki dua komponen, yang terdiri dari: pertama, mengacu pada kemampuan untuk menghindari pemborosan dengan cara memproduksi *output* sebanyak-banyaknya sesuai dengan penggunaan *input* yang dimungkinkan atau menggunakan *input* seminimal mungkin sesuai kebutuhan produksi *output*. Dengan

---

<sup>332</sup>Wawancara dengan Dr. Andi Fahmi Lubis, S.E, M.E., dosen pengajar FEUI, pada tanggal 23 Mei 2011.

<sup>333</sup>Ningrum Natasya Sirait (b), *op. cit.*, hlm. 149.

<sup>334</sup>Christopher R. Leslie berpendapat bahwa tujuan dari adanya persaingan adalah mencapai efisiensi, dan tujuan dari efisiensi itu sendiri adalah untuk memaksimalkan sumber daya yang ada. Efisiensi dapat dicapai dengan penggunaan *input* yang efisien dan kuantitas *output* yang efisien juga.

Lihat Christopher R. Leslie, "Achieving Efficiency through Collusion: A Market Failure Defense to Horizontal Price Fixing," *California Law Review*, No. 1, Vol. 81, January 1993, hlm. 253.

<sup>335</sup>Lihat "Productive vs Allocative Efficiency," diunduh dari [http://www.economicshelp.org/blog/economic\\_s/productive-vs-allocative-efficiency/](http://www.economicshelp.org/blog/economic_s/productive-vs-allocative-efficiency/), pada tanggal 27 Mei 2011, pada pukul 22.00 WIB.

begitu, analisis efisiensi produksi dapat memiliki orientasi peningkatan *output* atau orientasi penghematan *input*; dan kedua, komponen alokasi atau harga merupakan komponen yang mengacu pada kemampuan untuk mengombinasikan *input* dan *output* dalam proporsi yang optimal dengan harga yang berlaku.<sup>336</sup>

Christopher R. Leslie berpendapat bahwa efisiensi produksi dapat memfasilitasi sebuah perusahaan kecil atau pelaku usaha kecil untuk berkompetisi dalam memperoleh pangsa pasar yang lebih besar. Seandainya ada satu produsen yang memiliki posisi dominan di pasar, maka adalah hal yang sulit bagi pesaing potensial untuk bisa bersaing. Oleh karena itu, mekanisme yang paling efektif terhadap pengusahaan pasar adalah dengan kompetisi harga (*price competition*). Akan tetapi, efisiensi produksi bukanlah sesuatu yang dibutuhkan dalam persaingan. Meskipun efisiensi produksi dapat membuat suatu pelaku usaha menjadi kompetitif, efisiensi ini bukan komponen yang penting dalam sebuah proses kompetisi.<sup>337</sup> Pada umumnya, dalam kasus penetapan harga horizontal, pengadilan di Amerika Serikat tidak menjadikan ada atau tidak adanya efisiensi dalam proses pembuktian. Akan tetapi, dalam praktiknya pengadilan mengizinkan pihak yang digugat dapat menunjukkan adanya efisiensi produksi dalam tindakan mereka. Bahkan terkadang ada beberapa kasus yang oleh hakim pengadilan dinyatakan tidak terbukti melanggar *section 1 Sherman Act* tentang perjanjian penetapan harga, dikarenakan dapat membuktikan keberhasilannya melakukan efisiensi produksi.<sup>338</sup> Salah satu contoh kasus yang dapat lolos dari tuduhan perjanjian penetapan harga dikarenakan efisien dalam memproduksi adalah *Appalachian Coals, Inc. v. United States*.<sup>339</sup>

---

<sup>336</sup>Harold O. Fried, C.A. Knox Lovell, dan Shelton S. Schmidt *ed.*, *The Measurement of Productive Efficiency: Techniques and Applications*, (New York: Oxford University Press, 1993), hlm. 9.

<sup>337</sup>Christopher R. Leslie, *op. cit.*, hlm. 254.

<sup>338</sup>*Ibid.*, hlm. 260.

<sup>339</sup>288 U.S. 344 (1933).

Perlu diketahui bahwa efisiensi produksi dan efisiensi alokasi memiliki hubungan yang berbeda dalam persaingan. Kompetisi dan efisiensi alokasi –di satu sisi– membangun sebuah hubungan yang erat. Kompetisi berarti memperoleh efisiensi alokasi.<sup>340</sup> Dalam efisiensi alokasi, sebuah distribusi komoditas atau sumber daya adalah efisien selama tidak ada kemungkinan untuk mengubahnya sehingga membuat seseorang merasa diuntungkan (*better off*) tanpa membuat orang lain merasa dirugikan (*worse off*).<sup>341</sup> Efisiensi alokasi terjadi jika pasar menghasilkan barang dalam jumlah tepat, dengan harga yang tepat dan untuk pelanggan yang tepat juga. Alokasi menjadi tidak efisien jika sistem mengalokasikan sumber daya pada produksi barang-barang yang tidak diinginkan oleh siapapun, misalnya: jika semua anggota masyarakat adalah *vegetarian*, maka kebijakan yang menggunakan seluruh sumber daya dengan memproduksi daging adalah tidak efisien.<sup>342</sup> Ernest Gellhorn dan William E. Kovacic memiliki keyakinan bahwa persaingan usaha (*Antitrust*) akan meningkatkan kompetisi dengan cara menekan para produsen (pelaku usaha) untuk memuaskan konsumen dengan harga terendah saat menggunakan sumber daya yang paling sedikit.<sup>343</sup> Lebih jauh lagi Ernest Gellhorn dan William E. Kovacic mengemukakan: “*in economic terms, competition maximizes consumer welfare by increasing allocative efficiency (making what consumers want as shown by their willingness to pay) ...*”<sup>344</sup> Dapat dikatakan apabila para produsen dapat membuat barang dan atau jasa yang dibutuhkan oleh konsumen dan menjualnya pada harga yang mana para konsumen itu bersedia untuk membayar harga barang dan atau jasa yang dibutuhkan.

---

<sup>340</sup>Christopher R. Leslie, *op. cit.*, hlm. 254-245.

<sup>341</sup>Yanis Varoufakis, *Foundations of Economics*, (London: Routledge, 1998), hlm. 207.

<sup>342</sup>Karl E. Case dan Ray C. Fair, *Prinsip-Prinsip Ekonomi [Principles of Economics]*, Ed. 5, diterjemahkan oleh Benyamin Molan, (Jakarta: Prenhallindo, 2002), hlm. 16.

<sup>343</sup>Ernest Gellhorn dan William E. Kovacic, *Antitrust Law dan Economics in a Nutshell*, 4<sup>th</sup> Ed., (St. Paul: West Pub. Co., 1994), hlm. 42.

<sup>344</sup>*Ibid.*

Dalam hal penetapan harga atau tarif taksi untuk tarif bawah di provinsi DKI Jakarta dapat dilihat bahwa dampak inefisiensi terletak pada efisiensi produksi. Mengapa bisa terjadi? Penulis berangkat dari pendapat Leslie, dimana efisiensi produksi akan lebih terasa bagi operator taksi seandainya pemerintah mengizinkan adanya perang harga diantara sesama operator taksi pesaing. Jadi, operator taksi tidak bisa melakukan permainan harga taksi dikarenakan tidak diijinkan untuk menetapkan tarif diluar 2 (dua) jenis tarif tersebut. Tidak hanya itu, tidak sedikit operator taksi bertarif bawah dalam menjalankan operasi taksinya, tidak mengikuti ketentuan tentang standar pelayanan minimum yang sudah ditetapkan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta. Sementara itu, untuk efisiensi alokasi, adanya tarif taksi yang murah memberikan alternatif bagi masyarakat untuk menikmati jasa angkutan taksi. Taksi yang bertarif bawah merupakan *close substitution* dari taksi yang bertarif atas. Jadi, Penulis berpendapat bahwa belum terjadi adanya inefisiensi alokasi.

## BAB 4

### PENUTUP

*What man has made, man can change.*

Frederick Moore Vinson

#### 4.1 Kesimpulan

Setelah Penulis melakukan penelitian berupa studi pustaka dan wawancara kepada para pihak yang bersangkutan dengan judul penelitian ini, Penulis akan memberikan beberapa kesimpulan, yang sekaligus menjawab pokok permasalahan di awal bab skripsi ini.

Universitas Indonesia

1. Tindakan penyesuaian tarif bawah taksi oleh para operator taksi dapat dimasukkan kedalam tindakan perjanjian menurut hukum persaingan usaha, dikarenakan esensi perjanjian dari hukum persaingan usaha adalah para pesaing saling menyepakati tentang tingkah laku pasar mereka seluruhnya ataupun menyepakati bagian tertentu dari keseluruhan tingkah laku pasar. Apabila diuraikan unsur Pasal 5 ayat (1) UU Persaingan Usaha tentang perjanjian penetapan harga, maka para anggota dari Organda DKI Jakarta yang menggeluti industri taksi telah dianggap melanggar hukum persaingan usaha di Indonesia. Penetapan harga atau tarif yang dilakukan oleh Organda DKI Jakarta adalah dalam rangka melaksanakan instruksi dari pemerintah. Oleh karena itu, pengaturan mengenai tarif taksi sudah ada pengaturannya melalui peraturan perundang-undangan, sehingga seharusnya tindakan *price fixing agreement* tersebut bisa dikecualikan dari ketentuan hukum persaingan usaha dengan mengingat isi Pasal 50 huruf a UU Persaingan Usaha. Akan tetapi, tarif taksi yang mendapat persetujuan dari pemerintah hanya tarif atas taksi, 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 oleh pemerintah hanya boleh satu jenis tarif atau bisa lebih daripada satu jenis tarif? Dengan demikian, mengingat pihak yang menetapkan tarif bawah taksi adalah Organda DKI Jakarta sendiri –tanpa ada persetujuan dari pemerintah lagi– maka seharusnya untuk tindakan penetapan tarif bawah taksi adalah perjanjian yang dilarang dalam UU Persaingan Usaha.
2. Dampak yang sekiranya ditimbulkan dari perjanjian penetapan tarif bawah taksi tentunya memberikan hasil yang negatif terhadap persaingan usaha yang sehat karena menimbulkan perilaku dekadensi sebuah kompetisi (*lessening competition*). Seharusnya kompetisi memaksimalkan kesejahteraan konsumen dengan meningkatkan efisiensi alokasi dan juga efisiensi produksi, serta mendorong tindakan progresif dari pelaku usaha. Pada kasus ini, dampak dari

perjanjian penetapan tarif bawah angkutan taksi di DKI Jakarta membuat operator taksi bertarif bawah tidak efisien (inefisien) dalam memproduksi. Secara singkat efisiensi produksi berarti produsen (pelaku usaha) haruslah secara efisien dalam memproduksi barang dan atau jasa yang semaksimal mungkin dengan sumber daya yang serendah mungkin. Pada kenyataannya, memang tidak sedikit pelaku usaha taksi yang bertarif bawah melakukan hal yang tidak efisien dalam proses produksi, misalnya: tidak memenuhi standar pelayanan minimum sebagaimana yang telah ditetapkan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta. Sedangkan untuk efisiensi alokasi, adanya tarif taksi yang murah memberikan alternatif bagi masyarakat untuk menikmati jasa angkutan taksi. Efisiensi alokasi dapat dianggap berhasil apabila barang dan atau jasa yang dialokasikan diinginkan oleh masyarakat atau konsumen. Dalam hal ini, taksi yang bertarif bawah memberikan keinginan masyarakat untuk menikmati jasa angkutan taksi yang murah sekaligus produk substitusi dari angkutan taksi yang bertarif atas.

#### **4.2 Saran**

Saran yang Penulis dapat sampaikan dari kesimpulan diatas adalah:

1. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) sebagai aparat penegak hukum persaingan usaha di Indonesia:
  - a. KPPU perlu membuat Pedoman Pasal 5 tentang Penetapan Harga dalam UU Persaingan Usaha, khususnya penjelasan mengenai unsur “perjanjian”, agar nantinya dapat diketahui cakupan arti unsur “perjanjian” menurut hukum persaingan usaha.
  - b. KPPU dapat berperan melalui kewenangan advokasi yang dimilikinya sebagai suatu pendekatan perubahan yang bersifat struktural. Selama ini

perilaku atau tindakan asosiasi didukung oleh kebijakan pemerintah yang tidak mendorong kearah persaingan. Perlu diingat bahwa tidak mudah untuk merubah suatu perilaku atau tindakan yang telah terpolad dan berjalan dalam waktu yang lama. Solusi yang ditawarkan oleh KPPU tidak perlu memberikan hukuman yang bersifat *ultimum remedium*, apalagi janganlah pula mengambil tindakan yang terlalu ekstrem seperti membubarkan asosiasi, karena dengan membubarkan asosiasi belum tentu ikut memusnahkan praktek kartel dan oligopoli.

2. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta cq. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sebagai regulator dan pengawas angkutan jalan dan lalu lintas untuk wilayah DKI Jakarta:

- a. Merubah kebijakan penetapan tarif taksi di DKI Jakarta dengan 2 (dua) pilihan yang dapat dilakukan. Pilihan yang pertama adalah pemerintah menetapkan satu jenis tarif yang menjadi ambang atas tarif angkutan taksi di DKI Jakarta, sehingga tidak mengizinkan DPD Organda DKI Jakarta untuk menetapkan tarif bawah taksi dan kepada seluruh operator taksi berhak menentukan besaran tarifnya asalkan tidak melebihi ambang atas yang ditetapkan pemerintah, dan apabila DPD Organda DKI Jakarta menetapkan tarif bawah taksi lagi kedepannya, perlu ada tindakan tegas disertai sanksi dari pemerintah provinsi DKI Jakarta; atau
- b. Pilihan yang kedua adalah pemerintah bersifat netral terhadap masalah tarif dan mengembalikan kepada masing-masing operator taksi. Seandainya pemerintah mengambil pilihan ini, maka pemerintah dianggap mengikuti paham *laissez-faire*. Seandainya paham tersebut diikuti, maka sekiranya akan muncul suatu kejadian Darwinisme dari sudut sosial atau *social Darwinism* maknanya adalah dalam dunia bisnis tidak lebih dari sekedar hukum alam tentang *survival of the fittest* atau “seleksi alam” yang diterapkan pada wilayah ekonomi. Jadi, operator

taksi yang kuat dan paling mendapat kepercayaan masyarakat akan bertahan, dan operator taksi yang lemah dan paling tidak mendapat kepercayaan masyarakat akan jatuh dan punah (hilang). Disamping itu ada juga Darwinisme ekonomi (*economic Darwinism*) yang mana menyatakan bahwa ukuran perusahaan dan konsentrasi industri ditentukan sepenuhnya oleh kaidah-kaidah efisiensi ekonomi.

- c. Menghukum dengan pemberian sanksi administratif kepada setiap operator taksi yang tidak mematuhi atau tidak memenuhi standar pelayanan minimum angkutan taksi, sebagaimana yang sudah ditentukan dalam Surat Keputusan Gubernur DKI Jakarta No. 1065 Tanggal 11 Juni 2008.
3. DPD Organda DKI Jakarta sebagai asosiasi angkutan untuk wilayah provinsi DKI Jakarta:
    - a. Organda DKI Jakarta sebaiknya tidak perlu lagi menetapkan tarif bawah taksi. Dengan demikian, DPD Organda DKI Jakarta ikut berperan dengan memajukan iklim kompetisi kepada semua anggotanya dan merangsang para anggotanya untuk melakukan usahanya secara efisien.
    - b. Organda DKI Jakarta untuk kedepannya tetap menjadi mitra pemerintah dan badan perwakilan dari operator-operator taksi di DKI Jakarta dalam menyusun usulan tarif baru taksi yang hendak diberikan kepada pemerintah provinsi DKI Jakarta.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. BUKU DAN JURNAL HUKUM

Anggraini, A.M. Tri. *Perspektif Perjanjian Penetapan Harga Menurut Hukum Persaingan Usaha dalam Masalah-Masalah Hukum Kontemporer*. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2006.

Barnette, Curtis H. "The Importance of Alternative Dispute Resolution: Reducing Litigation Costs as a Corporate Objective." *Antitrust*, Vol. 53, 1984.

Boediono. *Seri Sinopsis Pengantar Ilmu Ekonomi No. 1 Ekonomi Mikro*. Ed. ke-2. Yogyakarta: BPFE, 2002.

Bork, Robert H. "The Rule of Reason and The Per Se Concept: Price Fixing and Market Division." *The Yale Law Journal*, No. 5, Vol. 74, April 1985.

Cahyadi, Antonius dan E. Fernando M. Manullang. *Pengantar ke Filsafat Hukum*. Cet. ke-3. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010.

Case, Karl E. dan Ray C. Fair, *Prinsip-Prinsip Ekonomi [Principles of Economics]*. Ed. ke-5. Diterjemahkan oleh Benyamin Molan. Jakarta: Prenhallindo, 2002.

Clarke, Philip dan Stephen Corones. *Competition Law and Policy*. New York: Oxford University Press, 2006.

Fried, Harold O., C.A. Knox Lovell, dan Shelton S. Schmidt ed. *The Measurement of Productive Efficiency: Techniques and Applications*. New York: Oxford University Press, 1993.

Friedman, James W. *Oligopoly Theory*. New York: Cambridge University Press, 1983.

Fukuyama, Francis. *The End of History and The Last Man*. New York: Macmillan Inc., 1992.

- Gellhorn, Ernest dan William E. Kovacic. *Antitrust Law dan Economics in a Nutshell*. 4<sup>th</sup> Ed. St. Paul: West Pub. Co., 1994.
- Hansen, Knud, *et. al.* *Undang-Undang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. Jakarta: Katalis Publishing, 2002.
- Harrington, Joseph E., Jr. *How do Cartles Operate: Foundations and Trends In Microeconomics*. Baltimore: Departement of Economics, John Hopkins University, 2006.
- Hermansyah. *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008.
- Ibrahim, Johnny. *Hukum Persaingan Usaha: Filosofi, Teori, dan Implikasi Penerapannya di Indonesia*. Cet. ke-2. Malang: Bayumedia Publishing, 2007.
- Joekes, Susan dan Phil Evans. *Competition and Development: The Power of Competitive Markets*. Canada: International Development Research Center, 2008.
- Jones, Alison dan Brenda Sufrin. *EC Competition Law: Text, Cases, and Materials*. 3<sup>rd</sup> Ed. New York: Oxford University Press, 2008.
- Kamaluddin, Rustian. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori, dan Kebijakan*. Jakarta: Penerbit Ghalia Indonesia, 2003.
- Leslie, Christopher R. "Achieving Efficiency thorough Collusion: A Market Failure Defense to Horizontal Price Fixing," *California Law Review*, No. 1, Vol. 81, January 1993.
- Lubis, Andi Fahmi, *et. al.* *Hukum Persaingan Usaha Antara Teks dan Konteks*. Jakarta: Deutsche Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 2009.

- Mamudji, Sri, *et. al. Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*. Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005.
- \_\_\_\_\_ dan Hang Rahardjo. *Teknik Menyusun Karya Tulis Ilmiah*. Jakarta: Bahan Kuliah Metode Penelitian dan Penulisan Hukum, 2009.
- Martin, Stephen. *Industrial Economics: Economic Analysis and Public Policy*. 2<sup>nd</sup> Ed. New York: Macmillan Publishing Company, 1994.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Cet. ke-6. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2010.
- Neumann, Manfred dan Jürgen Weigand *ed. The International Handbook of Competition*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing Ltd., 2004.
- Pakpahan, Normin. *Pokok-Pokok Pikiran Tentang Hukum Persaingan Usaha*. Cet. ke-2. Jakarta: Kantor Menteri Negara Bidang Ekonomi, Keuangan dan Pengawasan Pembangunan, 1994.
- Posner, Richard A. *Antitrust law*. 2<sup>nd</sup> Ed. Chicago: The University of Chicago Press Ltd., 2001.
- Ross, Stephen F. *Principles of Antitrust Law*. New York: The Foundation Press, 1993.
- Sirait, Ningrum Natasya. *Asosiasi dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. Medan: Pustaka Bangsa Press, 2003.
- \_\_\_\_\_, *et. al. Ikhtisar Ketentuan Persaingan Usaha*. Jakarta: The Indonesia Netherlands National Legal Reform Program (NLRP), 2010.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Cet. ke-3. Jakarta: UI Press, 1986.
- Stuyck, Jules, *et. al. Competition Law in The EU and The Netherlands, a Practical Guide*. Netherlands: W.E.J Tjeenk Willink, 2000.

“The Per Se Illegality of Price-Fixing: Sans Power, Purpose, or Effect.” *The University of Chicago Law Review*, Vol. 19, No. 4, 1952.

Tim Center For Finance, Investment and Securities Law (CFISEL) *ed. Litigasi Persaingan Usaha*. Tangerang: PT. Telaga Ilmu Indonesia, 2010.

Varoufakis, Yanis. *Foundations of Economics*. London: Routledge, 1998.

Warpani, Suwadjoko P. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB, 2002.

Winston, Michael D. *Lectures on Antitrust Economics*. Massachusetts: MIT Press, 2006.

## **B. KAMUS**

Bull, Victoria, *ed. Oxford Learner's Pocket Dictionary*. 4<sup>th</sup> Ed. New York: Oxford University Press, 2008.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Cet. ke-4. Ed. ke-2. Jakarta: Balai Pustaka, 1995.

Garner, Bryan A., *ed. Black's Law Dictionary*. 8<sup>th</sup> Ed. St. Paul: Thomson West Group, 2004.

## **C. PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Daerah Khusus Ibukota Jakarta. *Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau, Serta Penyebrangan di Propinsi DKI Jakarta*. Perda DKI Jakarta No. 12 Tahun 2003. Lembaran Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2003 No. 87.

\_\_\_\_\_. *Instruksi Gubernur KDKI Jakarta Tentang Jumlah Maksimum Badan Usaha dan Armada Angkutan Taksi Di Propinsi Daerah Khusus Ibukota*

Jakarta. Instruksi Gubernur KDKI Jakarta No. 214 Tahun 2002. Lembaran Lepas.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan*. Peraturan Gubernur DKI Jakarta No. 97 Tahun 2009.

\_\_\_\_\_. *Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tentang Ketentuan Perusahaan Angkutan Taksi di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta*. SK Gubernur KDKI Jakarta No. 1026 Tahun 1991. Lembaran Lepas 1991.

\_\_\_\_\_. *Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Perihal Persetujuan Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi*. SK Gubernur KDKI Jakarta No. 1065 Tahun 2008. Lembaran Lepas 2008.

Indonesia. Undang-Undang Dasar 1945.

\_\_\_\_\_. *UU Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. UU No. 5 Tahun 1999. LN No. 33 Tahun 1999. TLN No. 3817.

\_\_\_\_\_. *UU tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, UU No. 22 Tahun 2009. LN No. 96 Tahun 2009. TLN No. 5025.

\_\_\_\_\_. *Peraturan Pemerintah Tentang Angkutan Jalan*. PP No. 41 Tahun 1993. LN No. 59 Tahun 1993. TLN No. 3527.

Kementerian Perhubungan. *Keputusan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum*. Kepmen Perhubungan No. KM. 35 Tahun 2003.

\_\_\_\_\_. *Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Kota*. Kepmen Perhubungan No. PR.306/1/8/PHB-98.

Komisi Pengawas Persaingan Usaha. *Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Tentang Pedoman Pelaksana Pasal 1 ayat 10 UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Pasar Bersangkutan*. Peraturan KPPU No. 3 Tahun 2009.

United Nations. UNCATD Model Law on Competition 2010.

#### **D. SKRIPSI, TESIS, DAN DISERTASI**

Anggraini, A.M. Tri. “*Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat: Perse Illegal atau Rule of Reason*”. Disertasi Doktor Universitas Indonesia, Jakarta, 2003.

Ernawati, Asri. “*Penetapan Harga dalam Perspektif UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Studi Kasus Penetapan Tarif Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta)*”. Tesis Magister Universitas Indonesia, Jakarta, 2003.

#### **E. INTERNET**

<http://www.tempointeraktif.com/>

<http://www.kppu.go.id/>

<http://nasional.kompas.com/>

<http://murdox.multiply.com/>

<http://en.wikipedia.org/wiki/>

<http://econ-www.mit.edu/files/1176>

<http://www.jstor.org/>

**DAFTAR PERUSAHAAN TAKSI DI WILAYAH PROVINSI DKI JAKARTA\***

<b>No.</b>	<b>Nama Perusahaan</b>	<b>Nama Pimpinan</b>	<b>Alamat</b>	<b>Jumlah Armada</b>
	<b>Taksi Biasa :</b>			
1.	PT. Presiden Taksi	Ivan Gultom	Jl. A. Yani Kav. 98, Jaktim	6759
2.	PT. Steady Safe		Jl. RP Soeroso No. 24, Jakpus	25
3.	Kop. Pembela Tanah Air		Jl. RP Soeroso No. 24, Jakpus	100
4.	PT. Buana Metropolitan	Sri Pujiati	Jl. RP Soeroso No. 24, Jakpus	260
5.	PT. Wahana Artha Sentosa		Jl. RP Soeroso No. 24, Jakpus	25
6.	PT. Luhur Satria Dwiraya		Jl. RP Soeroso No. 24, Jakpus	100
7.	PT. Citra Pancakabraja		Jl. RP Soeroso No. 24, Jakpus	100
8.	PT. Primajasa Perdanaraya		Jl. Mayjen Sutoyo 32, Jaktim	400
9.	PT. Blue Bird	dr. Purnomo Prawiro	Jl. Mampang Raya No. 60, Jaksel	1600
10.	PT. Cendrawasih Pertiwi Jaya	dr. Purnomo Prawiro	Jl. Pegangsaan Dua Km. 4, Jakut	450
11.	PT. Morante Jaya	Noni S. Purnomo	Jl. Raya Penggilingan No. 14-15, Jaktim	500
12.	PT. Gamyra	Mintarsih	Jl. Condet Raya No. 31, Jaktim	700
13.	PT. Lintas Buana Taksi	Kresna P. Djoko S.	Jl. Bojong Raya Indah No. 6, Jakbar	200
14.	PT. Luhur Satria Sejatikencana	Kresna P. Djoko S.	Jl. Bojong Raya Indah No. 6, Jakbar	500
15.	PT. Dian Taksi	I Made Sutarjana	Jl. H. Sa'abah No. 26A, Joglo, Jakbar	800
16.	PT. Tridian Rejeki		Jl. Nabet No. 4, Meruya, Jakbar	100
17.	PT. Bhakti Dian Sardo		Jl. Suprpto No. 160, Jakpus	400
18.	PT. Sriyani Asti	Yuda Laksmiana	Jl. Pahlawan Revolusi No. 31, Jaktim	370
19.	PT. Ratax Armada	Sundiyanto	Jl. Kebayoran Lama	800

		Purnamadjaja	No. 12, Jaksel	
20.	PT. Centris Wahana Taksi	Arief Sukma	Jl. Halim Perdanakusuma No. 4, Jaktim	100
21.	PT. Sri Medali	Kastur Mulyadi	Jl. Halim Perdanakusuma No. 1, Jaktim	497
22.	PT. Express Transindo Utama	Daniel Podiman	Jl. Sukarjo Wiryopranoto No. 11, Jakbar	1000
23.	PT. Royal City	Henry Hadiutomo	Jl. Mayjen DI Panjaitan, Jaktim	673
24.	PT. Irdawan Multi Trans	Irwijanto B.	Jl. Raya Condet, Jaktim	200
25.	PT. Master Taxi Indonesia		Jl. Joglo Raya No. 45, Jakbar	710
26.	PT. Citra Transpor Nusantara	Mubha Kahar Muang	Jl. Nangka Selatan No. 88-89, Jaksel	1000
27.	Yayasan Gotong Royong		Jl. Tanah Merdeka No. 104, Jaktim	999
28.	Kop. Taksi Indonesia	Budiman Hutabarat	Jl. Tanah Merdeka No. 104, Jaktim	50
29.	Kosti Jaya		Jl. SD Ragunan, Ps. Minggu, Jaksel	1350
30.	Kop. Bima Sakti		Jl. SD Ragunan, Ps. Minggu, Jaksel	200
31.	Kop. Taksi Sepakat	J. Mesdy Nababan	Jl. Kayu Mas Selatan Raya No. 49, Jaktim	261
32.	Transkoveri DKI		Jl. Panjang No. 38, Jakbar	110
33.	Kop. Perisai Bangsa		Jl. H. Samali No. 31, Kalibata, Jaksel	300
34.	PT. Central Naga Europindo	Sri Andriyani L.	Jl. Raya Bojong Indah No. 6A, Jakbar	350
35.	PT. Prima Sarijati Agung	Kresna P. Djoko S.	Jl. Udayana No. 1A, Cililitan, Jaktim	250
36.	PT. Semesta Indo Prima	Drs. Herwan Gozali	Menara Rajawali Lt. 24, Jaksel	200
37.	PT. Tulus Sinar Selatan	Drs. Herwan Gozalo	Menara Rajawali Lt. 24, Jaksel	160
38.	Koptajasa	Otto Dharsono	Jl. Telaga Raya Kav. 942, Jakut	435
39.	PT. Bersatu Aman Sejahtera	Agustono Haliman	Jl. Raya Bekasi Km. 23, Jaktim	300

	<b>Taksi Eksekutif:**</b>			
1.	PT. Ratax Armada	Sundiyanto Purnamadjaja	Jl. Kebayoran Lama No. 12, Jaksel	75
2.	PT. Silver Bird	dr. Purnomo Prawiro	Jl. Mampang Raya No. 60, Jaksel	1072
3.	PT. Kharisma Muda	Yuli Indriyanto	Jl. Hayam Wuruk No. 6, Gambir, Jakpus	5
4.	PT. Panorama Transportasi, Tbk.	Satrianto Tirtawisata	Jl. Tanjung Selor No. 17, Cideng, Jakpus	200
5.	PT. Express Kencanakeelola Jayajasa	Daniel Podiman	Komp. Duta Mas Fatmawati, Jaksel	43

Ket:

\* data terakhir diperoleh bulan Maret 2011

\*\* Jenis layanan yang diberikan lebih mewah dibandingkan taksi biasa, karena taksi ini ditujukan kepada kalangan tertentu.

Sumber: Seksi Angkutan Orang Luar Trayek, Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.

**PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA  
NOMOR 12 TAHUN 2003  
TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN, KERETA API, SUNGAI DAN DANAU SERTA  
PENYEBERANGAN DI PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

Menimbang:

- a. bahwa dengan perkembangan kegiatan lalu lintas dan angkutan yang semakin meningkat, dan dalam rangka memberikan pelayanan kepada masyarakat, khususnya di bidang lalu lintas dan angkutan sejalan dengan pelaksanaan otonomi Daerah, perlu mengatur ketentuan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
- b. bahwa sehubungan dengan hal sebagaimana dimaksud pada huruf a, perlu menetapkan pengaturan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan dengan Peraturan Daerah.

Mengingat:

1. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1980 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1980 Nomor 83, Tambahan Lembaran Negara Tahun 1980 Nomor 3186);
2. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 47, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3479);
3. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480);
4. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 Tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 98, Tambahan Lembaran Nomor 3493);
5. Undang-undang Nomor 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1996 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3647);
6. Undang-undang Nomor 23 Tahun 1997 tentang Pengelolaan Lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1997 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3699);
7. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3839);
8. Undang-undang Nomor 34 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Propinsi Daerah Khusus ibukota Negara Republik Indonesia Jakarta (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 146 Tambahan Lembaran Negara Nomor 3878);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3527);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3528);

11. Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 63, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3528);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3530);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Prasarana dan Sarana Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 133, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3777);
14. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 1998 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 189, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3795);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 187, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3907);
16. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 54, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3952);
17. Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 160, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4001);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 127, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2145);
19. Peraturan Pemerintah No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 95, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4227);
20. Peraturan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 6 Tahun 1999 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 1999 Nomor 23);
21. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2001 tentang Bentuk Susunan Organisasi dan Tata Kerja Perangkat Daerah dan Sekretariat Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2001 Nomor 66);
22. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 8 Tahun 2001 tentang Pokok-Pokok Pengelolaan Keuangan Daerah (Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2001 Nomor 67).

Dengan persetujuan:

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA  
JAKARTA

MEMUTUSKAN:

Menetapkan:

PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN, KERETA API, SUNGAI DAN DANAU SERTA PENYEBERANGAN DI PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

## **BAB I**

### **KETENTUAN UMUM**

## Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan

1. Daerah adalah Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
3. Gubernur adalah Gubernur Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
4. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang selanjutnya disingkat DPRD adalah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
5. Dinas Perhubungan adalah Dinas Perhubungan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta  
Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum Trotoar adalah bagian dari jalan yang diperuntukkan bagi pejalan kaki.
6. Jaringan Transportasi Kota adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan transportasi kota untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan.
7. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.
8. Tempat Pemberhentian (Halte) adalah tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang.
9. Kendaraan adalah suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.
10. Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.
11. Kendaraan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
12. Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor beroda dua atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping.
13. Mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi,
14. Mobil Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
15. Mobil Barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.
16. Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer
17. Kendaraan Khusus adalah kendaraan bermotor selain daripada kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang, yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus.
18. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.
19. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan bermotor penariknya.
20. Pengujian berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus.

21. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.
22. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
23. Trayek Tetap dan Teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan teratur, dengan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.
24. Angkutan Kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kota atau wilayah ibukota Kabupaten atau dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan mempergunakan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.
25. Angkutan Perbatasan adalah angkutan kota dan/atau angkutan perdesaan yang memasuki wilayah kecamatan yang berbatasan langsung pada Kabupaten atau Kota lainnya baik yang melalui satu propinsi maupun lebih dari satu propinsi.
26. Angkutan Lingkungan adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang dioperasikan dalam wilayah operasi terbatas pada kawasan tertentu.
27. Jalan Rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api.
28. Kereta Api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya yang akan atau sedang bergerak di jalan rel.
29. Angkutan kereta api kota yang selanjutnya disebut angkutan kereta api adalah pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api yang seluruh jaringannya terletak dalam satu wilayah kota dan/atau lebih wilayah kota dan kabupaten yang berdekatan dan merupakan satu kesatuan ekonomi dan sosial.
30. Prasarana Kereta Api adalah jalur dan stasiun kereta api, termasuk fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan.
31. Sarana Kereta Api adalah segala sesuatu yang dapat bergerak di atas jalan rel.
32. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana kereta api di jalan rel.
33. Jalur kereta api adalah daerah yang meliputi daerah manfaat jalan kereta api, daerah milik jalan kereta api dan daerah pengawasan jalan kereta api termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya, yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
34. Jaringan Jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu sama lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
35. Pelayanan angkutan kereta api adalah pelayanan jasa angkutan kereta api dalam jaringan jalur kereta api.
36. Jaringan pelayanan angkutan kereta api adalah jaringan jalur kereta api yang dilayani angkutan kereta api.
37. Pelayanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, pelabuhan, serta keamanan dan keselamatannya.
38. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun, yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga angin atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.
39. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

40. Pelabuhan Umum adalah pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum.
41. Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk angkutan penyeberangan.
42. Jaringan Transportasi Sungai dan Danau adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas yang berwujud alur sungai dan danau sehingga membentuk suatu jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan sungai dan danau.
43. Jaringan Transportasi Penyeberangan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas yang berwujud alur penyeberangan sehingga membentuk suatu jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan penyeberangan.
44. Sarana Bantu Navigasi Pelayaran adalah sarana yang dibangun atau terbentuk secara alami yang berada di luar kapal yang berfungsi membantu navigator dalam menentukan posisi dan/atau haluan kapal serta memberitahukan bahaya dan/atau rintangan pelayaran untuk kepentingan keselamatan berlayar.
45. Kelaiklautan kapal adalah keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, pemuatan, kesehatan dan kesejahteraan awak kapal serta penumpang dan status hukum kapal untuk berlayar diperairkan tertentu.
46. Dewan Transportasi Kota adalah suatu organisasi yang menampung aspirasi masyarakat dan memberikan bahan pertimbangan terhadap penyusunan kebijakan Pemerintah Daerah dalam bidang transportasi.

## **BAB II KETERPADUAN ANTAR MODA TRANSPORTASI**

### **Pasal 2**

- (1) Rencana Umum Jaringan Transportasi Kota ditetapkan berdasarkan kebutuhan transportasi mengacu kepada Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- (2) Rencana Umum Jaringan Transportasi Kota diwujudkan dalam Pola Transportasi Makro.
- (3) Pola Transportasi Makro ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

## **BAB III PRASARANA**

### **Bagian Pertama Angkutan Jalan**

#### **Paragraf I Kelas Jalan**

### **Pasal 3**

- (1) Untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan jalan dibagi dalam beberapa kelas.
- (2) Kelas jalan pada ruas jalan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (3) Kelas jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), wajib dibukukan pada buku jalan.

**Paragraf 2**  
**Terminal**

**Pasal 4**

- (1) Terminal Angkutan Jalan terdiri dari:
  - a. Terminal penumpang;
  - b. Terminal barang.
- (2) Lokasi terminal penumpang dan terminal barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dan b ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

**Pasal 5**

- (1) Setiap kendaraan umum dalam trayek wajib memasuki terminal sebagaimana yang tercantum dalam kartu pengawasannya.
- (2) Setiap mobil barang umum wajib bongkar muat barang di terminal barang atau di tempat-tempat yang telah ditentukan.
- (3) Pembangunan, pengelolaan, pemeliharaan, pengawasan dan penertiban terminal penumpang dan barang dilakukan oleh Dinas Perhubungan.
- (4) Untuk pelaksanaan pembangunan, pengelolaan dan pemeliharaan terminal sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Dinas Perhubungan dapat bekerjasama dengan Pihak Ketiga.

**Pasal 6**

- (1) Setiap orang atau badan usaha yang melakukan kegiatan usaha di dalam terminal penumpang dan/atau terminal barang wajib mendapat izin tertulis dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Setiap orang dilarang:
  - a. menjajakan barang dagangan dengan cara mengasong atau melakukan usaha tertentu selain sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dengan mengharapkan imbalan di dalam terminal penumpang dan terminal barang.
  - b. melakukan pekerjaan atau bertindak sebagai perantara karcis kendaraan umum.

**Paragraf 3**  
**Fasilitas Pemberhentian**

**Pasal 7**

- (1) Di tempat-tempat tertentu pada jalur angkutan penumpang umum dalam trayek, dilengkapi dengan fasilitas pemberhentian berupa bangunan halte dan/atau rambu yang menyatakan tempat pemberhentian kendaraan umum.
- (2) Penempatan fasilitas pemberhentian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berada di sebelah kiri jalan kecuali ditentukan lain oleh Gubernur.
- (3) Setiap kendaraan umum dalam trayek wajib menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat pemberhentian berupa bangunan halte atau tempat pemberhentian kendaraan umum yang dinyatakan dengan rambu.
- (4) Untuk kendaraan umum tidak dalam trayek dapat menaikkan dan atau menurunkan penumpang di tempat sebagaimana dimaksud pada ayat (3).
- (5) Dilarang memanfaatkan atau menggunakan tempat pemberhentian berupa bangunan halte untuk kegiatan selain kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang tanpa izin Gubernur.

**Paragraf 4**  
**Fasilitas Parkir**

**Pasal 8**

- (1) Fasilitas parkir dapat diselenggarakan pada badan jalan dan di luar badan jalan.
- (2) Penggunaan badan jalan untuk fasilitas parkir hanya dapat dilakukan pada jalan kolektor dan/atau lokal dengan memperhatikan kondisi jalan dan lingkungannya, kondisi lalu lintas dan aspek keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.
- (3) Penyelenggaraan fasilitas parkir pada badan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), hanya dapat diselenggarakan pada tempat-tempat yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (4) Penyelenggaraan fasilitas parkir umum di luar badan jalan dapat diselenggarakan oleh Badan Usaha atau perorangan.
- (5) Pengaturan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan perparkiran ditetapkan dengan Peraturan Daerah tersendiri.

**Bagian Kedua**  
**Angkutan Kereta Api**

**Paragraf 1**  
**Lingkup Prasarana**

**Pasal 9**

Prasarana kereta api meliputi:

- a. Jalur kereta api;
- b. Stasiun kereta api;
- c. Fasilitas operasional sarana kereta api.

**Paragraf 2**  
**Jalur Kereta Api**

**Pasal 10**

- (1) Perencanaan dan pembangunan jaringan jalur kereta api ditetapkan dengan keputusan Gubernur dengan mempertimbangkan aspek-aspek sebagai berikut:
  - a. kebutuhan transportasi kota;
  - b. rencana tata ruang wilayah;
  - c. keterpaduan dengan jaringan jalur kereta api nasional;
  - d. keterpaduan intra dan antar moda transportasi;
  - e. keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya;
  - f. keselamatan dan kelancaran operasi kereta api:
- (2) Penyusunan, pengembangan, peninjauan dan/atau penyempurnaan terhadap rencana umum jaringan jalur kereta api nasional di Daerah harus mendapat rekomendasi dari Gubernur.

**Pasal 11**

- (1) Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air dan atau prasarana lain yang menimbulkan atau memerlukan persambungan, pemotongan atau penyinggungan dengan jalur kereta api, dilakukan setelah mendapat izin dari Gubernur atau pejabat yang ditunjuk.
- (2) Pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan dengan memperhatikan:
  - a. rencana umum jaringan jalur kereta api;
  - b. keamanan konstruksi jalan rel;
  - c. keselamatan dan kelancaran operasi kereta api;
  - d. persyaratan teknis bangunan dan keselamatan serta keamanan di perlintasan.

### **Pasal 12**

- (1) Untuk kelancaran dan keselamatan pengoperasian kereta api, Pemerintah Daerah menetapkan pengaturan mengenai jalur kereta api yang meliputi daerah manfaat jalan kereta api, daerah milik jalan kereta api dan daerah pengawasan jalan kereta api termasuk bagian bawahnya serta ruang bebas di atasnya.
- (2) Jalan rel dapat berada di:
  - a. permukaan tanah;
  - b. bawah permukaan tanah; dan
  - c. atas permukaan tanah.
- (3) Konstruksi jalan rel sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dapat berupa rel tunggal maupun rel ganda.

### **Paragraf 3**

#### **Stasiun Kereta Api**

### **Pasal 13**

- (1) Stasiun kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf b, berfungsi untuk:
  - a. keperluan naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang;
  - b. keperluan operasi kereta api;
  - c. keperluan pergantian antar moda.
- (2) Stasiun kereta api wajib dilengkapi dengan fasilitas untuk:
  - a. naik turun penumpang;
  - b. bongkar muat barang;
  - c. operasi kereta api;
  - d. fasilitas umum lainnya.
- (3) Fasilitas sebagaimana dimaksud pada ayat (2), harus memenuhi persyaratan:
  - a. keselamatan, kenyamanan dan kemudahan untuk penumpang;
  - b. keselamatan dan kemudahan untuk bongkar muat barang;
  - c. keselamatan dan keamanan operasi kereta api.

### **Pasal 14**

Penetapan lokasi dan pembangunan stasiun kereta api harus memperhatikan:

- a. rencana tata ruang wilayah;
- b. rencana umum jaringan jalur kereta api nasional dan propinsi;
- c. kepentingan operasi kereta api.

- d. memperhatikan keterpaduan antar dan inter moda transportasi.

#### **Pasal 15**

- (1) Pada setiap stasiun kereta api ditetapkan daerah lingkungan kerja dengan batas-batas tertentu yang jelas.
- (2) Batas-batas daerah lingkungan kerja stasiun kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Keputusan Gubernur setelah mendapat pertimbangan dari pejabat yang berwenang di bidang pertanahan.

#### **Pasal 16**

Di stasiun kereta api dapat diselenggarakan kegiatan usaha penunjang, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### **Paragraf 4**

#### **Fasilitas Operasional**

#### **Pasal 17**

Fasilitas operasional kereta api terdiri dari:

- a. peralatan persinyalan;
- b. instalasi listrik;
- c. peralatan telekomunikasi.

#### **Pasal 18**

- (1) Peralatan persinyalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 huruf a berfungsi sebagai:
  - a. petunjuk;
  - b. pengontrol.
- (2) Peralatan persinyalan yang berfungsi sebagai petunjuk terdiri dari:
  - a. sinyal, yang berfungsi untuk menunjukkan kondisi operasi kereta api;
  - b. tanda, yang berfungsi untuk menunjukkan isyarat yang akan dilaksanakan oleh petugas yang mengendalikan pergerakan sarana kereta api;
  - c. marka, yang berfungsi untuk menunjukkan kondisi tertentu suatu tempat.
- (3) Peralatan persinyalan sebagai pengontrol berfungsi untuk mengontrol persinyalan.

#### **Pasal 19**

- (1) Instalasi listrik dipergunakan untuk menggerakkan kereta api bertenaga listrik, fungsinya persinyalan listrik dan peralatan telekomunikasi.
- (2) Instalasi listrik sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
  - a. pencatu daya listrik;
  - b. peralatan transmisi.

#### **Pasal 20**

- (1) Peralatan telekomunikasi berfungsi untuk menunjang kegiatan penyampaian informasi dan/atau komunikasi bagi kepentingan operasi kereta api.
- (2) Informasi dan/atau kegiatan komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus direkam pada alat perekam.

**Bagian Ketiga**  
**Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan**

**Paragraf 1**  
**Pelabuhan**

**Pasal 21**

- (1) Lokasi pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan ditetapkan dengan keputusan Gubernur dengan memperhatikan kebutuhan transportasi yang ada.
- (2) Pelabuhan yang digunakan untuk angkutan sungai, danau dan penyeberangan harus memenuhi persyaratan teknis operasional sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (3) Penyelenggaraan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan dilakukan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (4) Penyelenggaraan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), meliputi kegiatan:
  - a. pengadaan;
  - b. pengoperasian;
  - c. pemeliharaan;
  - d. pengendalian.
- (5) Pengadaan, pengoperasian dan pemeliharaan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan dapat dilakukan oleh pihak ketiga atas persetujuan Gubernur.

**Paragraf 2**  
**Sarana Bantu Navigasi Pelayaran**

**Pasal 22**

- (1) Sarana bantu navigasi pelayaran terdiri dari peta pelayaran, lampu suar, rambu-rambu dan tanda-tanda lain baik yang dibangun maupun terbentuk secara alami.
- (2) Penyediaan, pengoperasian dan pemeliharaan sarana bantu navigasi pelayaran dilakukan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**BAB IV**  
**SARANA**

**Bagian Pertama**  
**Angkutan Jalan**

**Paragraf 1**  
**Kendaraan**

**Pasal 23**

- (1) Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.

- (2) Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan dirakit di dalam negeri atau diimpor, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.

## **Paragraf 2 Pengujian**

### **Pasal 24**

- (1) Setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan umum yang dioperasikan di jalan wajib dilakukan uji berkala.
- (2) Pelaksanaan uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh Dinas Perhubungan.
- (3) Uji berkala kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan atas permohonan yang bersangkutan dengan menunjukkan surat-surat sebagai keterangan kelengkapan kendaraan bermotor yang akan di uji sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (4) Terhadap kendaraan bermotor yang telah dinyatakan lulus uji berkala, diberikan tanda bukti lulus uji berupa buku uji, tanda uji berkala dan tanda samping.
- (5) Masa berlaku uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1), selama 6 (enam ) bulan.
- (6) Secara periodik, dilakukan kalibrasi peralatan uji kendaraan bermotor.
- (7) Persyaratan dan tata cara permohonan uji berkala ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

### **Pasal 25**

Tanda bukti lulus uji kendaraan bermotor merupakan salah satu syarat untuk permohonan perpanjangan, perubahan maupun penggantian surat tanda nomor kendaraan bermotor dan tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor.

### **Pasal 26**

- (1) Lokasi pengujian kendaraan bermotor ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (2) Pengadaan lahan, pembangunan dan perawatan tempat pengujian kendaraan bermotor dilakukan oleh Dinas Perhubungan.
- (3) Pengadaan dan perawatan Alat Uji Kendaraan Bermotor dilakukan oleh Dinas Perhubungan.
- (4) Dalam pelaksanaan pengadaan, pembangunan dan perawatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan (3), Dinas Perhubungan dapat bekerjasama dengan pihak ketiga dengan persetujuan Gubernur.

### **Pasal 27**

- (1) Kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus yang dibuat dan/atau dirakit dan/atau diimpor dan/atau dimodifikasi dalam jumlah tidak melebihi sepuluh unit untuk masing-masing tipe kendaraan wajib memiliki pengesahan rancang bangun dan rekayasa dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat.
- (2) Setiap kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), kecuali mobil penumpang bukan umum dan sepeda motor wajib memperoleh surat keterangan hasil pemeriksaan mutu yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan.

- (3) Surat keterangan hasil pemeriksaan mutu sebagaimana dimaksud pada ayat (2), berlaku sebagai sertifikat registrasi uji tips.

#### **Pasal 28**

- (1) Permohonan uji berkala untuk yang pertama kali diajukan secara tertulis dan memenuhi persyaratan berdasarkan peraturan yang berlaku.
- (2) Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diajukan kepada pelaksana pengujian di wilayah pengujian yang bersangkutan

#### **Pasal 29**

- (1) Setiap orang dilarang melakukan pekerjaan atau bertindak sebagai perantara pengujian kendaraan bermotor kecuali dengan kuasa yang bersangkutan.
- (2) Setiap badan usaha dilarang melakukan pekerjaan atau bertindak sebagai perantara pengujian kendaraan bermotor tanpa izin Gubernur.
- (3) Tata cara dan persyaratan untuk mendapatkan izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan (2), akan diatur lebih lanjut dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 30**

- (1) Dalam rangka menjamin keselamatan, kenyamanan dan kelestarian lingkungan hidup ditetapkan batas umur kendaraan angkutan umum.
- (2) Batas umur kendaraan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 31**

- (1) Dalam rangka menjamin keselamatan dan keamanan bagi pengguna kendaraan bermotor baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum ditetapkan prosentase penembusan cahaya pada kaca-kaca kendaraan bermotor.
- (2) Penetapan dan penerapan prosentasi penembusan cahaya pada kaca-kaca kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur

#### **Pasal 32**

- (1) Setiap kendaraan tidak bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

### **Paragraf 3**

#### **Bengkel Umum dan Karoseri Kendaraan**

#### **Pasal 33**

- (1) Setiap perusahaan bengkel umum untuk pengujian berkala dan/atau karoseri kendaraan bermotor wajib mendapat izin perusahaan dari Gubernur.
- (2) Untuk mendapatkan izin perusahaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib mendapat rekomendasi teknis dari Dinas Perhubungan.

### **Paragraf 4**

#### **Penderekan oleh Pemerintah Daerah**

#### **Pasal 34**

- (1) Kendaraan bermotor yang mengalami kerusakan teknis dan berhenti dan/atau parkir pada tempat yang dilarang untuk berhenti dan/atau parkir dilakukan pemindahan kendaraan dengan cara menderek kendaraan ke tempat penyimpanan kendaraan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah.
- (2) Kendaraan bermotor yang berhenti atau parkir pada tempat yang dilarang dilakukan penguncian ban kendaraan dan setelah jangka waktu lima belas menit dilakukan pemindahan kendaraan ke tempat penyimpanan kendaraan yang disediakan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Dalam melakukan pemindahan kendaraan sebagaimana dimaksud ayat (1), petugas berwenang harus bertanggung jawab atas kelengkapan dan keutuhan kendaraan beserta muatannya.
- (4) Kepada pengemudi/pemilik/penanggung jawab kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dikenakan retribusi:
  - a. menarik/menderek kendaraan bermotor;
  - b. penggunaan tempat penyimpanan kendaraan bermotor.
- (5) Besarnya retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf a dan b, ditetapkan dalam Peraturan Daerah tersendiri.
- (6) Setelah dilakukan penderekan segera dilakukan pemberitahuan kepada pemilik kendaraan oleh Dinas Perhubungan dalam waktu 1 x 24 jam.
- (7) Setelah disampaikan pemberitahuan secara tertulis kepada pemilik kendaraan dan kendaraan yang bersangkutan tidak diambil dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan, maka terhadap kendaraan tersebut akan diselesaikan menurut prosedur sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

#### **Paragraf 5**

#### **Penderekan oleh Badan Hukum Indonesia**

#### **Pasal 35**

- (1) Setiap pengusaha mobil derek wajib memiliki izin usaha dari Gubernur.
- (2) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
- (3) Penderekan kendaraan bermotor dilakukan atas prakarsa pengemudi/pemilik/penanggung jawab kendaraan itu sendiri dengan atau tanpa bantuan Petugas yang berwenang dan dikenakan biaya menarik/menderek.
- (4) Besarnya biaya menarik/menderek kendaraan bermotor ditetapkan dengan Keputusan Gubernur.
- (5) Setiap peregang izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi ketentuan perizinan.
- (6) Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dicabut apabila pemegang izin tidak memenuhi kewajiban sebagaimana dimaksud pada ayat (5).
- (7) Tata cara persyaratan untuk mendapatkan izin dan prosedur pencabutan izin usaha ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Bagian Kedua**

#### **Angkutan Kereta Api**

**Paragraf 1**  
**Jenis Sarana**

**Pasal 36**

- (1) Sarana kereta api berdasarkan fungsinya terdiri dari:
  - a. sarana penggerak;
  - b. sarana pengangkut penumpang atau barang;
  - c. sarana untuk keperluan khusus.
- (2) Sarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus sesuai dengan spesifikasi prasarana kereta api yang berlaku.

**Paragraf 2**  
**Sarana Penggerak**

**Pasal 37**

Sarana penggerak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) huruf a, harus memenuhi persyaratan teknis sesuai ketentuan yang berlaku meliputi:

- a. rangka dasar dan badan;
- b. perangkat penggerak;
- c. peralatan keselamatan;
- d. alat perangkai;
- e. peralatan pengendali.

**Paragraf 3**  
**Sarana Pengangkut Penumpang atau Barang**

**Pasal 38**

- (1) Sarana pengangkut penumpang atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 ayat (1) huruf b, harus memenuhi persyaratan teknis, meliputi:
  - a. rangka dasar dan badan;
  - b. perangkat penggerak;
  - c. peralatan keselamatan;
  - d. alat perangkai;
  - e. peralatan pengendali.
- (2) Selain persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1), sarana pengangkut penumpang atau barang harus juga memenuhi:
  - a. sarana pengangkut penumpang harus pula dilengkapi dengan pintu, jendela dan fasilitas pelayanan penumpang.
  - b. sarana pengangkut barang harus pula dilengkapi dengan fasilitas untuk memudahkan bongkar muat.
- (3) Dalam hal sarana pengangkut penumpang memiliki alat penggerak sendiri selain persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) huruf a, harus pula memenuhi persyaratan teknis sarana penggerak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37.

**Pasal 39**

Gubernur dalam hal ini Dinas Perhubungan mengembangkan rancang bangun dan rekayasa sarana dan prasarana kereta api.

**Paragraf 4**  
**Perawatan, Pemeriksaan dan Pengujian**

**Pasal 40**

- (1) Perawatan sarana dan prasarana kereta api dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan dapat dilaksanakan oleh pihak ketiga dengan persetujuan Gubernur.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai perawatan sarana dan prasarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

**Pasal 41**

- (1) Pemeriksaan dan pengujian sarana dan prasarana kereta api diselenggarakan oleh Dinas Perhubungan.
- (2) Pemeriksaan dan pengujian sarana dan prasarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan dengan memperhatikan persyaratan teknis.

**Pasal 42**

- (1) Pemeriksaan dan pengujian sarana kereta api dilaksanakan untuk pertama kali sebelum dioperasikan dan selanjutnya secara berkala sekurang-kurangnya sekali dalam 1 (satu) tahun.
- (2) Sarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), yang telah lulus pemeriksaan dan pengujian diberikan tanda lulus.
- (3) Pemeriksaan dan pengujian prasarana kereta api, khususnya untuk jalan rel termasuk jembatan dan terowongan, peralatan persinyalan, instalasi listrik dan peralatan telekomunikasi, dilakukan sekurang-kurangnya sekali dalam 1 (satu) tahun.

**Bagian Ketiga**  
**Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan**

**Paragraf 1**  
**Jenis Sarana**

**Pasal 43**

- (1) Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan dilakukan dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaikan dan diperuntukkan bagi angkutan sungai, danau dan penyeberangan.
- (2) Penempatan dan pengoperasian kapal pada setiap lintas penyeberangan harus sesuai dengan spesifikasi teknis lintas dan fasilitas pelabuhan penyeberangan yang akan dilayani.
- (3) Kapal yang tidak memenuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), tidak boleh beroperasi.

**Pasal 44**

Ketentuan tentang kecepatan maksimum kapal ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

**Paragraf 2**  
**Pemeriksaan Kapal**

**Pasal 45**

- (1) Untuk memenuhi persyaratan teknis kelaiklautan kapal dan jaminan keselamatan pelayaran wajib dilakukan pemeriksaan kapal pada setiap pemberangkatan kapal.
- (2) Pemeriksaan kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh petugas yang berwenang.

**BAB V**  
**PENGEMUDI ANGKUTAN JALAN**

**Pasal 46**

- (1) Untuk mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Setiap pengemudi kendaraan bermotor wajib membawa Surat Izin Mengemudi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), selama mengemudikan kendaraan.

**Pasal 47**

- (1) Setiap pengemudi kendaraan pribadi dalam mengemudikan kendaraan wajib:
  - a. mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar;
  - b. tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat terlarang lainnya;
  - c. mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya;
  - d. menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor dan surat izin mengemudi;
  - e. mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum;
  - f. memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih, dan mempergunakan helm bagi pengemudi kendaraan bermotor roda 2 atau bagi pengemudi kendaraan bermotor roda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah.
- (2) Setiap pengemudi kendaraan umum yang bertugas dalam pengoperasian kendaraan untuk pelayanan angkutan umum wajib:
  - a. mampu mengemudikan kendaraannya dengan wajar.
  - b. mematuhi ketentuan di bidang pelayanan dan keselamatan angkutan.
  - c. memakai pakaian seragam perusahaan yang dilengkapi dengan identitas perusahaan, yang harus dipakai pada waktu bertugas.
  - d. memakai kartu pengenalan pegawai yang dikeluarkan oleh perusahaan.
  - e. bertingkah laku sopan, ramah dan tidak merokok selama dalam kendaraan.
  - f. tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat terlarang lainnya.
  - g. mematuhi waktu kerja, waktu istirahat dan penggantian pengemudi sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
  - h. mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pengguna jalan lainnya.

- i. menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor, surat tanda coba kendaraan bermotor, surat izin mengemudi, dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah, kartu izin usaha, kartu pengawasan izin trayek, kartu pengawasan izin operasi dalam hal dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor.
- j. mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, gerakan lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, peringatan dengan bunyi dan sinar, kecepatan maksimum dan/atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
- k. memakai sabuk keselamatan bagi pengemudi.

#### **Pasal 48**

- (1) Setiap penyelenggaraan sekolah mengemudi kendaraan bermotor wajib mendapat izin usaha dari Gubernur.
- (2) Untuk mendapatkan izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus terlebih dahulu mendapat rekomendasi teknis dari Dinas Perhubungan.
- (3) Persyaratan dan tata cara memperoleh izin usaha dan rekomendasi teknis sebagaimana dimaksud ayat (1) dan (2), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

### **BAB VI LALU UNTAS**

#### **Bagian Pertama Jalan**

#### **Paragraf 1 Manajemen Lalu Lintas**

#### **Pasal 49**

- (1) Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Kegiatan perencanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
  - a. inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan;
  - b. penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan;
  - c. penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas;
  - d. penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya.
- (3) Kegiatan pengaturan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi kegiatan penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu.
- (4) Kegiatan pengawasan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
  - a. pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3);
  - b. tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3).
- (5) Kegiatan pengendalian lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
  - a. pemberian arahan dan petunjuk dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3);

- b. pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3).

#### **Pasal 50**

- (1) Penerapan kebijaksanaan manajemen lalu lintas terdiri dari:
  - a. Manajemen Kapasitas meliputi:
    - 1. perbaikan geometrik simpang;
    - 2. penataan parkir di tepi jalan;
    - 3. penetapan ATCS (Area Traffic Control System);
    - 4. pelebaran jalan;
    - 5. jalan bawah tanah (underway);
    - 6. simpang tidak sebidang (fly over atau under pass).
  - b. Manajemen Prioritas meliputi:
    - 1. jalur bus khusus (bus way);
    - 2. lajur khusus bus;
    - 3. jalur/lajur khusus sepeda motor;
    - 4. jalur/lajur khusus sepeda;
    - 5. prioritas di persimpangan;
    - 6. prioritas di persimpangan untuk angkutan umum;
    - 7. prioritas bagi kendaraan umum penumpang dan barang.
  - c. Manajemen Permintaan meliputi:
    - 1. penataan trayek;
    - 2. penataan lintas angkutan barang dan pembatasan lokasi bongkar muat barang;
    - 3. lajur pasang surut (contra flow);
    - 4. sistem satu arah;
    - 5. pembatasan lalu lintas: 3 in 1, sistem stiker, sistem ganjil genap, area licencing system, road pricing, penerapan tarif parkir yang tinggi pada daerah pusat-pusat kegiatan (CBD);
    - 6. penerapan pajak progresif terhadap kepemilikan kendaraan lebih dari satu;
    - 7. pembatasan perjalanan kendaraan pribadi dalam tiap tahunnya dengan penggunaan lisensing sistem untuk tiap kendaraan;
    - 8. kontrol terhadap penggunaan tata guna lahan.
    - 9. Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL)
- (2) Penerapan kebijaksanaan manajemen lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 51**

- (1) Pengaturan lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (3), yang bersifat perintah dan/atau larangan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (2) Perintah dan/atau larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), harus dinyatakan dengan rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas.
- (3) Setiap pemakai jalan wajib mematuhi perintah atau larangan sebagaimana dimaksud pada ayat (2).

**Paragraf 2**  
**Rekayasa Lalu Lintas**

**Pasal 52**

- (1) Dalam rangka pelaksanaan manajemen lalu lintas di jalan, dilakukan rekayasa lalu lintas.
- (2) Rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
  - a. perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan jalan;
  - b. perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung.
- (3) Pemasangan dan penghapusan rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung harus didukung dengan sistem informasi.
- (4) Pelaksanaan rekayasa lalu lintas ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

**Pasal 53**

Setiap orang tanpa izin dari Kepala Dinas Perhubungan, dilarang:

- a. Membuat, memasang, memindahkan rambu-rambu, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas;
- b. Membuat atau memasang tanggul pengaman jalan dan pita penghaduh (speed trap);
- c. Membuat atau memasang pintu penutup jalan dan portal;
- d. Menutup terobosan atau putaran jalan;
- e. Membongkar jalur pemisah jalan, pulau-pulau lalu lintas dan sejenisnya;
- f. Membongkar, memotong, merusak/membuat tidak berfungsinya papan pengaman jalan;
- g. Menggunakan bahu jalan dan trotoar yang tidak sesuai dengan fungsinya;
- h. Mengubah fungsi jalan;
- i. Membuat dan/atau memasang yang menyerupai rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung;
- j. Membuat dan/atau memasang bangunan reklame yang dapat mengganggu kelancaran lalu lintas dan pandangan pengemudi.

**Paragraf 3**

**Tata Cara Berlalu Lintas**

**Pasal 54**

- (1) Setiap pejalan kaki yang akan menyeberang di jalan wajib menyeberang pada sarana penyeberangan apabila jalan tersebut telah dilengkapi dengan sarana penyeberangan, dan apabila jalan tersebut tidak dilengkapi dengan sarana penyeberangan, pejalan kaki wajib menyeberang pada bagian jalan yang memperhatikan keselamatan dan kelancaran lalu lintas.
- (2) Setiap pejalan kaki yang berjalan di jalan wajib berjalan di atas trotoar apabila jalan tersebut telah dilengkapi dengan trotoar, dan apabila jalan tersebut tidak dilengkapi dengan trotoar, pejalan kaki wajib menggunakan bagian jalan yang paling kiri.

**Pasal 55**

- (1) Pada lajur yang diperuntukkan khusus untuk kendaraan umum tertentu, dilarang digunakan kendaraan jenis lain kecuali ditentukan lain oleh rambu-rambu dan/atau marka jalan.
- (2) Setiap kendaraan dilarang berhenti atau parkir di badan jalan apabila pada tempat tersebut dilarang untuk berhenti dan/atau parkir yang dinyatakan dengan rambu-rambu dan/atau marka jalan.

**Paragraf 4**  
**Penggunaan Jalan**

**Pasal 56**

- (1) Penggunaan jalan untuk keperluan tertentu di luar fungsi sebagai jalan dan/atau penyelenggaraan kegiatan dengan menggunakan jalan yang patut diduga dapat mengganggu keselamatan, keamanan dan kelancaran lalu lintas hanya dapat dilakukan setelah memperoleh izin dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Persyaratan dan tata cara memperoleh izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

**Pasal 57**

- (1) Pada setiap jalan ditetapkan kecepatan minimum dan/atau maksimum kendaraan bermotor sesuai dengan kelas jalan yang dinyatakan dengan rambu-rambu.
- (2) Ketentuan mengenai kecepatan minimum dan/atau maksimum kendaraan bermotor sebagaimana dimaksudkan dalam ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

**Bagian Kedua**  
**Kereta Api**

**Paragraf 1**  
**Jaringan Pelayanan**

**Pasal 58**

- (1) Jaringan pelayanan angkutan kereta api berfungsi sebagai salah satu pelayanan sistem angkutan kota.
- (2) Jaringan pelayanan kereta api diselenggarakan secara terpadu dalam satu kesatuan yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari sistem transportasi secara keseluruhan.
- (3) Jaringan pelayanan angkutan kereta api ditetapkan dengan keputusan Gubernur
- (4) Penetapan jaringan pelayanan angkutan kereta api dengan kota lain di luar Daerah, dilakukan berdasarkan perjanjian kerja sama antar Daerah.

**BAB VII**  
**ANGKUTAN**

**Bagian Pertama**  
**Angkutan Jalan**

**Paragraf 1**  
**Jenis Angkutan Jalan**

## **Pasal 59**

Jenis angkutan jalan terdiri dari:

- a. angkutan orang;
- b. angkutan barang.

## **Pasal 60**

- (1) Angkutan orang dengan kendaraan umum dilayani dengan:
  - a. trayek tetap dan teratur.
  - b. tidak dalam trayek.
- (2) Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, terdiri dari:
  - a. angkutan antar kota antar propinsi
  - b. angkutan kota
  - c. angkutan perbatasan
  - d. angkutan khusus
- (3) Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, menggunakan mobil bus besar, mobil bus sedang dan mobil bus kecil.
- (4) Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur berupa pelayanan angkutan kota diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:
  - a. Trayek Utama:
    1. dilayani oleh bus besar;
    2. melalui jalan arteri;
    3. berhenti pada tempat-tempat yang telah ditetapkan;
  - b. Trayek Cabang:
    1. dilayani oleh bus besar dan bus sedang;
    2. melalui jalan kolektor;
    3. berhenti pada tempat-tempat yang telah ditetapkan;
    4. sebagai trayek penunjang/pengumpan terhadap trayek utama;
  - c. Trayek Ranting:
    1. dilayani oleh bus kecil;
    2. melalui jalan lokal;
    3. melayani kawasan pemukiman;
    4. sebagai trayek penunjang/pengumpan terhadap trayek cabang dan trayek utama.
  - d. Trayek Langsung:
    1. dilayani oleh bus besar dan bus sedang;
    2. melayani penumpang dari daerah pemukiman ke daerah pusat kegiatan.
- (5) Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, terdiri dari:
  - a. angkutan taksi;
  - b. angkutan sewa;
  - c. angkutan pariwisata;
  - d. angkutan lingkungan.

- (6) Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, menggunakan mobil bus besar, mobil bus sedang, mobil bus kecil dan mobil penumpang.
- (7) Ketentuan mengenai pelayanan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 61**

- (1) Pengangkutan barang dapat dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus dengan ketentuan jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut tipe kendaraannya.
- (2) Pengangkutan barang dengan menggunakan sepeda motor sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), harus memenuhi persyaratan:
  - a. mempunyai ruang muatan barang dengan lebar tidak melebihi stang pengemudi.
  - b. Tinggi ruang muatan tidak melebihi 900 milimeter dari atas tempat duduk pengemudi.
- (3) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan ditetapkan jaringan lintas angkutan barang dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 62**

- (1) Setiap pengangkutan barang khusus seperti bahan berbahaya, beracun, barang curah, barang cair, bahan yang mudah terbakar, bahan peledak, barang yang memerlukan fasilitas pendingin dan pengangkutan tumbuh-tumbuhan dan hewan hidup wajib menggunakan kendaraan khusus yang memenuhi persyaratan peruntukan sesuai jenis barang khusus yang diangkut dengan melalui rute yang ditetapkan.
- (2) Rute kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (3) Pengangkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi persyaratan muatan dan pembongkaran untuk menjamin keselamatan barang yang diangkut dan pemakai jalan lain serta menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan peruntukan sesuai jenis barang yang diangkut.
- (4) Tata Cara pemuatan dan pembongkaran barang khusus ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Paragraf 2**

#### **Perizinan dan Rekomendasi**

#### **Pasal 63**

- (1) Kegiatan usaha angkutan orang dan atau angkutan barang dengan kendaraan umum dapat dilakukan oleh:
  - a. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD);
  - b. Badan usaha milik swasta nasional;
  - c. Koperasi;
  - d. Perorangan Warga Negara Indonesia.
- (2) Usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
  - a. usaha angkutan orang dalam trayek tetap dan teratur;
  - b. usaha angkutan orang tidak dalam trayek;
  - c. usaha angkutan barang.

#### **Pasal 64**

- (1) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 63 ayat (2), wajib mendapat izin usaha angkutan dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan usahanya.
- (3) Pengusaha angkutan umum yang telah memperoleh izin trayek diwajibkan untuk mempekerjakan pengemudi yang memenuhi persyaratan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan merupakan pengemudi perusahaan bersangkutan.
- (4) Tata cara dan persyaratan untuk mendapatkan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 65**

- (1) Kepada pemilik izin usaha diberikan Kartu Izin Usaha untuk setiap kendaraan yang diusahakan.
- (2) Kartu izin Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Dalam rangka pengawasan dan pengendalian operasi kendaraan, dilakukan perpanjangan Kartu Izin Usaha setiap tahun.
- (4) Tata cara dan persyaratan perpanjangan Kartu Izin Usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 66**

- (1) Izin usaha angkutan dicabut apabila:
  - a. Perusahaan angkutan melanggar ketentuan
  - b. Perusahaan angkutan tidak melakukan kegiatan usaha angkutan.
- (2) Prosedur pencabutan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 67**

- (1) Setiap kendaraan umum wajib diremajakan apabila kendaraan tersebut tidak laik jalan dan/atau telah melebihi umur kendaraan sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (2) Setiap peremajaan kendaraan umum wajib memenuhi tata cara dan persyaratan yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 68**

- (1) Untuk melakukan kegiatan angkutan kota dalam trayek, angkutan perbatasan dan angkutan khusus wajib memiliki izin trayek yang diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Izin trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku untuk jangka waktu (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
- (3) Untuk memperoleh izin trayek pemohon wajib menandatangani Surat Pernyataan Kesanggupan untuk memenuhi seluruh kewajiban sebagai pemegang izin trayek.
- (4) Permohonan izin trayek dapat berupa:
  - a. izin bagi permohonan baru;
  - b. Pembaharuan masa berlaku izin;
  - c. Perubahan izin, terdiri dari:

- 1) Penambahan trayek atau penambahan kendaraan.
  - 2) Perubahan trayek (dalam hal terjadi perubahan rute, perpanjangan dan perpendekan rute).
  - 3) Penggantian dokumen perizinan yang hilang atau rusak.
  - 4) Pengalihan kepemilikan perusahaan.
  - 5) Penggantian kendaraan meliputi, peremajaan kendaraan, perubahan identitas kendaraan dan tukar lokasi operasi kendaraan.
- (5) Pemberian izin trayek didasarkan pada kebutuhan dan kualitas pelayanan.
- (6) Persyaratan dan tata cara mendapatkan izin trayek ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 69**

- (1) Untuk mendapat izin trayek antar kota antar propinsi yang berasal dari dan bertujuan atau melintas wilayah propinsi wajib mendapat rekomendasi dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Persyaratan dan tata cara untuk mendapatkan rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan keputusan Kepala Dinas Perhubungan.

#### **Pasal 70**

- (1) Setiap pemilik izin trayek, diberikan Kartu Pengawasan Kendaraan untuk setiap kendaraan yang dioperasikan.
- (2) Setiap pemilik izin trayek yang melakukan perubahan izin trayek, wajib melakukan perubahan terhadap Kartu Pengawasan Kendaraan untuk setiap kendaraan yang dioperasikan.
- (3) Kartu Pengawasan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2), diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan kecuali Kartu Pengawasan Kendaraan Antar Kota Antar Propinsi.
- (4) Pemberian Kartu Pengawasan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan secara bersamaan dengan pemberian izin trayek yang bersangkutan.
- (5) Kartu Pengawasan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama satu tahun dan dapat diperpanjang.
- (6) Perpanjangan Kartu Pengawasan Kendaraan Antar Kota Antar Propinsi wajib mendapat rekomendasi dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (7) Tata cara dan persyaratan untuk mendapatkan perpanjangan Kartu Pengawasan Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (5), ditetapkan dengan keputusan Gubernur

#### **Pasal 71**

Izin trayek dicabut apabila pemegang izin trayek tidak memenuhi kewajiban sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

#### **Pasal 72**

- (1) Izin insidentil merupakan izin yang dapat diberikan kepada perusahaan angkutan yang telah memiliki izin trayek untuk menggunakan kendaraan bermotor cadangannya menyimpang keluar dari izin trayek yang dimiliki.
- (2) Izin insidentil diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Izin insidentil hanya diberikan untuk satu kali perjalanan pergi pulang dan berlaku paling lama 14 (empat belas) hari serta tidak dapat diperpanjang.

- (4) Persyaratan dan tata cara permohonan izin insidentil ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

### **Pasal 73**

- (1) Untuk melakukan kegiatan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek kecuali angkutan pariwisata, wajib memiliki izin operasi angkutan dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Untuk melakukan kegiatan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek dengan jenis angkutan pariwisata, wajib mendapat rekomendasi dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku untuk jangka waktu 5 ( lima ) tahun dan dapat diperpanjang didasarkan pada kualitas pelayanan.
- (4) Untuk memperoleh izin operasi pemohon wajib menandatangani surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi seluruh kewajiban sebagai pemegang izin operasi.
- (5) Persyaratan dan tata cara untuk mendapatkan izin operasi dan rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), (2) dan (3) ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (6) Penentuan kebutuhan jumlah kendaraan dilaksanakan berdasarkan hasil survei lapangan, dengan pertimbangan:
  - a. Jumlah penduduk;
  - b. Potensi permintaan penumpang;
  - c. Potensi ekonomi wilayah;
  - d. Rencana tata ruang wilayah dan potensi kawasan;
  - e. Keterpaduan intra dan antar moda.
- (7) Untuk taksi yang melayani wilayah operasi lebih satu propinsi kecuali angkutan taksi yang melayani khusus untuk pelayanan ke dan dari Bandara di luar Propinsi DKI Jakarta, izin operasi angkutan taksi diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.

### **Pasal 74**

- (1) Perusahaan angkutan taksi, angkutan sewa dan angkutan lingkungan yang telah mendapatkan izin operasi diberikan Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan untuk setiap kendaraan yang dioperasikan.
- (2) Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Pemberian Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1), dilakukan secara bersamaan dengan pemberian izin operasi yang bersangkutan.
- (4) Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku selama satu tahun dan dapat diperpanjang.
- (5) Tata cara dan persyaratan perpanjangan Kartu Pengawasan Izin Operasi Kendaraan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

### **Pasal 75**

- (1) Izin operasi dicabut apabila pemegang izin tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam perizinan dan/atau tidak memperpanjang Kartu Pengawasan Kendaraan.
- (2) Prosedur dan tata cara pencabutan izin operasi berdasarkan keputusan Gubernur.

**Paragraf 3  
Tarif**

**Pasal 76**

Tarif angkutan terdiri dari:

- a. tarif angkutan penumpang terdiri dari tarif dalam trayek tetap dan teratur dan tarif tidak dalam trayek;
- b. tarif angkutan barang.

**Pasal 77**

- (1) Tarif angkutan penumpang tidak dalam trayek berupa taksi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan setelah mendapat persetujuan Gubernur.
- (2) Tarif taksi terdiri dari tarif awal, tarif dasar, tarif waktu dan tarif jarak yang ditunjukkan dalam argometer.

**Pasal 78**

- (1) Gubernur menetapkan besarnya tarif angkutan kota dan perbatasan kelas ekonomi berdasarkan usul Dewan Transportasi Kota dengan persetujuan DPRD.
- (2) Untuk tarif angkutan non ekonomi ditetapkan oleh penyedia jasa setelah mendapat persetujuan Gubernur.
- (3) Tarif angkutan barang, angkutan sewa, angkutan pariwisata dan angkutan lingkungan ditentukan berdasarkan atas kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa.

**Pasal 79**

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

**Bagian Kedua  
Angkutan Kereta Api**

**Paragraf 1  
Jenis Angkutan**

**Pasal 80**

- (1) Angkutan orang dengan kereta api hanya dapat dilakukan dengan kereta penumpang.
- (2) Dalam kondisi tertentu, badan usaha penyelenggara kereta api dapat melakukan pengangkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dengan sarana kereta api lainnya.
- (3) Pelayanan angkutan orang dengan kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari pelayanan ekonomi dan non ekonomi.

**Pasal 81**

- (1) Angkutan barang dengan kereta api dilakukan dengan menggunakan gerbong dan atau kereta bagasi.
- (2) Angkutan barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
  - a. Barang umum;

- b. Barang khusus;
- c. Barang berbahaya.

**Paragraf 2**  
**Penyediaan dan Pengusahaan**

**Pasal 82**

- (1) Penyediaan prasarana dan sarana kereta api termasuk pembangunan dan pengoperasian dilaksanakan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Penyediaan prasarana dan sarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dapat dilaksanakan oleh pihak ketiga.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyediaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

**Pasal 83**

- (1) Pengusahaan prasarana dan sarana kereta api dapat dilakukan oleh:
  - 1. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD);
  - 2. Badan usaha milik swasta;
  - 3. Koperasi.
- (2) Pengusahaan prasarana dan sarana kereta api wajib mendapat izin dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Pengusahaan prasarana dan sarana kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilaksanakan dengan memperhatikan:
  - a. kepentingan pelayanan umum;
  - b. keselamatan operasi kereta api;
  - c. keamanan dan ketertiban dalam pelayanan jasa;
  - d. kelangsungan pelayanan;
  - e. kenyamanan penumpang.

**Paragraf 3**  
**Penyelenggaraan**

**Pasal 84**

- (1) Penyelenggaraan angkutan penumpang atau barang dilakukan setelah dipenuhinya syarat-syarat umum angkutan kereta api yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.
- (2) Karcis penumpang atau surat angkutan barang merupakan tanda bukti terjadinya perjanjian angkutan.

**Paragraf 4**  
**Pengelolaan Kereta Api Khusus**

**Pasal 85**

- (1) Untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha di bidang tertentu, dapat digunakan kereta api khusus.
- (2) Pengelolaan kereta api khusus, dilakukan setelah mendapat izin dari Gubernur.

- (3) Pemegang izin kereta api khusus wajib melaporkan kegiatan operasional secara berkala setiap enam bulan sekali kepada Kepala Dinas Perhubungan.
- (4) Untuk kelancaran dan keselamatan operasional kereta api khusus, wajib dilakukan, pemeriksaan dan pengujian sarana dan prasarana sekurang-kurangnya sekali dalam satu tahun.
- (5) Perawatan, pemeriksaan dan pengujian sarana dan prasarana kereta api khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan dengan Keputusan Gubernur.

#### **Paragraf 5**

##### **Tarif**

#### **Pasal 86**

Gubernur menetapkan struktur dan golongan tarif angkutan kereta api berdasarkan usulan Dewan Transportasi Kota dengan persetujuan DPRD.

#### **Bagian Ketiga**

#### **Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan**

#### **Paragraf 1**

##### **Jenis Angkutan**

#### **Pasal 87**

- (1) Angkutan sungai, danau dan penyeberangan terdiri dari:
  - a. angkutan penumpang;
  - b. angkutan barang.
- (2) Angkutan penumpang dilayani dengan kapal motor.
- (3) Angkutan barang dilayani dengan:
  - a. kapal layar;
  - b. kapal layar motor;
  - c. kapal motor.

#### **Paragraf 2**

##### **Pengusahaan**

#### **Pasal 88**

- (1) Pengusahaan prasarana dan sarana angkutan sungai, danau dan penyeberangan dapat dilakukan oleh:
  - a. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD);
  - b. Badan usaha milik swasta;
  - c. Koperasi;
  - d. Perorangan Warga Negara Indonesia.
- (2) Pengusahaan prasarana dan sarana angkutan sungai, danau dan penyeberangan wajib mendapat izin dari Kepala Dinas Perhubungan.
- (3) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), terdiri dari:
  - a. Izin Usaha;
  - b. Izin Operasi.

- (4) Izin usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf a, diberikan untuk jangka waktu selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan usahanya dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam izin yang bersangkutan.
- (5) Izin operasi sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b, diberikan untuk jangka waktu selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.
- (6) Tata cara dan persyaratan permohonan izin usaha dan izin operasi angkutan sungai, danau dan penyeberangan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 89**

Perusahaan angkutan sungai, danau dan penyeberangan dapat memindahkan atau mengganti kapalnya sepanjang memenuhi persyaratan keselamatan dan spesifikasi teknis lintas dan pelabuhan sungai, danau dan penyeberangan yang bersangkutan dengan izin Kepala Dinas Perhubungan.

#### **Pasal 90**

Penambahan atau penempatan kapal angkutan penyeberangan, dilakukan berdasarkan hasil evaluasi yang dilaksanakan Dinas Perhubungan

#### **Pasal 91**

Dalam hal kurangnya jumlah dan kapasitas ruang kapal angkutan penyeberangan berbendera nasional, dalam jangka waktu tertentu dapat digunakan kapal berbendera asing yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

#### **Pasal 92**

Gubernur menetapkan kapal yang beroperasi pada suatu lintas penyeberangan berdasarkan pertimbangan kondisi teknis dari lintas, pelabuhan dan kapal penyeberangan yang bersangkutan.

#### **Pasal 93**

Izin usaha angkutan sungai, danau dan penyeberangan dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan:

- a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan Negara;
- b. melakukan kegiatan yang membahayakan jiwa manusia dan lingkungan hidup;
- c. memperoleh izin usaha dengan cara tidak sah;
- d. atas permintaan sendiri.

### **BAB VIII**

#### **FASILITAS UNTUK PENYANDANG CACAT DAN ATAU ORANG SAKIT**

#### **Pasal 94**

- (1) Penderita cacat, manula dan/atau orang sakit berhak memperoleh pelayanan berupa perlakuan khusus dalam bidang lalu lintas dan angkutan jalan, angkutan kereta api, angkutan sungai dan danau serta penyeberangan.
- (2) Pemerintah Daerah dan Badan Usaha Pengelola wajib menyediakan fasilitas untuk penyandang cacat, manula dan/atau orang sakit pada prasarana dan sarana.
- (3) Penggunaan fasilitas pada prasarana dan sarana sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak dipungut tambahan biaya.

- (4) Ketentuan lebih lanjut yang diperlukan bagi pelaksanaan ketentuan mengenai penyediaan fasilitas untuk penyandang cacat, manula dan/atau orang sakit sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diatur dengan keputusan Gubernur sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

## **BAB IX ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS**

### **Pasal 95**

- (1) Setiap pembangunan dan peningkatan kegiatan yang menimbulkan bangkitan dan tarikan lalu lintas serta yang dapat mempengaruhi kelancaran lalu lintas, wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas.
- (2) Analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan oleh konsultan transportasi yang berkompeten di bidangnya dan akan dievaluasi oleh tim yang dibentuk dengan keputusan Gubernur.
- (3) Hasil penilaian analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (2), berbentuk rekomendasi diberikan kepada Gubernur melalui Kepala Dinas Perhubungan.

## **BAB X RETRIBUSI**

### **Pasal 96**

- (1) Terhadap pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan dikenakan pungutan retribusi.
- (2) Pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:
  - a. izin usaha angkutan jalan;
  - b. izin trayek angkutan jalan;
  - c. izin operasi angkutan jalan;
  - d. pengujian kendaraan bermotor;
  - e. pemeriksaan kelaiklautan kapal;
  - f. pemakaian terminal penumpang mobil bus;
  - g. pemakaian terminal mobil barang;
  - h. pemakaian fasilitas lainnya di terminal penumpang mobil bus;
  - i. pemakaian fasilitas terminal mobil barang;
  - j. pemakaian pangkalan taksi;
  - k. pemakaian fasilitas tempat untuk kendaraan antar jemput dalam areal terminal;
  - l. pemakaian pangkalan mobil barang;
  - m. pemakaian mobil derek;
  - n. pemakaian pool kendaraan;
  - o. pemakaian tempat pencucian kendaraan bermotor;
  - p. izin usaha prasarana dan sarana kereta api;
  - q. pemakaian fasilitas peron stasiun kereta api;
  - r. pemakaian fasilitas peron angkutan barang di stasiun kereta api;
  - s. izin pengoperasian prasarana dan sarana kereta api;
  - t. pemakaian fasilitas prasarana kereta api;
  - u. izin usaha angkutan sungai dan danau;

- v. izin operasi angkutan sungai dan danau;
  - w. jasa sandar di dermaga sungai dan danau;
  - x. jasa masuk pelabuhan sungai dan danau;
  - y. jasa penumpukan barang/hewan di pelabuhan sungai dan danau;
  - z. sewa tanah dan ruangan di pelabuhan sungai dan danau;
  - aa. izin usaha angkutan penyeberangan;
  - bb. izin operasi angkutan penyeberangan;
  - cc. jasa sandar di dermaga penyeberangan;
  - dd. jasa masuk pelabuhan penyeberangan;
  - ee. jasa penumpukan barang/hewan di pelabuhan penyeberangan;
  - ff. sewa tanah dan ruangan di pelabuhan penyeberangan.
- (3) Pengaturan retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dalam Peraturan Daerah tersendiri tentang Retribusi.

## **BAB XI**

### **SISTEM INFORMASI DAN STATISTIK**

#### **Pasal 97**

- (1) Untuk memudahkan penyampaian informasi kepada masyarakat dibuat suatu Sistem Informasi Pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan.
- (2) Data yang berasal dari sistem informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dibuat statistik oleh Dinas Perhubungan secara berkala.

## **BAB XII**

### **DEWAN TRANSPORTASI KOTA**

#### **Pasal 98**

- (1) Untuk menampung aspirasi masyarakat dan memberikan bahan pertimbangan terhadap penyusunan kebijakan Pemerintah Daerah dalam bidang transportasi dibentuk Dewan Transportasi Kota yang unsur anggotanya terdiri dari Perguruan Tinggi, Pakar Transportasi, Dinas Perhubungan, Kepolisian, Pengusaha Angkutan, Lembaga Swadaya Masyarakat yang bergerak dibidang transportasi, awak angkutan dan masyarakat pengguna jasa transportasi.
- (2) Dewan Transportasi Kota merupakan lembaga yang berkedudukan di tingkat Propinsi.
- (3) Organisasi, Tata Kerja dan Keanggotaan Dewan Transportasi Kota ditetapkan dengan Keputusan Gubernur selambat-lambatnya 6 (enam) bulan sejak diberlakukan Peraturan Daerah ini.
- (4) Masa bakti keanggotaan Dewan Transportasi Kota selama 2 (dua) tahun.

## **BAB XIII**

### **PEMBINAAN**

#### **Pasal 99**

- (1) Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan dilakukan oleh Gubernur.
- (2) Pembinaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari:

- a. Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat, pengemudi angkutan dan/atau pengusaha angkutan;
  - b. Bimbingan perencanaan teknis;
  - c. Pemberdayaan masyarakat di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan.
- (3) Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat atau pengemudi angkutan dan/atau pengusaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a, dapat dilakukan secara langsung maupun tidak langsung.

#### **Pasal 100**

- (1) Untuk menjaga kualitas pelayanan angkutan dilakukan penilaian kinerja secara berkala setiap I (satu) tahun oleh Dinas Perhubungan.
- (2) Penilaian kinerja sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
  - a. pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor;
  - b. jumlah kecelakaan yang terjadi;
  - c. pemenuhan pelayanan angkutan sesuai dengan izin operasi yang telah diberikan;
  - d. ketaatan terhadap peraturan tata cara berlalu lintas;
  - e. pemenuhan ketentuan hubungan kerja antara pengemudi dengan perusahaan.

#### **Pasal 101**

Pembinaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 99 dilakukan berdasarkan program kegiatan jangka panjang, menengah dan tahunan yang disusun oleh Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan instansi terkait lainnya dan ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

### **BAB XIV PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN**

#### **Pasal 102**

- (1) Untuk mengetahui perkembangan pelayanan angkutan orang di jalan secara periodik, dilakukan pemantauan dan pengawasan angkutan serta pendaftaran ulang angkutan.
- (2) Aspek-aspek yang dipertimbangkan dalam pemantauan dan pengawasan angkutan orang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), meliputi:
  - a. perkembangan sosial dan ekonomi;
  - b. hasil pengamatan dan peninjauan lapangan oleh aparat;
  - c. laporan dan masukan pengguna jasa;
  - d. laporan dan masukan pengusaha angkutan;
  - e. saran dan pendapat dari Dewan Transportasi Kota.

#### **Pasal 103**

- (1) Hasil pemantauan dan pengawasan angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 102, digunakan sebagai bahan evaluasi trayek.
- (2) Evaluasi trayek dilakukan dalam rangka pengembangan atau perluasan trayek, penghapusan trayek, penggabungan trayek, peralihan trayek dan pemilihan moda angkutan.
- (3) Evaluasi trayek angkutan orang dilakukan secara, berkala oleh Dinas Perhubungan.
- (4) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diumumkan secara luas agar dapat diketahui oleh masyarakat.

#### **Pasal 104**

- (1) Pengawasan dan pengendalian terhadap lalu lintas dan angkutan dilakukan oleh Kepala Dinas Perhubungan.
- (2) Kegiatan pengawasan dan pengendalian sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri dari
  - a. melakukan monitoring dan evaluasi terhadap kegiatan penyelenggaraan penanggulangan lalu lintas angkutan;
  - b. menata tempat-tempat yang telah ditetapkan sebagai sarana/tempat lalu lintas dan angkutan;
  - c. melakukan pengendalian atau penertiban terhadap kepatuhan masyarakat dalam melaksanakan ketentuan dalam Peraturan Daerah ini.
- (3) Dalam melakukan penertiban sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan instansi berwenang lainnya.

### **BAB XV KETENTUAN PIDANA**

#### **Pasal 105**

- (1) Pelanggaran terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 6 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 7 ayat (3) dan ayat (5); Pasal 14; Pasal 23 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 24 ayat (1); Pasal 27 ayat (2); Pasal 29 ayat (1) dan ayat (2); Pasal 30; Pasal 31; Pasal 33 ayat (1); Pasal 35 ayat (1); Pasal 36 ayat (2); Pasal 37; Pasal 38; Pasal 45 ayat (1); ; Pasal 48 ayat (1); Pasal 53; Pasal 55 ayat (2); Pasal 56 ayat (1); Pasal 62 ayat (1); Pasal 64 ayat (1) dan ayat (3); Pasal 65 ayat (3); Pasal 67 ayat (1); Pasal 68 ayat (1); Pasal 69 Ayat (1); Pasal 70 ayat (2) dan ayat (5); Pasal 73 ayat (1), ayat (2) dan ayat (3); Pasal 74 ayat (4); Pasal 79; Pasal a3 ayat (2); Pasal 84 ayat (1); Pasal 85 ayat (2) dan ayat (3); Pasal 88 ayat (2), ayat (4) dan ayat (5); dikenakan pidana kurungan paling lama 3 bulan atau denda sebanyak-banyaknya Rp 5.000.000,00 (lima juta rupiah).
- (2) Terhadap pelanggaran sebagaimana pada ayat (1), dapat dibebankan biaya pelaksanaan penegakan hukum.
- (3) Gubernur menetapkan pelaksanaan dan besarnya biaya sebagaimana dimaksud pada ayat (2).
- (4) Selain dikenakan sanksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) pelanggaran terhadap Ketentuan pada Pasal 23 ayat (1) dan ayat (2), Pasal 24 ayat (1), Pasal 55 ayat (2), Pasal 64 ayat (1), Pasal 68 ayat (1) Pasal 73 ayat (1) dapat dikenakan penundaan pengoperasian kendaraan.

#### **Pasal 106**

Terhadap perbuatan yang dapat diklasifikasikan sebagai tindak pidana yang diatur dalam suatu ketentuan peraturan perundang-undangan, diancam pidana sebagaimana ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

### **BAB XVI PENYIDIKAN**

#### **Pasal 107**

- (1) Selain pejabat penyidik umum yang bertugas menyidik tindak pidana, penyidikan atas tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Daerah ini dilakukan juga oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil di lingkungan Pemerintah Daerah yang pengangkatannya ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (2) Dalam melaksanakan tugasnya, para pejabat penyidik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berwenang:
  - a. menerima laporan atau pengaduan dari seseorang tentang adanya tindak pidana;
  - b. melakukan tindakan pertama pada saat itu di tempat kejadian dan melakukan pemeriksaan;
  - c. menyuruh berhenti seorang tersangka dan memeriksa tanda pengenal diri tersangka;
  - d. melakukan penyitaan benda dan atau surat;
  - e. mengambil sidik jari dan memotret seseorang;
  - f. memanggil orang untuk didengar dan diperiksa sebagai tersangka atau saksi;
  - g. mendatangkan orang ahli yang diperlukan dalam hubungannya dengan pemeriksaan perkara;
  - h. meminta keterangan kepada saksi-saksi dan mengumpulkan barang bukti dari orang dan/atau badan hukum sehubungan dengan tindak pidana;
  - i. membuat dan menandatangani berita acara pemeriksaan;
  - j. menghentikan penyidikan setelah mendapat petunjuk bahwa tidak terdapat cukup bukti atau peristiwa bukan merupakan tindak pidana dan selanjutnya memberitahukan hal tersebut kepada Penuntut Umum, tersangka atau keluarganya;
  - k. mengadakan tindakan lain menurut hukum yang dapat dipertanggungjawabkan.

## **BAB XVII KETENTUAN PERALIHAN**

### **Pasal 108**

- (1) Izin Usaha, Izin Pengusahaan dan Izin Operasi lainnya yang diberikan berdasarkan ketentuan yang lama masih tetap berlaku sampai jangka waktu izin berakhir.
- (2) Izin Usaha, Izin Trayek dan Izin Operasi lainnya yang diberikan berdasarkan ketentuan yang lama masih tetap berlaku sampai jangka waktu izin berakhir.

## **BAB XVIII KETENTUAN LAIN-LAIN**

### **Pasal 109**

- (1) Lembaga pengelolaan angkutan umum akan ditetapkan dengan Peraturan Daerah tersendiri.
- (2) Sambil menunggu Peraturan Daerah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pelaksanaan pengelolaan angkutan umum ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

## **BAB XIX KETENTUAN PENUTUP**

### **Pasal 110**

Hal-hal yang merupakan pelaksanaan Peraturan Daerah ini ditetapkan dengan keputusan Gubernur.

**Pasal 111**

Dengan berlakunya Peraturan Daerah ini maka Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 9 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta dinyatakan tidak berlaku lagi.

**Pasal 112**

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Ditetapkan Di Jakarta,  
Pada Tanggal 3 November 2003  
GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,  
Ttd.  
SUTIYOSO

Diundangkan Di Jakarta,  
Pada Tanggal 13 November 2003  
SEKRETARIS DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,  
Ttd.  
H. RITOLA TASMAYA  
NIP 140091657

LEMBARAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA TAHUN 2003  
NOMOR 87

**PENJELASAN**  
**PERATURAN DAERAH PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA**  
**NOMOR 12 TAHUN 2003**  
**TENTANG**  
**LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN, KERETA API, SUNGAI DAN DANAU SERTA**  
**PENYEBERANGAN DI PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA**

**I. PENJELASAN UMUM**

Peraturan Daerah ini mengatur mengenai lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang merupakan penjabaran lebih lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom. Pengaturan ini dimaksudkan untuk menunjang kelancaran pelaksanaan tugas aparat di Daerah.

Perkembangan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan yang semakin meningkat di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta disebabkan antara lain karena semakin majunya teknologi khususnya di bidang angkutan jalan, angkutan kereta api, sungai dan danau serta penyeberangan. Selain itu penambahan ruas jalan yang tidak seimbang dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor menyebabkan bertambah kompleksnya permasalahan lalu lintas di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

Oleh karena itu dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta (Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999), Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta menetapkan langkah-langkah utama yang perlu diambil dalam rangka pengembangan sistem prasarana transportasi di wilayah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Prasarana sistem transportasi yang dikembangkan meliputi prasarana untuk pejalan kaki dan kendaraan bermotor, angkutan kereta api, angkutan sungai, danau dan penyeberangan, angkutan laut yang dikembangkan sebagai pelayanan angkutan terpadu untuk lalu lintas lokal, regional, nasional dan internasional dengan pengembangannya sebagai berikut:

1. Mengembangkan sistem jaringan dan kapasitas angkutan kereta api melalui pengembangan kereta api layang, pada permukaan maupun jaringan kereta api bawah tanah.
2. Mengembangkan sistem angkutan jalan melalui pengembangan jaringan jalan sesuai dengan fungsi dan hirarkhi jalan serta terminal bis antar kota dan terminal bis dalam kota.
3. Menata pelayanan angkutan umum yang disesuaikan dengan hirarkhi jalan.
4. Melaksanakan penerapan manajemen lalu lintas, termasuk di dalamnya sistem satu arah, pengaturan dengan lampu lalu lintas, dan kebijakan pembatasan lalu lintas pada daerah tertentu. Secara bertahap lintasan operasi sarana angkutan umum akan diatur sebagai berikut:
  - a. Angkutan bus besar hanya pada jalan arteri.
  - b. Angkutan bus sedang hanya pada jalan kolektor.
  - c. Angkutan bus kecil hanya pada jalan local.
5. Kebijakan pembatasan lalu lintas tidak hanya dimaksudkan untuk mendorong para pemakai angkutan pribadi beralih ke angkutan umum tetapi juga untuk mengarahkan agar dapat disediakan sistem angkutan umum yang memadai. Cara-cara yang akan diterapkan dalam rangka pembatasan lalu lintas pribadi sangat tergantung pada kondisi dan situasi yang tepat yang antara lain dapat dilakukan melalui pengaturan perpajakan, diberlakukannya perpajakan dan biaya izin tahunan yang lebih tinggi maupun diberlakukannya "Area Licensing System".

6. Membangun gedung-gedung dan/atau taman parkir pada pusat-pusat kegiatan untuk menghilangkan parkir pada badan jalan secara bertahap.
7. Mengembangkan fasilitas pejalan kaki yang memadai dengan memperhitungkan penggunaannya bagi penyandang cacat.
8. Lokasi terminal angkutan barang dengan fasilitasnya dan pangkalan truk diarahkan pada kawasan pelabuhan dan industri/perdagangan serta lokasi yang ditetapkan pada jaringan jalan arteri primer.
9. Mengembangkan pelabuhan laut dan dermaga penyeberangan antara lain sebagai berikut; kegiatan ekspor/impor, angkutan penumpang dan barang di Tanjung Priok dan Kali Baru, perikanan samudera di Muara Baru, perikanan nusantara di Muara Angke, tradisional dan pelayaran rakyat di Sunda Kelapa, serta pelabuhan penyeberangan dari dan ke Kepulauan Seribu di Muara Angke dan pelabuhan/dermaga khusus wisata ke Kepulauan Seribu di Marina Ancol. Pengembangan pelabuhan-pelabuhan ini secara terintegrasi dengan pengembangan jaringan angkutan kereta api dan jaringan angkutan jalan.

## II. PENJELASAN PASAL DEMI PASAL

### Pasal 1

Cukup Jelas

### Pasal 2

Yang dimaksud dengan moda transportasi adalah alat angkut yang terdiri dari:

1. Angkutan Darat:
  - a. Angkutan jalan.
  - b. Angkutan kereta api.
  - c. Angkutan sungai, danau serta penyeberangan.
2. Angkutan Laut.
3. Angkutan Udara.

ayat (1)

Rencana umum jaringan transportasi kota adalah:

- a. Simpul berupa terminal transportasi jalan, terminal angkutan sungai dan danau, stasiun kereta api, pelabuhan penyeberangan, pelabuhan laut dan bandar udara;
- b. Ruang kegiatan berupa kawasan pemukiman, industri, pertambangan, pertanian, kehutanan, perkantoran, perdagangan, pariwisata, dan sebagainya.
- c. Ruang lalu lintas berupa jalan, jembatan atau lintas penyeberangan,

ayat (2)

Yang dimaksud dengan pola transportasi makro adalah pedoman bagi pengembangan transportasi secara menyeluruh.

ayat (3)

Cukup Jelas

### Pasal 3

ayat (1)

Kelas jalan terdiri dari:

- a. Jalan kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak

melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan lebih besar dari 10 ton.

- b. Jalan kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 10 ton.
- c. Jalan kelas III A, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- d. Jalan kelas III B, yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.
- e. Jalan kelas III C, yaitu jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk muatan dengan ukuran lebar tidak melebihi 2,100 milimeter, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 milimeter, dan muatan sumbu terberat yang diizinkan 8 ton.

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Yang dimaksud dengan Buku jalan adalah kumpulan data dan informasi mengenai jalan, kelas jalan, dan penggunaan jalan.

#### **Pasal 4**

ayat (1)

Huruf a

Terminal Penumpang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Huruf b

Terminal Barang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi.

ayat (2)

Cukup Jelas

#### **Pasal 5**

ayat (1)

Kartu pengawasan adalah kartu yang berisikan identitas kendaraan dan memuat asal tujuan kendaraan.

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

ayat (4)

Pembangunan, pengelolaan dan pemeliharaan terminal dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan dapat dikerjasamakan dengan Pihak Ketiga setelah mendapat persetujuan dari Gubernur.

## **Pasal 6**

ayat (1)

Kegiatan usaha di dalam terminal penumpang dan/atau terminal barang antara lain kios (rumah makan, wartel, warung, dan lain-lain), mandi cuci kakus (MCK), loket, dan lain-lain.

ayat (2)

Cukup Jelas

## **Pasal 7**

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

ayat (4)

Cukup Jelas

ayat (5)

Pemanfaatan halte selain kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang hanya dapat dilakukan untuk yang ada hubungannya dengan kegiatan angkutan, antara lain: penjualan karcis bus kota, penempatan pengontrol karcis penumpang (barrier gate).

## **Pasal 8**

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

ayat (4)

Cukup Jelas

ayat (5)

Cukup Jelas

## **Pasal 9**

huruf a

Jalur kereta api merupakan bagian dari jaringan jalur kereta api.

huruf b

Stasiun kereta api merupakan tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani naik/dan turun penumpang dan/atau bongkar muat barang dan/atau untuk keperluan operasi kereta api.

huruf c

fasilitas operasional sarana kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar sarana kereta api dapat dioperasikan.

## **Pasal 10**

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

#### **Pasal 11**

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Huruf a

Cukup Jelas

Huruf b

Standar konstruksi jalan rel mengacu kepada standar yang dikeluarkan oleh Jepang dan Eropa.

Huruf c

Cukup Jelas

Huruf d

Cukup Jelas

#### **Pasal 12**

ayat (1)

Di dalam ketentuan ini yang dimaksud dengan:

- a. Daerah manfaat jalan kereta api meliputi jalan rel beserta bidang tanah atau bidang lain di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk konstruksi jalan rel;
- b. Daerah milik jalan kereta api terdiri dari daerah manfaat jalan kereta api beserta bidang tanah atau bidang lain di kiri dan kanannya yang dipergunakan untuk pengamanan konstruksi jalan rel;
- c. Daerah pengawasan jalan kereta api terdiri dari daerah milik jalan kereta api beserta bidang tanah atau bidang lain di kiri dan kanannya untuk pengamanan dan kelancaran operasional kereta api.

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

#### **Pasal 13**

ayat (1)

Huruf a

Cukup Jelas

Huruf b

Yang dimaksud dengan keperluan operasi kereta api adalah untuk bersilang, bersusulan, menyusun formasi kereta api, menukar sarana penggerak dan awak kereta api.

Huruf c

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas  
ayat (3)  
Cukup Jelas

#### **Pasal 14**

Cukup Jelas

#### **Pasal 15**

Cukup Jelas

#### **Pasal 16**

Yang dimaksud dengan usaha penunjang adalah berupa: usaha pertokoan, rumah makan, perkantoran dan lain-lain

#### **Pasal 17**

Huruf a

Cukup Jelas

Huruf b

Cukup Jelas

Huruf c

Peralatan telekomunikasi terdiri dari perangkat keras dan perangkat lunak yang dipergunakan sebagai fasilitas operasional kereta api sebagai alat komunikasi petugas stasiun.

#### **Pasal 18**

ayat (1)

Peralatan persinyalan harus memenuhi persyaratan:

- a. mempunyai tingkat keamanan tinggi yaitu tetap aman walaupun ada kerusakan pada salah satu unit;
- b. berkeandalan tinggi dan didukung dengan peralatan cadangan;
- c. khusus untuk peralatan persinyalan yang digerakkan dengan tenaga listrik:

1. tidak saling mengganggu dengan peralatan listrik lainnya baik di jalur dan/atau stasiun maupun di sarana kereta api propinsi.

Yang dimaksud dengan tidak saling mengganggu yaitu apabila peralatan persinyalan yang digerakkan dengan tenaga listrik tidak terinduksi dengan peralatan listrik lain dan dapat membatasi kerusakan akibat adanya pengaruh petir.

2. mempunyai alat pendeteksi kesalahan/kegagalan.

huruf a

Peralatan persinyalan yang berfungsi sebagai petunjuk adalah suatu alat atau isyarat dalam bentuk, warna atau cahaya yang ditempatkan pada suatu tempat tertentu dan memberikan isyarat dengan alat tertentu.

huruf b

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Cukup Jelas

#### **Pasal 19**

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

huruf a

Pencatu daya listrik harus disertai dengan peralatan cadangan yaitu suatu peralatan yang terdapat pada pencatu daya yang dapat berfungsi untuk menerima dari sumber listrik lain. Pencatu daya listrik harus memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang ketenagalistrikan.

huruf b

Peralatan transmisi untuk menggerakkan sarana kereta api propinsi harus ditempatkan pada lokasi atau posisi tertentu sehingga tidak mengganggu atau membahayakan operasi kereta api dan lingkungan. Peralatan transmisi harus memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan dibidang ketenagalistrikan.

#### **Pasal 20**

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Cukup Jelas

#### **Pasal 21**

Cukup Jelas

#### **Pasal 22**

Cukup Jelas

#### **Pasal 23**

ayat (1)

Cukup Jelas

#### **Pasal 24**

ayat (1)

Jenis kendaraan khusus adalah mobil tanki pengangkut bahan berbahaya dan beracun, mobil pemadam kebakaran, mobil ambulance, Mobil Jenasah, Forklift yang berlalu lintas di jalan, kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan peralatan uji, kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan peralatan kerjai, kendaraan bermotor yang masih dalam tahap penelitian, kendaraan bermotor yang dilengkapi dengan peralatan untuk keperluan penelitian, kendaraan bermotor untuk menjajakan dagangan, kendaraan mobil derek, studio televisi mobil, pompa air mobil, kendaraan pengangkut alat-alat berat, kereta gandengan dan kendaraan penarik/traktor.

ayat (2)

Cukup Jelas

ayat (3)

Dinas Perhubungan secara proaktif menghubungi secara tertulis pemilik kendaraan yang masa berlaku ujinnya akan berakhir.

ayat (4)

Cukup Jelas

ayat (5)

Cukup Jelas

ayat (6)

Cukup Jelas

ayat (7)

Cukup Jelas

Cukup Jelas

**Pasal 25**

Cukup Jelas

**Pasal 26**

Cukup Jelas

**Pasal 27**

Cukup Jelas

**Pasal 28**

Cukup Jelas

**Pasal 29**

Cukup Jelas

**Pasal 30**

Cukup Jelas

**Pasal 31**

**Pasal 32**

ayat (1)

Kendaraan tidak bermotor terdiri dari:

- a. sepeda;
- b. kereta yang ditarik hewan;
- c. kereta dorong atau tarik.

ayat (2)

Cukup jelas

**Pasal 33**

Cukup Jelas

#### **Pasal 34**

ayat (1)

Tempat yang dilarang untuk berhenti dan/atau parkir dimaksud adalah yang tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku seperti di tikungan jalan, di persimpangan, pada tempat yang dilarang parkir dan berhenti yang dinyatakan dengan rambu dan/atau marka jalan, jalan-jalan yang lebar jalannya tidak memungkinkan untuk parkir dan/atau berhenti, jalan-jalan dengan kapasitas jalan cukup tinggi ( $V/C \text{ ratio} > 0,8$ ).

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

ayat (6)

Cukup jelas

ayat (7)

Cukup jelas

#### **Pasal 35**

Cukup jelas

#### **Pasal 36**

ayat (1)

Huruf a

Yang dimaksud dengan sarana penggerak adalah kendaraan swagerak dan/atau lokomotif yang bergerak di jalan rel dan digunakan untuk menarik dan/atau mendorong kereta dan/atau gerbong dan/atau sarana kereta api lainnya.

Huruf b

Yang dimaksud dengan sarana pengangkut untuk penumpang disebut kereta, sedangkan sarana pengangkut untuk barang disebut gerbong.

Huruf c

Yang dimaksud dengan sarana untuk keperluan khusus adalah sarana yang diperlukan untuk keperluan dan/atau digunakan untuk keperluan inspeksi, perawatan, pembangunan dan pertolongan.

ayat (2)

Yang dimaksud dengan spesifikasi prasarana kereta api yaitu:

- a. Jalur kereta api;
- b. Stasiun kereta api;
- c. Fasilitas operasional sarana kereta api.

#### **Pasal 37**

Cukup jelas

### **Pasal 38**

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Termasuk dalam pengertian pintu dan jendela dalam ketentuan ini adalah pintu dan jendela yang berfungsi dalam keadaan darurat. Sedangkan yang dimaksud dengan fasilitas pelayanan penumpang misalnya tangga naik turun penumpang,

huruf b

Cukup jelas

ayat (3)

Yang dimaksud alat penggerak dalam ketentuan ini apabila dengan listrik disebut Kereta Re[ Listrik (KRL), sedangkan apabila dengan Diesel disebut Kereta Rel Diesel (KRD).

### **Pasal 39**

Cukup jelas

### **Pasal 40**

ayat (1)

Yang dimaksud dengan perawatan sarana dan prasarana kereta api dalam ketentuan ini adalah perawatan atau perbaikan yang dilakukan baik secara rutin dan/atau berkala. Perawatan sarana dan prasarana kereta api dilakukan untuk mempertahankan sarana dan prasarana tetap laik operasi sesuai persyaratan teknis perawatan yang berlaku dengan memperhatikan keselamatan dan kebutuhan operasional serta kelestarian lingkungan.

ayat (2)

Cukup jelas

### **Pasal 41**

Cukup jelas

### **Pasal 42**

ayat (1)

Pemeriksaan dan pengujian sarana kereta api dilaksanakan dalam rangka menjamin keandalan, keselamatan dan keamanan sarana kereta api serta kelestarian lingkungan.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Pemeriksaan dan pengujian prasarana kereta api dilaksanakan dalam rangka menjamin keandalan, keselamatan dan keamanan prasarana kereta api serta kelestarian lingkungan.

### **Pasal 43**

Cukup jelas

### **Pasal 44**

Cukup jelas

**Pasal 45**

Cukup jelas

**Pasal 46**

Cukup jelas

**Pasal 47**

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Cukup jelas

huruf b

Cukup jelas

huruf c

Cukup jelas

huruf d

Cukup jelas

huruf e

Cukup jelas

huruf f

Cukup jelas

huruf g

Ketentuan waktu kerja, waktu istirahat dan penggantian pengemudi adalah:

1. Waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum adalah 8 jam satu hari.
2. Pengemudi kendaraan umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 jam berturut-turut, harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya 1/2 jam.
3. Dalam hal-hal tertentu pengemudi dapat dipekerjakan menyimpang dari waktu kerja 8 jam sehari, tetapi tidak boleh lebih dari 12 jam sehari termasuk istirahat 1 jam.
4. Penyimpangan waktu kerja tidak berlaku bagi pengemudi kendaraan umum yang mengemudikan kendaraan umum angkutan antar kota.

huruf h

Cukup jelas

huruf l

Cukup jelas

huruf j

Cukup jelas

huruf k

Cukup jelas

**Pasal 48**

Cukup jelas

## Pasal 49

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan pada setiap ruas jalan dan persimpangan.

huruf b

penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan dengan memperhatikan:

1. rencana tata ruang wilayah (RTRW).
2. rencana umum jaringan transportasi jalan.
3. peranan, kapasitas, dan karakteristik jalan.
4. kelas jalan
5. karakteristik lalu-lintas
6. aspek lingkungan
7. aspek sosial dan ekonomi.

huruf c

Cukup jelas

huruf d

penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya yang meliputi:

1. penentuan tingkat pelayanan yang diinginkan.
2. usulan aturan-aturan lalu-lintas yang akan ditetapkan.
3. usulan pengadaan dan pemasangan serta pemeliharaan.
4. usulan kegiatan atau tindakan baik untuk keperluan penyusunan usulan maupun penyuluhan kepada masyarakat.

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

## Pasal 50

ayat (1)

Cukup Jelas

ayat (2)

Penerapan manajemen lalu lintas yang memerlukan penetapan Gubernur seperti lajur khusus bus (LKB), jalan bus khusus (bus way), jalur/lajur khusus sepeda motor, jalur/lajur khusus sepeda, penataan trayek, penataan lintas angkutan barang dan pembatasan lokasi bongkar muat barang, lajur pasang surut (contra flow), sistem satu arah kawasan, pembatasan lalu lintas: 3 in 1, sistem sticker, sistem ganjil genap, area /icencing sistem, road pricing, penerapan tarif parkir yang tinggi pada daerah pusat-pusat kegiatan (CBD), penerapan pajak progresif terhadap kepemilikan kendaraan lebih dari satu, kawasan tertib lalu lintas (KTL); pembatasan perjalanan kendaraan pribadi dalam tiap tahunnya dengan penggunaan sistem lisensi untuk tiap kendaraan.

## Pasal 51

Cukup jelas

## Pasal 52

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Cukup jelas

huruf b

1. Rambu elektronik, papan informasi elektronik merupakan bagian dari rambu lalu lintas.
2. Alat pemberi isyarat lalu-lintas terdiri dari lampu lalu lintas dan lampu penyeberangan.
3. Alat pengendali lalu lintas terdiri dari alat pembatas kecepatan, alat pembatas tinggi dan lebar. Selain dengan rambu alat pembatas kecepatan dapat berupa pita pengaduh (speed trap), peninggian bagian jalan dan badan jalan yang berbentuk Zigzag (traffic calming) khususnya pada kawasan pemukiman. Alat pembatas tinggi dan lebar dapat dilakukan dengan portal, patok jalan, drum dan lain-lain.
4. Alat pengaman lalu-lintas terdiri dari pagar pengaman (guardrail), cermin lalu lintas, delineator, pulau-pulau lalu lintas, pita pengaduh.
5. Fasilitas pendukung lalu-lintas terdiri dari jembatan penyeberangan orang, tempat pemberhentian (halte), fasilitas parkir, terminal dan pejalan kaki. Tempat pemberhentian dapat berupa bangunan fisik (halte) dan berupa rambu.

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Dalam pelaksanaan rekayasa lalu lintas Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan instansi terkait.

## Pasal 53

huruf a

Cukup jelas

huruf b

Cukup jelas

huruf c

Pintu penutup jalan dapat berupa portal, patok, tiang dan lain-lain.

huruf d

Cukup jelas

huruf e

Cukup jelas

huruf f

Cukup jelas

huruf g

Cukup jelas

huruf h

Yang dimaksud mengubah fungsi jalan adalah mengubah fungsi jalan secara permanen seperti jalan dirubah menjadi tempat berdagang, perumahan dan lain sebagainya.

huruf i

Cukup jelas

huruf j

Cukup jelas

#### **Pasal 54**

ayat (1)

Sarana penyeberangan dapat berupa zebra cross, lampu penyeberangan (pelican crossing), dan jembatan penyeberangan.

ayat (2)

Orang yang menggiring/menunggang hewan dan membawa kereta dorong wajib menggunakan lajur paling kiri dari jalur jalan.

#### **Pasal 55**

Cukup jelas

#### **Pasal 56**

ayat (1)

Penggunaan jalan untuk keperluan tertentu di luar fungsi jalan sebagai lalu lintas umum antara lain: pesta di sebagian dan/atau seluruh ruas jalan, untuk kepentingan pribadi atau kelompok.

ayat (2)

Cukup jelas

#### **Pasal 57**

Cukup jelas

#### **Pasal 58**

Cukup jelas

#### **Pasal 59**

huruf a

Angkutan orang adalah pemindahan orang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus, dan kendaraan khusus.

huruf b

Angkutan barang adalah pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengangkutan barang dapat dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus dengan ketentuan jumlah barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut tipe kendaraannya.

## Pasal 60

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Angkutan Antar Kota Antar Propinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten, Kota yang melalui lebih dari satu daerah propinsi dengan mempergunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.

huruf b

Cukup jelas

huruf c

Cukup jelas

huruf d

1. Angkutan khusus adalah angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, pemukiman dan simpul yang berbeda.
2. Angkutan khusus dalam trayek terdiri dari: angkutan antar jemput, angkutan karyawan, angkutan pemukiman, dan angkutan pemadu moda:
  - a) Pelayanan angkutan antar jemput dilaksanakan dalam trayek dengan asal dan tujuan perjalanan tetap atau sebaliknya.
  - b) Pelayanan angkutan karyawan dilaksanakan dalam trayek yang melayani dari dan ke satu tujuan sentra kerja dengan beberapa titik asal penumpang.
  - c) Pelayanan angkutan pemukiman dilaksanakan dalam trayek yang melayani dari dan ke satu kawasan pemukiman dengan beberapa titik tujuan penumpang.
  - d) Pelayanan angkutan pemadu moda dilaksanakan untuk melayani penumpang dari dan / atau ke terminal, stasiun kereta api, pelabuhan dan bandar udara kecuali dari terminal ke terminal.

Ayat (3)

- a. Bus besar adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas lebih dari 28 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 9 meter.
- b. Bus sedang adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas 16 s/d 28 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 6,5 meter sampai dengan 9 meter.
- c. Bus kecil adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas 9 s/d 16 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 4 meter sampai dengan 6,5 meter.

ayat (4)

Cukup Jelas

ayat (5)

huruf a

Angkutan taksi adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus serta dilengkapi dengan argometer, yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.

huruf b

Angkutan sewa adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang melayani angkutan dari pintu ke pintu, dengan atau tanpa pengemudi, dalam wilayah operasi yang tidak terbatas.

huruf c

Angkutan pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan sosial lainnya.

huruf d

Cukup jelas

ayat (6)

Mobil penumpang adalah kendaraan bermotor dengan kapasitas sebanyak-banyaknya 8 tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang tidak lebih dari 4 meter.

ayat (7)

Cukup jelas

#### **Pasal 61**

Cukup jelas

#### **Pasal 62**

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Kendaraan khusus yang digunakan untuk mengangkut barang berbahaya, beracun, mudah terbakar, bahan peledak (seperti radioaktif), diberikan tanda khusus sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

#### **Pasal 63**

Cukup jelas

#### **Pasal 64**

Cukup jelas

#### **Pasal 65**

ayat (1)

Kartu Izin Usaha merupakan turunan dari izin usaha yang merupakan satu kesatuan yang tidak terpisahkan yang didalamnya memuat:

- a. Nomor Surat Keputusan.
- b. Nomor Induk Kendaraan.
- c. Nama Perusahaan.
- d. Masa Berlaku Izin.

- e. Tanda Nomor Kendaraan.
- f. Nomor Uji.
- g. Merek kendaraan.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

#### **Pasal 66**

Cukup Jelas

#### **Pasal 67**

Cukup jelas

#### **Pasal 68**

Cukup jelas

#### **Pasal 69**

Cukup jelas

#### **Pasal 70**

ayat (1)

Kartu Pengawasan Kendaraan merupakan turunan dari izin trayek kendaraan yang bersangkutan dan merupakan satu kesatuan yang tak terpisahkan, didalamnya memuat:

- a. Nomor surat keputusan.
- b. Nomor Induk Kendaraan.
- c. Nama Perusahaan.
- d. Masa Berlaku Izin.
- e. Trayek yang dilayani.
- f. Tanda Nomor Kendaraan.
- g. Nomor Uji.
- h. Daya angkut orang.
- i. Daya angkut bagasi.
- j. Kode trayek yang dilayani.
- k. Jenis dan sifat layanan.
- l. Jadwal perjalanan.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

ayat (6)

Cukup jelas

ayat (7)

Cukup jelas

## **Pasal 71**

Proses pencabutan izin trayek:

- a. Izin trayek dicabut apabila:
  1. Tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin trayek.
  2. Mengoperasikan kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
  3. Tidak melaporkan apabila terjadi perubahan domisili perusahaan.
  4. Tidak meminta pengesahan dan pejabat pemberi izin apabila terjadi perubahan penanggung jawab perusahaan.
  5. Tidak melaporkan setiap bulan kegiatan operasional angkutan.
  6. Tidak mampu merawat kendaraan bermotor sehingga kendaraan tidak memenuhi persyaratan teknis laik jalan.
  7. Melakukan pengangkutan melebihi daya angkut.
  8. Pihak-pihak atau yang namanya ditetapkan untuk bertindak atas nama perusahaan melakukan pelanggaran operasional yang berkaitan dengan pengusahaan angkutan.
  9. Tidak mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi.
  10. Mempekerjakan pengemudi yang tidak memenuhi syarat.
- b. Pencabutan izin trayek sebagaimana dimaksud huruf a dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing satu bulan.
- c. Apabila peringatan sebagaimana dimaksud huruf b tidak diindahkan dilanjutkan dengan pembekuan izin trayek untuk jangka waktu satu bulan.
- d. Jika pembekuan izin trayek sebagaimana dimaksud huruf c habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan izin trayek dicabut.
- e. Izin trayek dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin dalam hal perusahaan yang bersangkutan:
  1. Melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara.
  2. Memperoleh izin trayek dengan cara tidak sah.

## **Pasal 72**

ayat (1)

Izin insidentil dapat diberikan untuk kepentingan:

- a. menambah kekurangan angkutan pada waktu keadaan tertentu seperti: angkutan pada hari-hari besar keagamaan, angkutan liburan sekolah, dan angkutan transmigrasi.
- b. keadaan darurat tertentu seperti bencana alam dan lain-lain.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas  
ayat (4)  
Cukup jelas

#### **Pasal 73**

Cukup jelas

#### **Pasal 74**

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Kartu Pengawasan izin operasi kendaraan merupakan turunan dari izin operasi kendaraan yang bersangkutan dan merupakan satu kesatuan yang tak terpisahkan, didalamnya memuat:

- a. Nomor surat keputusan.
- b. Nomor Induk Kendaraan.
- c. Nama Perusahaan.
- d. Masa Berlaku Izin.
- e. Tanda Nomor Kendaraan.
- f. Nomor Uji.
- g. Daya angkut orang.
- h. Daya angkut bagasi.

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

#### **Pasal 75**

Cukup jelas

#### **Pasal 76**

Cukup jelas

#### **Pasal 77**

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Tarif awal adalah angka awal yang tertera pada argometer taksi setelah argometer taksi dihidupkan pada permulaan penyewaan, yang menunjukkan biaya permulaan/dasar sebagai biaya minimum yang tidak berubah untuk jangka waktu atau jarak tertentu.

Tarif dasar adalah besarnya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar jarak selanjutnya yang ditempuh.

Tarif jarak adalah besarnya tarif yang tertera dalam argometer yang harus dibayar oleh penumpang, yang didasarkan atas tarif awal ditambah tarif jarak dan/atau tarif waktu.

Tarif waktu adalah besarnya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar penggunaan waktu, misalnya dalam hal taksi menunggu atau dalam kondisi lalu lintas macet.

#### **Pasal 78**

Cukup jelas

#### **Pasal 79**

Cukup jelas

#### **Pasal 80**

Cukup jelas

#### **Pasal 81**

Cukup jelas

#### **Pasal 82**

Cukup jelas

#### **Pasal 83**

Cukup jelas

#### **Pasal 84**

ayat (1)

Syarat-syarat umum angkutan sebagaimana dimaksud meliputi hak dan kewajiban pengguna jasa dan badan usaha penyelenggara angkutan penumpang dan angkutan barang kereta api yang antara lain memuat hal-hal sebagai berikut:

- a. Hak pengguna jasa untuk memperoleh pelayanan sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati misalnya pemegang karcis tertentu akan memperoleh tingkat pelayanan sesuai dengan karcis yang dimilikinya. Kewajiban pengguna jasa untuk membayar biaya angkutan sesuai dengan tingkat pelayanan yang dikehendakinya.
- b. Kewajiban badan usaha penyelenggara kereta api untuk mengangkut penumpang yang telah memiliki karcis penumpang sesuai dengan tingkat pelayanan yang disepakati atau mengangkut barang pengguna jasa yang telah memiliki surat angkutan barang.
- c. Demikian pula kewajiban badan usaha penyelenggara kereta api untuk membayar ganti rugi sesuai syarat-syarat umum yang telah disepakati, kepada pengguna jasa yang mengalami kerugian sebagai akibat dan kelalaian badan usaha penyelenggara.
- d. Memberikan pelayanan dalam batas-batas kelayakan sesuai kemampuan badan usaha penyelenggara kereta api kepada pengguna jasa, selama menunggu keberangkatan dalam hal terjadi keterlambatan pemberangkatan karena kelalaian badan usaha penyelenggara.

Apabila calon pengguna jasa yang telah membeli karcis atau surat angkutan barang, kemudian membatalkan perjalanannya atau pengiriman barangnya maka berlaku ketentuan-ketentuan sebagaimana tercantum dalam syarat-syarat umum angkutan.

ayat (2)

Cukup jelas

#### **Pasal 85**

ayat (1)

Yang dimaksud bidang tertentu, meliputi:

- a. industri;
- b. pertanian;
- c. pertambangan;
- d. kepariwisataan.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

#### **Pasal 86**

Dalam penetapan struktur dan golongan tarif kereta api, Pemerintah Daerah memperhatikan kepentingan masyarakat dan kepentingan badan usaha penyelenggara kereta api. Pemerintah Daerah menetapkan tarif yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Dengan berpedoman pada struktur dan golongan tarif tersebut, badan usaha penyelenggara kereta api menetapkan tarif yang berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usaha badan usaha penyelenggara dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan angkutan kereta api.

Tarif angkutan kereta api terdiri dari tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang. Tarif angkutan penumpang terdiri dari tarif kereta api berjadwal dan kereta api tidak berjadwal. Golongan tarif angkutan penumpang kereta api berjadwal terdiri dari tarif pelayanan ekonomi dan tarif pelayanan non ekonomi. Tarif pelayanan ekonomi adalah tarif pelayanan angkutan kereta api yang berorientasi kepada kepentingan dan kemampuan masyarakat luas. Tarif pelayanan non ekonomi adalah tarif pelayanan angkutan kereta api yang berorientasi kepada kelangsungan dan pengembangan usaha badan penyelenggara kereta api dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan pelayanan angkutan kereta api. Struktur tarif pelayanan ekonomi kereta api berjadwal terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak. Struktur tarif pelayanan non ekonomi kereta api berjadwal terdiri dari tarif dasar, tarif pelayanan tambahan dan tarif jarak. Tarif dasar adalah besaran tarif yang dinyatakan dengan biaya perpenumpang perkilometer. Penetapan tarif dasar untuk pelayanan ekonomi dilakukan dengan memperhatikan kemampuan daya beli masyarakat. Tarif jarak adalah besaran tarif yang didasarkan atas perkalian tarif dasar dengan jarak tempuh. Penetapan tarif dasar untuk pelayanan non ekonomi dilakukan dengan memperhatikan kelangsungan dan pengembangan usaha angkutan dalam rangka meningkatkan mutu pelayanan serta perluasan jaringan pelayanan angkutan, Tarif pelayanan tambahan adalah besaran tarif yang dinyatakan dengan biaya perpenumpang perkilometer sesuai dengan fasilitas dan tingkat pelayanan yang diberikan. Tarif jarak adalah besaran tarif yang didasarkan atas penjumlahan tarif dasar ditambah tarif pelayanan tambahan dikalikan jarak tempuh.

#### **Pasal 87**

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

huruf a

Kapal layar adalah kapal yang tenaga penggerak utamanya menggunakan angin.

huruf b

Kapal layar motor adalah kapal yang tenaga penggerak utamanya menggunakan angin dan bantuan motor.

huruf c

Kapal motor adalah kapal yang tenaga penggerak utamanya menggunakan motor.

#### **Pasal 88**

ayat (1)

Pengusahaan prasarana dan sarana angkutan sungai, danau dan penyeberangan dapat juga dilakukan oleh Badan Usaha milik swasta asing sepanjang tidak mengganggu keberadaan badan usaha milik swasta nasional.

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

ayat (5)

Cukup jelas

ayat (6)

Cukup jelas

#### **Pasal 89**

Yang dimaksud dengan perusahaan dalam pasal ini adalah perusahaan yang mengusahakan prasarana dan sarana angkutan sungai, danau dan penyeberangan.

#### **Pasal 90**

Penambahan kapal dilaksanakan berdasarkan hasil survei lapangan dengan mempertimbangkan:

- a. jumlah penduduk;
- b. potensi permintaan penumpang;
- c. potensi ekonomi wilayah;
- d. rencana tata ruang wilayah dan potensi kawasan;  
keterpaduan intra dan antar moda.

#### **Pasal 91**

Yang dimaksud dengan jangka waktu tertentu dalam ketentuan ini adalah selama 6 bulan.

## **Pasal 92**

Penempatan jumlah kapal pada setiap lintas penyeberangan harus memperhatikan keseimbangan antara kebutuhan pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan.

## **Pasal 93**

Cukup jelas

## **Pasal 94**

ayat (1)

Perlakuan khusus dapat berupa penyediaan trotoar yang landai, desain halte yang memudahkan naik dan turun kendaraan umum, kemudahan antri dalam pembelian tiket dan lain-lain.

ayat (2)

Penyediaan fasilitas bagi penumpang yang menderita cacat atau orang sakit tersebut dimaksudkan agar mereka juga dapat menikmati pelayanan angkutan jalan, kereta api, sungai, danau dan penyeberangan dengan baik.

Penyediaan fasilitas ini untuk angkutan kereta api dapat berupa pembuatan jalan khusus di stasiun dan sarana khusus untuk naik kereta api, atau penyediaan ruang yang disediakan khusus bagi penempatan kursi roda atau sarana bantuan bagi orang sakit yang pengangkutannya mengharuskan dalam posisi tidur. Yang dimaksudkan dengan cacat dalam ketentuan ini misalnya penumpang yang menggunakan kursi roda karena lumpuh, cacat kaki, tuna netra dan sebagainya.

ayat (3)

Cukup jelas

ayat (4)

Cukup jelas

## **Pasal 95**

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Rekomendasi berisi pernyataan layak atau tidak layaknya suatu pembangunan dan peningkatan kegiatan.

## **Pasal 96**

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

huruf a

Cukup jelas

huruf b

Cukup jelas

huruf c

Cukup jelas

huruf d

Cukup jelas

huruf e

Cukup jelas

huruf f

Dalam ketentuan ini yang dimaksud dengan pemakaian terminal penumpang mobil bus adalah berupa pemakaian terminal penumpang mobil bus yang terdiri dari mobil bus antar kota dan mobil bus dalam kota di terminal penumpang yang meliputi mobil bus non ekonomi, mobil bus ekonomi (bus lambat), mobil bus besar, mobil bus tingkat/gandeng/tempel, mobil bus sedang dan mobil bus kecil.

huruf g

Dalam ketentuan ini yang dimaksud pemakaian terminal mobil barang yaitu pemakaian terminal mobil barang yang terdiri dari truk, traktor, tanpa kereta tempelan, tronton, kereta, light truk, truk kecil dan gandengan termasuk tempat menginap di terminal mobil barang.

huruf h

Dalam ketentuan ini yang dimaksud pemakaian fasilitas lainnya di terminal penumpang mobil bus adalah pemakaian fasilitas berupa kios pedagang makanan/minuman, majalah, koran, wartel, loket, souvenir, penjualan tiket kapal laut/udara dan pemakaian fasilitas terminal (peron) di terminal bus antar kota, dalam kota, terminal mobil barang dan pool bus.

huruf i

Dalam ketentuan ini yang dimaksud pemakaian fasilitas terminal mobil barang adalah pemakaian fasilitas terminal berupa penginapan awak kendaraan, penyimpanan barang (gudang) dan ruang kantor.

huruf j

Dalam ketentuan ini yang dimaksud pemakaian pangkalan taksi adalah pemakaian pangkalan taksi yang diperuntukkan menaikkan dan menurunkan penumpang.

huruf k

Cukup jelas

huruf l

Cukup jelas

huruf m

Cukup jelas

huruf n

Cukup jelas

huruf o

Cukup jelas

huruf p

Cukup jelas

huruf q

Cukup jelas

huruf r

Cukup jelas

huruf s

Cukup jelas

huruf t

Cukup jelas  
huruf u  
Cukup jelas  
huruf v  
Cukup jelas  
huruf w  
Cukup jelas  
huruf x  
Cukup jelas  
huruf y  
Cukup jelas  
huruf z  
Cukup jelas  
huruf aa  
Cukup jelas  
huruf bb  
Cukup jelas  
huruf cc  
Cukup jelas  
huruf dd  
Cukup jelas  
huruf ee  
Cukup jelas  
huruf ff  
Cukup jelas  
ayat (3)  
Cukup jelas

#### **Pasal 97**

ayat (1)  
Sistem informasi disampaikan dalam bentuk laporan kegiatan, media cetak, elektronik, leaflet, brosur, rambu informasi, internet dan lain-lain.  
ayat (2)  
Cukup jelas

#### **Pasal 98**

Cukup jelas

#### **Pasal 99**

ayat (1)  
Cukup jelas  
ayat (2)  
Cukup jelas  
ayat (3)

Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat secara langsung dilakukan dengan kegiatan sebagai berikut:

- a. penerangan keliling ke tiap-tiap RW di Kelurahan;
- b. mengadakan ceramah kepada warga di lingkungan RT/RW dan kelompok masyarakat;
- c. pembinaan terhadap pengemudi angkutan di bidang kebersihan;
- d. ceramah mengenai lalu lintas dan angkutan di sekolah Taman Kanak-Kanak, SD, SLTP, SMU dan sederajat.

Bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat secara tidak langsung dilakukan dengan kegiatan melalui:

- a. media massa baik cetak, elektronik, radio maupun TV;
- b. hiburan, film dan Band Dinas Perhubungan;
- c. pembagian stiker, leaflet/booklet;
- d. pembuatan papan himbauan (billboard);
- e. lomba lalu lintas dan angkutan.

#### **Pasal 100**

Cukup jelas

#### **Pasal 101**

Cukup jelas

#### **Pasal 102**

ayat (1)

Yang dimaksud dengan secara periodik adalah dilakukan setiap bulan.

ayat (2)

Cukup jelas

#### **Pasal 103**

ayat (1)

Cukup jelas

ayat (2)

Cukup jelas

ayat (3)

Yang dimaksud secara berkala adalah dilakukan satu kali dalam satu tahun.

ayat (4)

Cukup jelas

#### **Pasal 104**

Cukup jelas

#### **Pasal 105**

Cukup jelas

#### **Pasal 106**

Cukup jelas

**Pasal 107**

Cukup jelas

**Pasal 108**

Cukup jelas

**Pasal 109**

Cukup jelas

**Pasal 110**

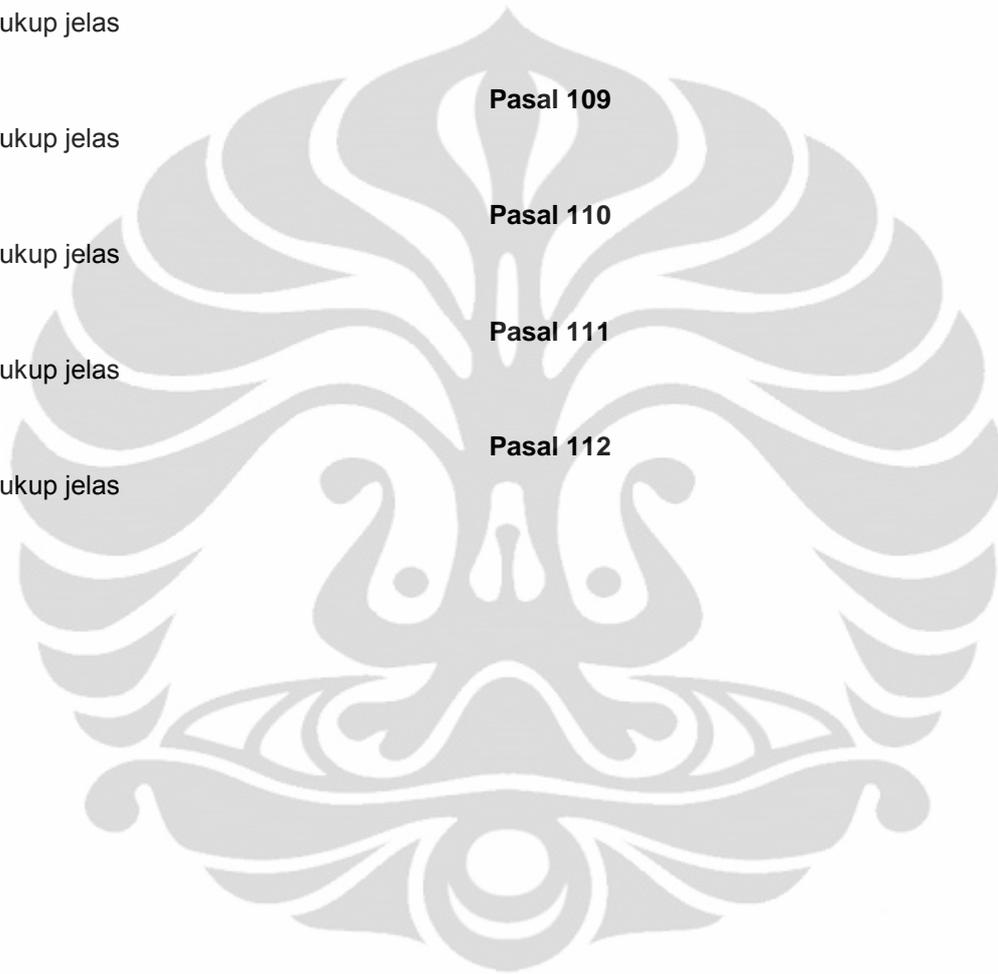
Cukup jelas

**Pasal 111**

Cukup jelas

**Pasal 112**

Cukup jelas





*Gubernur Provinsi Daerah Khusus  
Ibukota Jakarta*

Nomor : 1065/-1.811.1

Jakarta, 11 Juni 2008

Sifat :  
Lampiran :  
Hal :

Persetujuan Penyesuaian  
Tarif Angkutan Taksi

Kepada

Yth. Ketua DPD Organda Provinsi  
DKI Jakarta

di

Jakarta

Sehubungan dengan surat dari DPD Organda Provinsi DKI Jakarta tanggal 4 Juni 2008 Nomor 129/DPD-OGD/VI/2008 hal Penetapan Penyesuaian Tarif Taksi, dengan ini saya beritahukan bahwa pada prinsipnya dapat menyetujui kenaikan tarif angkutan taksi batas atas di Provinsi DKI Jakarta sebagai berikut.

1. Tarif Maksimum Angkutan Taksi

- a. Flag Fall dari Rp 5.000,00 (lima ribu rupiah) menjadi Rp 6.000,00 (enam ribu rupiah).
- b. Kilometer berikutnya dari Rp 2.500,00 (dua ribu lima ratus rupiah) menjadi Rp 3.000,00 (tiga ribu rupiah).
- c. Jam tunggu per jam dari Rp 25.000,00 (dua puluh lima ribu rupiah) menjadi Rp 30.000,00 (tiga puluh ribu rupiah).

2. Pelaksanaan kenaikan tarif sebagaimana tersebut pada angka 1, agar ditetapkan dalam bentuk keputusan DPD Organda Provinsi DKI Jakarta yang tanggal berlakunya disesuaikan dengan kesediaan yang harus dipenuhi bagi para operator taksi dan dilaporkan kepada Gubernur Provinsi DKI Jakarta.

3. Dengan berlakunya tarif sebagaimana tersebut pada angka 1, maka mutu pelayanan operator angkutan taksi (pengusaha atau awak taksi) harus dapat ditingkatkan, dengan ketentuan sebagai berikut.

- a. kendaraan harus laik jalan dan usia kendaraan tidak lebih dari 7 (tujuh) tahun;
- b. penggunaan kaca warria atau kaca yang berlapis bahan berwarna film (film coating) untuk kaca samping dengan prosentase penembusan cahaya tidak kurang dari 60% (enam puluh persen), untuk kaca depan atau kaca belakang yang berlapis bahan warna (film coating) dengan prosentase penembusan cahaya tidak kurang dari 40% (empat puluh persen) dan sepanjang sisi atas kaca depan yang lebarnya tidak kurang dari 1/3 (sepertiga) tinggi kaca yang bersangkutan;
- c. alat pendingin udara temperatur maksimal 25° C (dua puluh lima derajat celsius) pada tempat duduk belakang;

- d. penataan/penempatan jok belakang kendaraan harus terpasang secara permanen sehingga tidak dapat berhubungan dengan ruang bagasi dan dilengkapi dengan tempat sampah;
  - e. para pengusaha agar tidak menaikkan setoran selama 3 (tiga) bulan terhitung sejak kenaikan tarif ini diberlakukan dan aspirasi-aspirasi yang ada agar terlebih dahulu harus dimusyawarahkan dengan para anggota dan pengemudi taksi;
  - f. agar Saudara mengingatkan kepada para anggota DPD Organda Provinsi DKI Jakarta Unit Taksi yang menggunakan taksi lama dengan standar mutu pelayanan lama, segera melakukan peremajaan taksi untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa.
4. Pelanggaran terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada angka 3 (tiga), dikenakan sanksi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Demikian persetujuan ini agar Saudara laksanakan sebagaimana mestinya.

GUBERNUR PROVINSI DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA,

FAUZI BOWO

Tembusan :

1. Ketua DPRD Provinsi DKI Jakarta
2. Wakil Gubernur Provinsi DKI Jakarta
3. Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta
4. Asisten Perekonomian Sekda Provinsi DKI Jakarta
5. Asisten Pembangunan Sekda Provinsi DKI Jakarta
6. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta
7. Kepala Biro Administrasi Perekonomian Setda Provinsi DKI Jakarta
8. Ketua Dewan Transportasi Kota Provinsi DKI Jakarta



## DEWAN PIMPINAN UNIT TAKSI ORGANDA DKI JAKARTA

DALAM LINGKUNGAN DEPARTEMEN PERHUBUNGAN

Nomor : 191/DPU-Taksi/VII/2008.  
Lampiran :  
Hal : Pelaksanaan Penyesuaian Tarif Taksi.

Jakarta, 18 Juli 2008.

Kepada Yth.  
Bapak Kepala Dinas Perhubungan  
Provinsi DKI Jakarta  
Jl. Taman Jatibaru 1  
Jakarta Pusat.

Dengan hormat,

Sebagaimana dimaklumi penyesuaian tariff angkutan taksi di DKI Jakarta sudah diberlakukan sesuai surat Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No.1065/-1.811.1. tanggal 11 Juni 2008 perihal Persetujuan Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi dan surat Keputusan DPD ORGANDA Provinsi DKI Jakarta No. Skep.-011/DPD-OGD/VI/2008 tanggal 13 Juni 2008 tentang Penetapan Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi di wilayah Provinsi DKI Jakarta (fotocopy terlampir), dengan ini kami sampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Sesuai dengan Keputusan Rapat Pleno Anggota / Direksi / Pimpinan Koperasi Taksi Anggota ORGANDA Unit Taksi DKI Jakarta tanggal 13 Juni 2008, pelaksanaan penyesuaian Tarif Angkutan Taksi di wilayah Provinsi DKI Jakarta, dilakukan secara serentak pada hari Senin tanggal 16 Juni 2008 jam 00.00 WIB.
2. Tarif Angkutan Taksi di wilayah Provinsi DKI Jakarta yang berlaku sesuai Skep-011/DP-OGD/VI/2008 terdiri dari :
  - a. Tarif Atas :
    - Flag Fall Rp. 6.000,- ( enam ribu rupiah )
    - KM selanjutnya Rp. 3.000,- ( tiga ribu rupiah )
    - Waktu tunggu/Jam Rp. 30.000,- ( tiga puluh ribu rupiah )
  - b. Tarif Bawah :
    - Flag Fall Rp. 5.000,- ( lima ribu rupiah )
    - KM selanjutnya Rp. 2.500,- ( dua ribu lima ratus rupiah )
    - Waktu tunggu/Jam Rp. 25.000,- ( dua puluh lima ribu rupiah )
3. Tarif Lama/Surat keputusan DPD ORGANDA Provinsi DKI Jakarta No. Skep. 001/DPD/VI/2005 tanggal 01 April 2005 (Flag Fall Rp. 4.000,- KM selanjutnya Rp. 1.800,- dan waktu tunggu Rp. 18.000,-) dinyatakan tidak berlaku lagi / dicabut

Mengingat masih banyak taksi – taksi yang beroperasi di wilayah Provinsi DKI Jakarta belum melakukan penyesuaian Tarif sesuai ketentuan diatas, maka berlandaskan Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 12 Tahun 2003 pasal 77, 79, 104, dan 105 kami mohon bantuan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta untuk melakukan penertiban atau kebijaksanaan – kebijaksanaan lain berdasarkan kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.

Demikian permohonan kami dan atas perhatian serta bantuannya kami ucapkan terima kasih.

DPU TAKSI ORGANDA DKI JAKARTA

Ketua I

M. Siburian, SE, MM



Sekretaris

Ir. JH. Sitorus

Tembusan :

1. Yth. Bapak Gubernur Provinsi DKI Jakarta
2. Kepala Dinas Perindustrian dan Perdagangan DKI Jakarta
3. Kepala Binekda Provinsi DKI Jakarta
4. DPD ORGANDA DKI Jakarta
5. Perusahaan Taksi anggota ORGANDA Unit Taksi
6. Arsip.-

Kode Pos 13650 Telp./Fax : 80883944

Organda DKI Jakarta Unit Taksi, Jl. Halim Perdana Kusuma No. 1A Jakarta Timur

0076444

24 JUL 2008



**DEWAN PIMPINAN DAERAH ORGANDA PROVINSI DKI JAKARTA**  
**DALAM LINGKUNGAN DEPARTEMEN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA**

**SURAT KEPUTUSAN**

Nomor : SKEP - 011/DPD-OGD/VI/2008

Tentang

**PENETAPAN PENYESUAIAN TARIF ANGKUTAN TAKSI  
DI WILAYAH PROVINSI DKI JAKARTA**

---

**DEWAN PIMPINAN DAERAH ORGANDA PROVINSI DKI JAKARTA**

**Menimbang** : a. Bahwa dengan kebijakan Pemerintah menaikkan harga BBM tanggal 23 Mei 2008 yang berdampak pada Peningkatan Biaya Operasional Kendaraan Khususnya Angkutan Taksi sehingga diperlukan penyesuaian Tarif Angkutan Taksi di Wilayah Provinsi DKI Jakarta guna menjaga kesinambungan usaha.

b. Bahwa sehubungan dengan point 1 diatas diperlukan Keputusan Dewan Pimpinan Daerah ORGANDA Provinsi DKI Jakarta tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi.

**Mengingat** : 1. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 dan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993.

2. Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No.12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyebrangan di Provinsi DKI Jakarta Pasal 77 ;

Ayat (1) – Tarif Angkutan Penumpang tidak dalam trayek berupa taksi ditetapkan oleh Penyedia Angkutan setelah mendapat persetujuan Gubernur.

Ayat (2) – Tarif Taksi terdiri dari Tarif Awal, Tarif Dasar, Tarif Waktu dan Tarif Jarak yang ditunjukan dengan argometer.

Jln. Raya Pelabuhan No. 19 Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta 14310  
Telp. (021) 439.00464 (3 saluran) Faks. (021) 439.00465



- Memperhatikan :
1. Surat Dewan Pimpinan Unit Taksi ORGANDA Provinsi DKI Jakarta Nomor 178/DPU-TAKSI/V/2008 tanggal 30 Mei 2008 tentang Perhitungan Biaya Pokok Dan Tarif Angkutan Taksi.
  2. Hasil konsultasi DPD ORGANDA Provinsi DKI Jakarta dengan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan Dewan Transportasi Kota-Jakarta.
  3. Surat Dewan Pimpinan Daerah ORGANDA Provinsi DKI Jakarta Nomor 129/DPD-OGD/VI/2008 tanggal 04 Juni 2008 Perihal Penetapan Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi.
  4. Surat Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor : 1065/-1.811.1 tanggal 11 Juni 2008 tentang Persetujuan Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi.(Khususnya Point 2).

#### MEMUTUSKAN

Menetapkan : **PENYESUAIAN TARIF ANGKUTAN TAKSI DI WILAYAH PROVINSI DKI JAKARTA.**

Perfama : **TARIF ATAS**

- Flag Fall Rp. 6.000,-(Enam ribu rupiah)
- Km Selanjutnya Rp. 3.000,-(Tiga ribu rupiah)
- Jam Tunggu/Jam Rp. 30.000,-(Tiga Puluh ribu rupiah)

#### TARIF BAWAH

- Flag Fall Rp. 5.000,-(Lima ribu rupiah)
- Km Selanjutnya Rp. 2.500,-(Dua ribu lima ratus rupiah)
- Jam Tunggu/Jam Rp. 25.000,-(Dua Puluh Lima ribu rupiah)

Kedua : Dengan berlakunya Tarif tersebut diatas, maka mutu pelayanan operator Angkutan Taksi (Pengusaha atau awak Taksi) harus dapat ditingkatkan, dengan ketentuan sebagai berikut.

- a. Kendaraan harus laik jalan dan usia kendaraan tidak lebih dari 7 (tujuh) Tahun.



- b. Penggunaan kaca warna atau kaca yang berlapis bahan berwarna film (film coating) untuk kaca samping, dengan prosentase penembusan cahaya tidak kurang dari 60%. Untuk kaca depan atau kaca belakang yang berlapis bahan berwarna (film coating) dengan prosentase penembusan cahaya tidak kurang dari 40% dan sepanjang sisi atas kaca depan yang lebarnya tidak kurang dari 1/3 (sepertiga) tinggi kaca yang bersangkutan.
- c. Alat pendingin udara temperaturnya maksimal 25 °C pada tempat duduk belakang.
- d. Penataan / penempatan jok belakang kendaraan harus terpasang secara patent sehingga tidak dapat berhubungan dengan ruang bagasi.
- e. Dilengkapi dengan tempat sampah.
- f. Para Pengusaha agar tidak menaikkan setoran selama 3 (tiga) bulan terhitung kenaikan tarif ini diberlakukan.
- g. Aspirasi-aspirasi yang ada terlebih dahulu harus dimusyawarahkan dengan para anggota dan pengemudi Taksi.
- h. Kepada Para Pengusaha Taksi yang masih menggunakan kendaraan Taksi Lama dengan standar mutu pelayanan lama, agar segera melakukan peremajaan Taksi untuk meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa.

**Ketiga** : Bagi para operator Taksi yang belum merubah/menggunakan Tarif Atas sesuai Surat Keputusan ini hanya diperkenankan menggunakan Tarif Bawah sesuai dengan surat Keputusan DPD ORGANDA Provinsi DKI Jakarta No. SKEP 005/DPD/X/2005 tanggal 12 Oktober 2005 dan tidak ada Tarif diantara.

**Keempat** : Dengan dikeluarkan Surat Keputusan ini maka Surat Keputusan DPD ORGANDA Provinsi DKI Jakarta No. SKEP 001/DPD/IV/2005 tanggal 01 April 2005 dinyatakan tidak berlaku lagi.

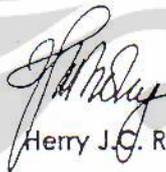


Ke lima : Keputusan ini mulai berlaku sejak ditetapkan dengan catatan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan didalam penetapannya, akan dilakukan pembetulan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Jakarta  
Pada Tanggal : 13 Juni 2008

DEWAN PIMPINAN DAERAH ORGANDA PROPINSI DKI JAKARTA

Ketua,

  
Henry J.C. Rotty

Sekretaris,

  
TR. Panjaitan

Tembusan disampaikan kepada Yth.:

1. Gubernur Propinsi DKI Jakarta
2. Wakil Gubernur Provinsi DKI Jakarta
3. Sekretaris Daerah Provinsi DKI Jakarta
4. Asisten Perencanaan Setda Provinsi DKI Jakarta
5. Asisten Pembangunan Setda Provinsi DKI Jakarta
6. Kepala Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta
7. Kepala Biro Perencanaan Setda Provinsi DKI Jakarta
8. Ketua Dewan Transportasi Kota Provinsi DKI Jakarta
9. Dewan Pimpinan Pusat ORGANDA
10. Dewan Pimpinan Unit Taksi ORGANDA Provinsi DKI Jakarta
11. Para Pengusaha Taksi di Provinsi DKI Jakarta



— 1911 321.6

*Gubernur Propinsi Daerah Khusus  
Ibukota Jakarta*

INSTRUKSI GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA

NOMOR 280 TAHUN 2000

TENTANG

PENGOPERASIAN TAKSI JABOTABEK

GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

- Menimbang :
- bahwa dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan pelayanan angkutan taksi, telah ditetapkan beberapa ketentuan yang mengatur mengenai angkutan taksi di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
  - bahwa untuk memudahkan pembinaan terhadap pengusaha angkutan taksi dan menjaga kesinambungan serta memberikan kegairahan berusaha bagi para pengelola serta menumbuhkan persaingan yang sehat dalam pemberian pelayanan kepada masyarakat, diperlukan pengaturan pengoperasian taksi Botabek di Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
  - bahwa sehubungan dengan hal tersebut di atas dan untuk mewujudkannya angkutan taksi yang tertib, aman dan lancar, perlu ditetapkan wilayah operasi dan ijin operasi taksi Botabek di Propinsi DKI Jakarta.
- Mengingat :
- Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  - Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah;
  - Undang-undang Nomor 34 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Negara Republik Indonesia Jakarta;
  - Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II;
  - Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan;

11768

PLCA BUA

6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
7. Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 2 Tahun 1985 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
8. Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 9 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
9. Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor Db.5/1/39/1972 tentang Penetapan Pola Angkutan Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
10. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1024 Tahun 1991 tentang Ketentuan Pengusahaan Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Umum di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
11. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1026 Tahun 1991 tentang Pengusahaan Angkutan Taksi di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

MENGINSTRUKSIKAN :

Kepada : (1) Kepala Dinas LLAJ Propinsi DKI Jakarta  
2. Kepala Biro Binekda Propinsi DKI Jakarta

Untuk :

**PERTAMA** : Agar mengkoordinasikan dengan Pemda Botabek (Pemda Tk. I Jawa Barat) dalam memberikan ijin jumlah armada taksi yang beroperasi di wilayah masing-masing, sehingga daya tampung wilayah Jabotabek tidak melampaui batas kemampuan wilayah. Disamping itu taksi Botabek tidak boleh beroperasi di wilayah DKI Jakarta begitu juga sebaliknya kecuali hanya untuk mengantar penumpang. Khusus ke Bandara Soekarno-Hatta Cengkareng disesuaikan dengan ketentuan yang berlaku dari Dirjen Perhubungan Darat.

**KEDUA** : Agar mengkoordinasikan dengan Pemda Botabek (Pemda Tingkat I Jawa Barat) untuk menentukan jumlah taksi masing-masing wilayah yang ingin beroperasi di Propinsi DKI Jakarta dan sebaliknya taksi DKI Jakarta yang ingin beroperasi di Botabek dengan syarat agar mematuhi ketentuan yang berlaku di masing-masing Pemda.

**KETIGA** : Bagi pengusaha taksi DKI Jakarta yang ingin mengoperasikan taksinya di wilayah Botabek, agar mengajukan permohonan ke Pemda Botabek dan begitu pula sebaliknya taksi Botabek mengajukan permohonan kepada Pemerintah Propinsi DKI Jakarta dengan persyaratan yang telah ditetapkan oleh masing-masing Pemda.

- KEEMPAT : Dengan berlakunya instruksi ini agar Saudara melaporkan perkembangan kegiatan tersebut kepada Gubernur Propinsi DKI Jakarta c.q. Asisten Administrasi Pembangunan.
- KELIMA : Instruksi ini agar dilaksanakan dengan sebaik-baiknya dan penuh tanggung jawab.

Dikeluarkan di Jakarta  
pada tanggal 15 November 2000

GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA,



  
SUTIYOSO

Tembusan :

1. Ketua DPRD Propinsi DKI Jakarta
2. Wagub. Propinsi DKI Jakarta Bidang Pembangunan
3. Sekretaris Daerah Propinsi DKI Jakarta
4. Asisten Adbang Sekda Propinsi DKI Jakarta
5. Ketua Bappeda Propinsi DKI Jakarta
6. Kepala Kanwil Perhubungan Propinsi DKI Jakarta
7. Kepala Biro Hukum Propinsi DKI Jakarta
8. Ketua Sekretariat BKS Jabotabek
9. Ketua DPD Organda Propinsi DKI Jakarta



*Gubernur Propinsi Daerah Khusus  
Ibukota Jakarta*

INSTRUKSI GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA

NOMOR 214 TAHUN 2002

TENTANG

JUMLAH MAKSIMUM BADAN USAHA DAN ARMADA ANGKUTAN  
TAKSI DI PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA,

Menimbang : a. bahwa dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan pelayanan angkutan taksi telah ditetapkan beberapa ketentuan yang mengatur mengenai angkutan taksi di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;

b. bahwa dengan semakin meningkatnya perkembangan kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan dan sejalan dengan penambahan perjalanan orang yang ada pada saat ini, diperlukan peninjauan kembali terhadap pengaturan jumlah badan usaha dan armada angkutan taksi yang beroperasi di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta;

c. bahwa selubung dengan hal tersebut pada huruf a dan b di atas untuk mewujudkan angkutan taksi yang tertib, aman dan lancar, perlu ditetapkan kembali jumlah badan usaha dan armada angkutan umum jenis angkutan taksi yang beroperasi di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan instruksi Gubernur.

- Mengingat :
1. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
  2. Undang-undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah;
  3. Undang-undang Nomor 34 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Negara Republik Indonesia Jakarta;
  4. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1990 tentang Penyerahan Sebagian Urusan Pemerintahan Dalam Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kepada Daerah Tingkat I dan Daerah Tingkat II;
  5. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan;
  6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
  7. Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor DB.521/39/1972 tentang Penetapan Pola Angkutan Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
  8. Peraturan Daerah Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 9 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
  9. Peraturan Daerah Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 3 Tahun 2001 tentang Pembentukan Susunan dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

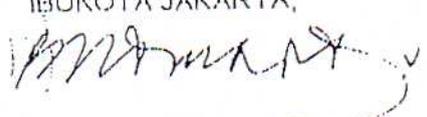
10. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1024 Tahun 1999 tentang Ketentuan Pengusahaan Angkutan dengan Kendaraan Bermotor Umum di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta;
11. Keputusan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 1026 Tahun 1991 tentang pengusahaan Angkutan Taksi di Wilayah Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

MENGINSTRUKSIKAN :

- Kepada : 1. Kepala Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta  
2. Kepala Biro Administrasi Perekonomian Propinsi DKI Jakarta
- Untuk :
- PERTAMA : Agar membatasi jumlah badan usaha/pengelola dan armada yang diizinkan untuk mengoperasikan angkutan umum jenis angkutan taksi di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta, sebagaimana tercantum dalam lampiran instruksi ini.
- KEDUA : Jumlah badan usaha/pengelola dan armada taksi dapat dilakukan penambahan sebagaimana tercantum dalam lampiran instruksi ini, dengan ketentuan sebagai berikut.
- a. armada taksi yang dioperasikan harus kendaraan baru;
  - b. armada taksi yang sudah berumur 2 tahun dan yang tidak layak akan harus ditempa dengan kendaraan baru;
  - c. untuk badan usaha yang baru, minimal harus memiliki 200 unit kendaraan;
  - d. pengembangan jumlah armada (termasuk peremajaan armada taksi) dialokasikan kepada badan usaha lama sebanyak 60% dan badan usaha baru 40%;
  - e. menyiapkan garansi bank (dilibatkan bank) senilai 25% dari nilai jumlah kendaraan yang diizinkan dan akan dikembalikan setelah adanya bukti pengadaan kendaraan;
  - f. memasang stiker logo "Taksi Jakarta" pada kendaraan taksi yang beroperasi;
  - g. izin yang diberikan tidak dapat dipindahtangankan kepada pihak lain.
- TETIGA : Dengan berlakunya instruksi ini maka instruksi Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 294 Tahun 2000 tanggal 23 November 2000 tentang Jumlah Maksimum Badan Usaha dan Armada Angkutan Umum di Daerah Khusus Ibukota Jakarta, khusus untuk jumlah badan usaha dan armada taksi dinyatakan tidak berlaku.
- KEEMPAT : Instruksi ini agar dilaksanakan dengan sebaik-baiknya dengan penuh tanggung jawab.

Dikeluarkan di Jakarta  
pada tanggal 26 Agustus 2002

GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA,

  
Ir. BUDI HARDJO SOEKMADI, M.Si.  
Wakil Gubernur Bidang Pembangunan

Tembusan :

1. Wakil Gubernur Propinsi DKI Jakarta Bidang Eku
2. Sekretaris Daerah Propinsi DKI Jakarta
3. Asisten Adbang Sekda Propinsi DKI Jakarta
4. Kepala Bappeda Propinsi DKI Jakarta
5. Kepala Bawasda Propinsi DKI Jakarta
6. Kepala Biro Administrasi Perekonomian Propinsi DKI Jakarta

Lampiran : Instruksi Gubernur Propinsi Daerah Khusus  
Ibukota Jakarta

Nomor 214 / 1111 / 2011  
Tanggal 25 Agsu 2011

JUMLAH MAKSIMUM BADAN USAHA DAN ARMADA ANGKUTAN  
TAKSI DI PROPINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA JAKARTA

No:	Jenis Moda	Jumlah Badan Usaha	Jumlah Armada
	Taksi	50	27.435

GUBERNUR PROPINSI DAERAH KHUSUS  
IBUKOTA JAKARTA,

Ir. BUDI-HARDJO SOEKMADI, M.Si.  
Wakil Gubernur Bidang Pembangunan