

**TINJAUAN YURIDIS PRAKTEK MONOPOLI DITINJAU DARI HUKUM
PERSAINGAN USAHA (STUDI KASUS : PRAKTEK MONOPOLI
PELAYANAN JASA TAKSI DI BANDARA HANG NADIM SESUAI
DENGAN PUTUSAN KPPU : 28/KPPU-I/2007)**

SKRIPSI

**FERNANDO JPP DAIRI
0806342094**



UNIVERSITAS INDONESIA

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
KEKHUSUSAN HUKUM TENTANG KEGIATAN EKONOMI
DEPOK
JANUARI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**TINJAUAN YURIDIS PRAKTEK MONOPOLI DITINJAU DARI HUKUM
PERSAINGAN USAHA (STUDI KASUS : PRAKTEK MONOPOLI
PELAYANAN JASA TAKSI DI BANDARA HANG NADIM SESUAI
DENGAN PUTUSAN KPPU : 28/KPPU-I/2007)**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

**Fernando JPP Dairi
0806342094**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
KEKHUSUSAN HUKUM TENTANG KEGIATAN EKONOMI
DEPOK
Januari 2012**

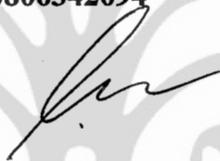
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

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

Nama : Fernando JPP Dairi

NPM : 0806342094

Tanda Tangan :



Tanggal : 20 Januari 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :

Nama : Fernando JPP Dairi

NPM : 0806342094

Program Studi : Ilmu Hukum

Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Praktek Monopoli Ditinjau dari Hukum Persaingan Usaha

(Studi Kasus : Praktek Monopoli Pelayanan Jasa Taksi di Bandara Hang

Nadim Sesuai dengan Putusan KPPU : 28/KPPU-I/2007)

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

DEWAN PENGUJI

Pembimbing I : Teddy Anggoro S.H., M.H. ()

Pembimbing II : Lily Mulyati S.H., M.H. (*Lily*)

Penguji : Ditha Wiradiputa S.H., M.E. ()

Penguji : Afdol S.H., M.H. (*Afdol*)

Penguji : Henny Marlyana S.H., M.H., MLI (*Henny*)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 20 Januari 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena dengan karunia- Nya penulis mampu menyelesaikan skripsi dengan judul “Tinjauan Yuridis Praktek Monopoli Ditinjau dari Hukum Persaingan Usaha (Studi Kasus : Praktek Monopoli Pelayanan Jasa Taksi di Bandara Hang Nadim Sesuai dengan Putusan KPPU : 28/KPPU-I/2007)” sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum.

Terselesainya skripsi ini, tidak lepas dari bantuan, dukungan, semangat, dan doa dari berbagai pihak. Oleh karena itu, saya hendak mengucapkan terima kasih kepada:

1. Tuhan Yesus yang begitu baik kepada saya. Without Your Bless, I'm nothing and you're my successful key.Thx so much God.
2. Kedua orangtua saya, papi (Leonardo Dairi) dan mami (Vera Marpaung). Terima kasih papi-mami atas nasihat kalian yang menjadi power of my life selama ini, atas support kalian dalam setiap aspek kehidupan saya, dan kasih sayang yang tidak ternilai harganya kepada saya. Semoga saya bias membanggakan kalian pi-mi. You're the best and I don't know how describe it with word to Thx to Jesus thay I have you (papi-mami). Millions thanks and I'm so proud have parent like you. And hope I will try to give the best to you (papi-mami). Kakak saya (Laura Dairi) dan Adek saya (Stefani Dairi). Terima kasih atas support,bimbingan , serta telah menjadi kakak+adik paling terbaik yang saya miliki and it never change. Smoga kita bias memberikan yang terbaik untuk papi-mami kita dan kita semua bakalan sukses dan semua cita-cita kita terwujud. And believe it. God bless us.I Love U So Much, Sis.....
3. Bang Teddy Anggoro S.H., M.H selaku pembimbing I penulisan skripsi ini. Terima kasih atas bimbingan abang terutama mengenai ilmu hukum persaingan usaha. Tanpa bimbingan-dukkungan abang kepada saya maka mustahil skripsi ini terwujud di Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Smoga ilmu + pengetahuan yang abang berikan dapat saya aplikasikan dengan sebaik-baikny. Smoga Tuhan Yang Maha Esa membalaskan jasa + kebaikan abang berlipat kali gandanya. Amin. Dan saya berdoa agar abang diberikan kesehatan ,kesuksesan, dan kemudahan dalam menyelesaikan kuliah program doktornya.

4. Ibu Lily Mulyati S.H., M.H selaku pembimbing II penulisan skripsi ini. Terima kasih atas bimbingan ibu terutama mengenai penulisan karya ilmiah. Tanpa bimbingan-dukungan ibu kepada saya maka mustahil skripsi ini terwujud di Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Smoga Tuhan Yang Maha Esa membalaskan jasa + kebaikan ibu berlipat kali gandanya. Dan saya berdoa agar ibu diberikan umur yang panjang dan kebahagiaan. Terima kasih ibu
5. Para dosen penguji siding skripsi penulis yang terdiri dari Bang Ditha Wiradiputra, Ibu Myra Rosana B.Setiawan, dan Mbak Rosewitha Irawaty untuk bimbingan dan waktunya untuk mwnguji skripsi penulis.
6. Mbak Distriani Latifah selaku Pembimbing Akademis (PA) penulis selama 3,5 Tahun di Fakultas Hukum Universitas Indonesia. Terima Kasih banyak Mbak atas telah menjadi PA yang baik sekai bagi saya. Terima kasih atas wakunya selama 3,5 Tahun ini, mbak.
7. Keluarga besar Dairi dan Marpaung, makasih banyak semua. I Love U All
8. Toni Rico, dan Fahmi Ridwan yang telah membantu penulis menyempurnakan penulisan skripsi ini in last minute before deadline..Thx u so much guys ☺
9. Teman-Teman Angkatan 2008 terutama kepada Simon Formando, Benny Hopman, Yudhi Irviani, Krisna Adhitama, Raynaldo Sembiring, Sulistiyo Arissaputra, Mario Cina-Mario Batak, Wopy, Jojo, Dito, Hisar Johannes Manulang, Frans Ricardo Pardede, Randolph Yosua Siagian, dan teman-teman yang lain. Terima Kasih telah menjadi teman kampus dan teman galau penulis selama 3,5 Tahun. Terima Kasih Sob.
10. Pihak-pihak lain yang telah membantu penulis dan tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari skripsi yang penulis buat masih jauh dari sempurna dan membutuhkan penyempurnaan kedepannya, penulis menerima segala kritik dan saran yang membangun bagi skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi nusa dan bangsa.

Depok, Januari 2012

Fernando JPP Dairi

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Fernando JPP Dairi

NPM : 0806342094

Program Studi : Ilmu Hukum

Fakultas : Hukum

Jenis Karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul :

“TINJAUAN YURIDIS PRAKTEK MONOPOLI DITINJAU DARI HUKUM PERSAINGAN USAHA (STUDI KASUS : PRAKTEK MONOPOLI PELAYANAN JASA TAKSI DI BANDARA HANG NADIM SESUAI DENGAN PUTUSAN KPPU : 28/KPPU-1/2007)”

Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/format-kan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : Januari, 2012

Yang menyatakan



(Fernando JPP Dairi)

ABSTRAK

Nama : Fernando JPP Dairi
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul : Tinjauan Yuridis Praktek Monopoli Ditinjau dari Hukum Persaingan Usaha
(Studi Kasus : Praktek Monopoli Pelayanan Jasa Taksi di Bandara Hang Nadim
Sesuai dengan Putusan KPPU : 28/KPPU-I/2007)

Skripsi ini berisi tinjauan yuridis Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat mengenai studi kasus praktek monopoli pelayanan jasa taksi yang dilakukan oleh Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB) selaku pelaku usaha tunggal dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim. Untuk itu dalam pembahasan skripsi ini akan dijelaskan mengenai praktek monopoli dilihat dari perspektif hukum persaingan usaha dan regulasi yang berkaitan dengan pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim. Pada penulisan skripsi ini juga ditinjau apakah Badan Otorita Batam telah melanggar Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011 yang merupakan pedoman pelaksanaan pasal 19 Huruf D Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999

Kata Kunci: Taksi, Praktek Monopoli, Persaingan Usaha

Abstract

Name : Fernando JPP Dairi

Study Program : Law (Reguler)

Title : Judicial Review in terms of monopoly Practice of Competition Law (Case Study
A Monopoly Taxi service iat Hang Nadim Airport accordance with the
decision of the KPPU : 28/KPPU-I/2007

This thesis contains a review juridical Law Number 5 Year 1999 concerning the ban of monopolistic practices and unfair business competition case study monopoly on taxi service performed by Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB), as a single bussinessin the sevice of taxi service at Hang Nadim Airport. For it in the discussion of thesis will be explained about monopolistic practices viewed from to perspective of competition law and regulation relating to taxi services at Hang Nadim Airport. The writing of this thesis will also reviewed whether there has been a violation of agency authority Batam conducted using the KPPU Regulation number 3 Year 2011 which is the guidelines the implementation of article 19 article d of Law 5 Number 1999

Keyword : Taxi, Monopoly Practice, Competition

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR LAMPIRAN	xi

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang dan Pokok Permasalahan	1
1. Latar Belakang	1
2. Perumusan Masalah	5
B. Tujuan Penulisan	6
1. Tujuan Umum	6
2. Tujuan Khusus	6
C. Manfaat Penelitian	6
D. Definisi Operasional	7
E. Metode Penelitian	9
F. Sistematika Penulisan	10

BAB II TINJAUAN UMUM PRAKTEK MONOPOLI DALAM PERSAINGAN USAHA

A. Tinjauan Hukum Persaingan Usaha pada Umumnya.....	12
1. Hukum Persaingan Usaha di Indonesia	12
2. Pengertian Monopoli dan Praktek Monopoli	19
3. Penetapan Harga	21
4. Pendekatan dalam Hukum Persaingan Usaha	23
B. Kebijakan dalam Jasa Pelayanan Taksi	26
1. Pendahuluan	26
2. Regulasi mengenai Transpotasi di Bandara Hang Nadim	29
3. Izin Pengusaha Angkutan Kendaraan Bermotor	32
4. Tarif Taksi	37
5. Pengelolaan Pelayanan Jasa Taksi di Wilayah Batam	38

6. Gambaran Persaingan Usaha Jasa Pelayanan Taksi di Bandara Hang Nadim	39
C. Pedoman Pasal 19 Huruf D UU 5/1999	41

BAB III ANALISIS YURIDIS DALAM PRAKTEK MONOPOLI JASA PELAYANAN JASA TAKSI DI BANDARA HANG NADIM

A. Kasus Posisi	49
B. Tinjauan Praktek Monopoli yang Dilakukan Koperasi Karyawan Otorita Batam	52
1. Pelanggaran Pasal 5 UU No 5/1999	52
2. Pelanggaran Pasal 17 UU No 5/1999	57
C. Praktek Diskriminasi Pelayanan Jasa Taksi di Bandara Hang Nadim Ditinjau dengan Pedoman Pasal 19 Huruf D (Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011	63

BAB IV PENUTUP

A. Kesimpulan	66
B. Saran	67

DAFTAR PUSTAKA	68
-----------------------------	----

LAMPIRAN	73
-----------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

1. Hasil Wawancara dengan Pak Zaki Zein selaku ketua Advokasi KPPU
2. Putusan KPPU Nomor : 28/KPPU-I/2007



BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG DAN POKOK PERMASALAHAN

1. LATAR BELAKANG

Persaingan merupakan suatu kondisi yang selalu lekat dengan karakteristik manusia, dimana manusia selalu memiliki kecenderungan untuk saling mengungguli manusia lain dalam banyak hal.¹ Salah satu persaingan di bidang ekonomi adalah persaingan usaha yang secara sederhana dapat diartikan dimana para penjual bersaing untuk mendapatkan pembeli dan pangsa pasar.

Kondisi persaingan memiliki banyak sisi positif dibanding kondisi non persaingan. Jika hal ini dilihat dari sisi ekonomis, maka dengan adanya kondisi persaingan akan tercipta efisiensi penggunaan sumber daya ekonomi yang mana hal ini dapat menekan harga, sehingga mengakibatkan konsumen dapat membeli barang dengan harga yang semurah mungkin. Selain itu kondisi persaingan juga dapat merangsang peningkatan mutu produk, pelayanan, produksi, dan teknologi.

Salah satu bentuk non persaingan adalah monopoli. Pada dasarnya persaingan bersifat mendesentralisaikan kekuatan ekonomi, sementara monopoli bersifat memusatkan kekuatan pada satu orang atau satu kelompok.² Akibat adanya pemusatan kekuatan ini, monopoli dianggap sebagai kondisi yang negatif.³ Hal ini dikarenakan pada saat kondisi monopoli terbuka kemungkinan cukup besar bagi penyalahgunaan kekuasaan monopoli.⁴

Muncul beberapa persoalan sebagai dampak negatif dari penyalahgunaan kekuasaan monopoli, memberikan gagasan agar monopoli tersebut diatur dalam satu Undang-Undang.⁵ Guna menjawab persoalan tersebut di Indonesia, maka

¹ Arie Siswanto, Hukum Persaingan Usaha, cet.2, (Bogor : Ghalia Indonesia, 2004), hal. 13.

² *Ibid.*, hal.18.

³ *Ibid.*, hal.19.

⁴ *Ibid.*

⁵ Persoalan utama dari gagasan pengaturan menyangkut monopoli tersebut adalah untuk mencegah atau menghapuskan pemusatan penguasaan sumber-sumber daya ekonomi pada satu atau beberapa individu atau perusahaan, yang secara etis tidak dapat dibenarkan, serta untuk lebih

lahir Undang-Undang No 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Undang-Undang ini memberikan jaminan kepastian hukum untuk lebih mendorong percepatan pembangunan ekonomi dalam upaya meningkatkan kesejahteraan umum, serta sebagai implementasi dari semangat dan jiwa Undang-Undang Dasar 1945. Agar implementasi undang-undang ini serta peraturan pelaksanaannya dapat berjalan efektif sesuai asas dan tujuannya, maka perlu dibentuk sebuah lembaga pengawas. Komisi Pengawas Persaingan Usaha merupakan lembaga independen yang terlepas dari pengaruh pemerintah dan pihak lain, yang berwenang melakukan pengawasan persaingan usaha dan menjatuhkan sanksi. Sanksi tersebut berupa sanksi administratif, karena sanksi pidana merupakan wewenang pengadilan.

Undang-Undang No 5/1999 yang merupakan hasil inisiatif Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia (DPR RI). Diharapkan dengan Undang-Undang ini dapat mencegah praktek monopoli yang merugikan masyarakat luas dan menjamin kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha sesuai dengan tujuan pembentukannya.⁶

Dalam Undang-Undang No 5 Tahun 1999, monopoli dikategorikan sebagai salah satu kegiatan yang dilarang untuk dilakukan.⁷ Yang dilarang oleh Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah penyalahgunaan posisi monopoli yang dimiliki oleh pelaku usaha untuk melakukan tindakan-tindakan anti persaingan usaha sehingga mengakibatkan persaingan usaha yang tidak sehat pada

meningkatkan efisiensi dalam pemanfaatan sumber-sumber ekonomi tersebut. Dikutip dari Agus Sardjono, "Anti Monopoli atau Persaingan Sehat.", http://www.bppk.depkeu.go.id/default.asp?id=10&prg_artikel/8.htm> 16 September 2011.

⁶ Tujuan dari dibentuknya UU No 5 Tahun 1999 adalah sebagaimana tercantum dalam Pasal 3 UU No 5 Tahun 1999 yaitu : (a) menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya meningkatkan kesejahteraan rakyat (b) mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil (c) mencegah praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha (d) terciptanya efektifitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha.

⁷ Indonesia (a), *Undang-Undang Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, Nomor 5 Tahun 1999, LN No 33 TLN.No.3817.Pasal 17.

Universitas Indonesia

pasar yang bersangkutan.⁸ Dalam Undang-Undang No 5 Tahun 1999, jika diamati sebetulnya kegiatan yang merupakan pokok dari berbagai larangan yang terdapat dalam UU No 5 Tahun 1999 adalah praktek monopoli. Pada dasarnya praktek monopoli ini merupakan pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran barang atau jasa tertentu sehingga dapat menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

Pengelolaan bandara merupakan masalah vital dalam sistem transportasi di Indonesia. Negara Indonesia yang berbentuk kepulauan dengan jarak tempuh antar pulau yang jauh membuat keberadaan transportasi udara sangat penting dalam menghubungkan dan memperpendek waktu tempuh antar pulau. Keberadaan bandara udara menurut PP No 70 Tahun 2001 Pasal 4 ayat (1) adalah sebagai berikut: simpul dalam jaringan transportasi udara sesuai dengan hirarki fungsinya; simpul dalam jaringan transportasi udara sesuai dengan hirarki fungsinya; pintu gerbang kegiatan perekonomian nasional dan internasional; dan tempat kegiatan alih moda transportasi.

Berdasarkan fungsi bandara sebagai tempat alih moda transportasi tersebut, keberadaan bandara tidak bisa terlepas dari keberadaan moda transportasi lain baik itu moda transportasi darat maupun moda transportasi laut. Hal ini dijelaskan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 44 Tahun 2002 Tentang Tata N Kebandarudaraan Nasional Pasal 7 ayat (2) huruf (f) yang menyebutkan bahwa pembukaan bandara udara harus mempertimbangkan berbagai aspek antara lain keterkaitan dengan intra dan antar moda. Moda yang dimaksud dijelaskan dalam Pasal 8 ayat (6) yang antara lain berbunyi sebagai berikut:

1. Keterkaitan dengan moda darat untuk aksesibilitas ke/ dari Bandar udara ke/ dari kota-kota lain;
2. Keterkaitan dengan moda laut untuk aksesibilitas ke/dari Bandar udara ke/ dari kota kota lain.

⁸ Ditha Wiradiputra, S.H., Pengantar Hukum Persaingan Indonesia – sebuah modul untuk Retooling Program Under Employee Graduates at Priority Disciplines Under TPSDP (Technology and Profesional Skills Development Sector Project), 14 September 2004, hal 55.

Berdasarkan hal tersebut, maka keberadaan bandara harus memiliki keterkaitan dengan transportasi lain baik transportasi darat maupun laut. Transportasi darat yang menghubungkan Bandara Udara dengan kota-kota lain dapat berupa bis umum, taksi, dan angkutan kota lainnya. Hal inilah yang membuat hadirnya pelayanan jasa taksi bandara yang dikelola oleh badan usaha atau koperasi pada umumnya.

Di Bandara Hang Nadim Batam, pengelolaan bandara diberikan pada Badan Otorita Batam, termasuk disini pengelolaan pelayanan jasa taksi, sehingga disini untuk melakukan kegiatan operasi taksi harus mendapat izin dari Badan Otorita Batam. Di Bandara Hang Nadim ini pelayanan jasa taksi hanya dilaksanakan oleh taksi bandara. Izin operasional pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim hanya diberikan pada satu pelaku yaitu Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB).

Selain itu dalam praktek jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim tidak memakai argometer dalam menetapkan tarif, disini penetapan tarif taksi ditentukan sepihak oleh Koperasi Karyawan Otorita Batam. Pada dasarnya penetapan tarif ini sangat merugikan konsumen pengguna jasa taksi di Bandara Hang Nadim karena tarif tersebut jauh di atas tarif bila menggunakan argometer, selain itu pada dasarnya menurut regulasi pertaksian di kota Batam, taksi harus menggunakan argometer, tetapi disini KPPU malah **tidak menghukum** Koperasi Karyawan Otorita Batam atas penetapan tarif taksi tersebut.

Selain itu dengan dikeluarkannya peraturan komisi pengawas persaingan usaha nomor 3 tahun 2011 tentang pedoman Pasal 19 huruf d (praktek diskriminasi) Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, kita dapat melihat pada dasarnya secara ringkas praktek diskriminasi yang melanggar Pasal 19 huruf d adalah sebagai berikut:

1. penunjukan langsung dalam suatu pekerjaan tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang tidak dapat diterima.
2. menolak melakukan hubungan usaha dengan pihak tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang tidak dapat diterima.

3. menetapkan persyaratan tertentu yang mengarah kepada perusahaan tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang tidak dapat diterima.
4. menetapkan syarat yang berbeda untuk pelaku usaha yang berbeda dalam pasar yang sama tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang tidak dapat diterima.
5. dalam hal yang terkait program Pemerintah seperti pengembangan UKM, penetapan syarat yang sama antara UKM dengan usaha besar dapat dirasakan oleh UKM sebagai persyaratan yang diskriminatif sehingga dikategorikan melanggar Pasal 19 huruf d.

Dengan pedoman ini, apakah dapat dikatakan telah terjadi praktek diskriminasi pemberian izin operasional pelayanan jasa taksi yang diberikan Badan Otorita Batam kepada Koperasi Karyawan Otorita Batam, karena pada dasarnya disini Badan Otorita Batam tidak pernah membuat pernyataan tertulis hanya satu pelaku usaha saja yang boleh mendapat izin operasional taksi di Bandara Hang Nadim ini.

2. PERUMUSAN MASALAH

Berdasarkan apa yang telah diuraikan diatas, maka dapat dirumuskan beberapa masalah, yakni sebagai berikut :

1. Apakah dengan praktek monopoli yang dilakukan Koperasi Karyawan Otorita Batam kemungkinan telah melanggar UU No 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat?
2. Apakah dengan mengikuti peraturan KPPU nomor 3 Tahun 2011 (pedoman Pasal 19 huruf d), kemungkinan telah terjadi penguasaan pasar dengan cara praktek diskriminasi yang diberikan pengelola taksi bandara Hang Nadim Batam kepada Koperasi Karyawan Otorita Batam?

B. TUJUAN PENULISAN

1. TUJUAN UMUM

Untuk menambah wawasan, pengetahuan dan wacana keilmuan dari segi hukum serta memberikan pemahaman tentang pembatasan-pembatasan yang ada pada hukum Persaingan Usaha. Penulisan ini diharapkan dapat memberikan gambaran tentang bagaimana pelayanan jasa taksi di Bandara serta bagaimana konsistensi dalam perundang-undangan yang ada

2. TUJUAN KHUSUS

Adapun tujuan dari penulis melakukan penelitian mengenai praktek monopoli pelayanan jasa taksi di bandara udara Hang Nadim Batam adalah untuk:

- a. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dengan praktek monopoli taksi yang dilakukan Koperasi Karyawan Otorita Batam kemungkinan telah melanggar UU No 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
- b. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dengan peraturan KPPU nomor 3 Tahun 2011 (pedoman Pasal 19 ayat d), kemungkinan telah terjadi penguasaan pasar dengan cara praktek diskriminasi yang diberikan pengelola taksi bandara Hang Nadim Batam kepada Koperasi Karyawan Otorita Batam.

C. MANFAAT PENELITIAN

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan sumbangan pemikiran dan pengetahuan dan keilmuaan mengenai hukum. Serta memperkaya pengetahuan bagi penulis dan pembaca di bidang hukum khususnya di bidang hukum persaingan usaha.

Selain itu, penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi mahasiswa, dosen serta masyarakat umum untuk dapat menciptakan persaingan yang sehat di dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim sehingga dapat mewujudkan tujuan hukum persaingan usaha yaitu tercapai efisiensi kegiatan usaha guna mewujudkan iklim usaha yang sehat, selain itu diharapkan dengan penulisan ini

dapat ditentukan bagaimana penetapan tarif taksi yang paling ideal bagi konsumen maupun pelaku usaha di Bandara Hang Nadim.

D. DEFINISI OPERASIONAL

Untuk menghindari adanya kerancuan atau persepsi ganda dan menjadi pedoman operasional dalam penelitian ini, maka dibutuhkan adanya batasan-batasan konsepsional serta definisi-definisi atas istilah yang digunakan sebagai berikut :

1. Monopoli adalah penggunaan jasa atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh suatu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha.⁹
2. Praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.¹⁰
3. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) adalah komisi yang dibentuk untuk mengawasi pelaku usaha dalam menjelaskan kegiatan usahanya agar tidak melakukan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.¹¹
4. Praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.¹²
5. 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

⁹ *Ibid.*, Pasal 1 angka 1.

¹⁰ *Ibid.*, Pasal 1 angka 2.

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*, Pasal 1 angka 2.

Republik Indonesia baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.¹³

6. 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.¹⁴
7. Perjanjian adalah suatu perbatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis.¹⁵
8. Pasar adalah lembaga ekonomi dimana para pembeli dan penjual baik secara langsung maupun tidak langsung dapat melakukan transaksi perdagangan barang dan jasa.¹⁶
9. 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 substansi dari barang dan atau jasa tersebut.¹⁷
10. Struktur pasar adalah keadaan pasar yang memberikan petunjuk tentang aspek-aspek yang memberi pengaruh penting terhadap perilaku usaha dan kinerja pasar, antara lain jumlah penjual dan pembeli, hambatan masuk dan keluar pasar, keragaman produk, sistem distribusi, dan penggunaan pangsa pasar.¹⁸
11. Harga pasar adalah harga yang dibayar dalam transaksi barang dan/atau jasa sesuai kesepakatan antara para pihak di pasar bersangkutan.¹⁹
12. Konsumen adalah setiap pemakai dan/atau pengguna barang dan/atau jasa baik untuk kepentingan pribadi maupun untuk kepentingan pihak lain.²⁰

¹³ *Ibid.*, Pasal 1 angka 5.

¹⁴ *Ibid.*, Pasal 1 angka 6.

¹⁵ *Ibid.*, Pasal 1 angka 7.

¹⁶ *Ibid.*, Pasal 1 angka 9.

¹⁷ *Ibid.*, Pasal 1 angka 10.

¹⁸ *Ibid.*, Pasal 1 angka 11.

¹⁹ *Ibid.*, Pasal 1 angka 14.

13. Barang adalah setiap benda, baik benda berwujud maupun benda tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan atau dimanfaatkan oleh konsumen maupun pelaku usaha.²¹
14. Jasa adalah setiap layanan, yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.²²

E. METODE PENELITIAN

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran yang konsisten, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya.²³ Oleh karena itu, diperlukan metode penelitian hukum sebagai jalan untuk sampai kepada penemuan, pengetahuan, dan pemahamannya tentang sesuatu yang dituju atau diarahkan secara tepat.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian hukum normatif, yaitu penelitian hukum kepustakaan. Dalam penelitian hukum normatif, pengolahan data pada hakikatnya berarti kegiatan untuk mengadakan sistematisasi terhadap bahan-bahan tertulis yang mengacu kepada norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan.²⁴ Sesuai dengan tipe penelitian hukum normatif, maka tahap penelitian yang sesuai untuk penelitian ini adalah penelitian kepustakaan (*library research*) dengan sumber data berupa peraturan perundang-undangan, peraturan pemerintah, dokumen-dokumen, laporan, hasil simposium atau seminar hasil penelitian, dan artikel serta pendapat-pendapat ahli hukum, serta sumber-sumber lainnya yang mempunyai relevansi dan menunjang isi tulisan ini. Studi kepustakaan dilakukan terhadap

²⁰ *Ibid.*, Pasal 1 angka 15.

²¹ *Ibid.*, Pasal 1 angka 16.

²² *Ibid.*, Pasal 1 angka 1.

²³ Sri Mamudji *et.al.*, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, cet., 1 (Jakarta : Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), hal.2.

²⁴ *Ibid.*, hal 68.

bahan hukum primer dan sekunder yang berkaitan dengan penulisan yang akan dibahas, yakni praktek monopoli pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim Batam ditinjau dari hukum persaingan usaha. Penelitian ini juga dilakukan dengan melakukan studi dokumen dengan cara analisa isi (*content analysis*) yaitu teknik untuk menganalisa tulisan dan dokumen dengan cara mengidentifikasi secara sistematis ciri atau karakter dan pesan atau maksud yang terkandung dalam suatu tulisan dan dokumen.²⁵

Bahan penelitian yang dipergunakan meliputi studi dokumen yaitu:²⁶

- 1) Bahan hukum primer, mencakup peraturan perundang-undangan dan peraturan pemerintah yang berhubungan dengan masalah praktek monopoli yang dilakukan pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim Batam.
- 2) Bahan hukum sekunder, terdiri dari :
 - a. Hasil-hasil penelitian yang telah ada sebelumnya mengenai masalah praktek monopoli pelayanan jasa taksi di sebagian besar bandara di Indonesia.
 - b. Bahan Pustaka (termasuk bahan dan hasil seminar atau diskusi) yang berkaitan dengan praktek monopoli dan persaingan usaha.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penelitian dalam tulisan skripsi ini disusun menjadi 4 (empat) bab yang masing-masing bab secara garis besarnya mencakup sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Didalamnya terangkum segala hal mengenai latar belakang permasalahan, pokok permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan penelitian, definisi operasional dan metode penelitian yang dipergunakan dalam skripsi ini, serta sistematika penulisannya.

²⁵ *op.cit.*, hal 29-30.

²⁶ Amiruddin dan H.Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, cet..2 (Jakarta : Rajawali Pers, 2004), hal 118.

BAB II. TINJAUAN UMUM PRAKTEK MONOPOLI DI DALAM HUKUM PERSAINGAN USAHA

Bab kedua ini merupakan landasan teori dan pendapat, ide, pemikiran dari para ahli serta peraturan yang berkaitan erat dengan praktek monopoli yaitu berupa hukum persaingan usaha di Indonesia pada umumnya, ciri dan syarat yang dapat dijadikan indikasi terjadinya praktek monopoli, pengaturan tarif aksi, serta pedoman praktek diskriminasi sesuai peraturan KPPU nomor 3 Tahun 2011.

BAB III. ANALISIS YURIDIS DALAM PRAKTEK MONOPOLI JASA PELAYANAN TAKSI DI BANDARA HANG NADIM

Dalam bab ketiga ini akan dibahas mengenai posisi kasus dan analisis putusan KPPU : 28/KPPU/-I/2007 sehubungan dengan praktek monopoli jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim Batam. Selain itu disini juga ada beberapa analisis terkait atas perumusan masalah yang ada.

BAB IV. PENUTUP

Dimana didalamnya akan dirangkumkan tentang kesimpulan yang merupakan jawaban dari perumusan masalah yang berkaitan dengan judul penulisan skripsi ini, serta saran yang dapat bermanfaat sehubungan dengan permasalahan yang terjadi kepada pihak-pihak terkait.

BAB II

TINJAUAN UMUM PRAKTEK MONOPOLI DALAM PERSAINGAN USAHA

A. TINJAUAN HUKUM PERSAINGAN USAHA PADA UMUMNYA

1. HUKUM PERSAINGAN USAHA DI INDONESIA

Regulasi persaingan usaha dan tindak monopoli di beberapa negara mempunyai perbedaan dan kesamaan. Terjadinya kesamaan dan perbedaan disebabkan kondisi sosial dan politik yang terjadi pada saat pembentukan regulasi persaingan usaha yang terjadi di negara tersebut. Sebagai sebuah produk hukum, regulasi persaingan usaha tentunya tidak terlepas dari konfigurasi dan pengaruh politik dan kebijakan pemerintah yang berkuasa, dimana dalam beberapa kasus tanpa fasilitas monopoli dan proteksi, maka sulit bagi pemerintah untuk dapat memperoleh kesediaan investor menanamkan modalnya di sektor tersebut. Dalam konteks inilah apa yang disebut politik hukum terjadi sebab hukum yang terbentuk berdasarkan dari konsensus politik yang ada.²⁷ Bank dunia (*World Bank*) selaku salah satu kreditor terbesar bagi Indonesia, dalam laporannya pada bulan juli 1995 menyatakan bahwa adanya praktik kartel, monopoli, pengendalian harga dan lisensi eksklusif yang secara faktual terjadi dalam perekonomian Indonesia. Lahir dan berlakunya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 juga merupakan konsekuensi atas diratifikasinya perjanjian Marrakesh²⁸ oleh DPR dengan Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1974 yang mengharuskan Indonesia membuka diri dan dan tidak boleh memberikan perlakuan diskriminatif, seperti pemberian proteksi terhadap *entry barrier* suatu perusahaan dan adanya tekanan IMF yang telah menjadi kreditor bagi Indonesia dalam rangka membatasi krisis moneter yang telah dahsyat melanda dan menjadikan terpuruknya ekonomi Indonesia secara luas. Begitu banyak pembatasan-pembatasan dan regulasi dalam perdagangan yang menghambat efisiensi dan semuanya bermuara pada

²⁷ Ahmad Yani dan Gunawan Wijaya, *Anti Monopoli*, (Jakarta: Raja Grafindo Perkasa, 1998), hlm. 30.

²⁸ Sutan Remy Sjahdeini, *Latar Belakang, Sejarah, dan Tujuan UU Larangan Monopoli*, (*Jurnal Hukum Bisnis*, Mei – Juni, 2002), hlm.5 – 9.

terciptanya ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*) dimana berefek pada terjadinya distorsi ekonomi.²⁹ Intervensi pemerintah yang seharusnya perlu dilakukan untuk mengubah kekuatan pasar yang menindas, justru hanya mengembangkan perilaku pemburu rente. Kondisi yang terjadi pada masa orde baru ini diakibatkan masih tersebar nya berbagai peraturan hukum yang mengatur tentang praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, namun dikarenakan masih bersifat parsial dan tidak bersifat komprehensif sehingga kurang memadai untuk menopang iklim persaingan usaha yang sehat.³⁰

Walaupun terdapat kesamaan pengaturan persaingan usaha di beberapa negara, namun dalam pelaksanaan terjadi perbedaan. Hal itu terjadi disebabkan dua hal yaitu: (1) perbedaan karakter sistem perekonomian dalam sebuah negara dan (2) tidak adanya standar interpretasi yang bersifat internasional bagi pengambil kebijakan. Paling tidak ada empat tujuan kebijakan Persaingan Usaha, yakni :

- a. Membentuk kemajuan ekonomi yang diinginkan;
- b. Membatasi pembatasan pasar;
- c. Penegakan standar tingkah bisnis yang adil;
- d. Mengurangi kekuatan sosial perusahaan besar dan memajukan bisnis kecil.

Negara yang mengadopsi ekonomi sistem pasar adalah institusi pusat ekonomi yang mana harga dari produk dideterminasi oleh keseimbangan dari penawaran-permintaan. Dalam sistem ekonomi seperti ini yang terpenting sistem harga berjalan secara efektif. Jika permintaan bagi sebuah produk naik perusahaan pasar produk ini meningkat dan membangun fasilitas produk baru yang menawarkan produksi dan penawaran. Di sisi lain, jika permintaan produk menurun mengharuskan penawaran lebih. Secara ideal, hukum persaingan dapat tumbuh subur jika diterapkan pada sistem ekonomi pasar. Secara filosofis, persaingan adalah *inherent* dengan ekonomi pasar yang bergantung pada permintaan dan penawaran. Namun dalam praktiknya hampir tidak ditemukan

²⁹ Laporan Mingguan Berita Ekonomi dan Bisnis: Warta Ekonomi No. 06/VII/ 3 Juli 1995 dan No. 13/VII/21 Agustus 1995.

³⁰ Elyta Ras Ginting, *Hukum Antimonopoli Indonesia: Analisis dan Perbandingan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999*, cet. 1., (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2001), hlm.1- 2

negara yang menerapkan sistem pasar secara murni. Bahkan di negara paling demokratis sekalipun tidak semua bidang usaha diserahkan pada ekonomi pasar. Terdapat bidang-bidang yang memerlukan dan harus dimonopoli oleh pemerintah.

Pada ekonomi pasar, individu berhubungan atau tidak dengan pasar berlangsung secara sukarela. Adapun pasar bebas mengeliminasi otoritas memaksa sistem perburuhan dan lainnya. Dalam konteks ini pasar diciptakan untuk kebebasan individu dan kepentingan sendiri ketika ada jaminan yang bersifat memaksa, dalam posisi ini antara ekonomi dan kekuasaan menjadi bertolak belakang. Dalam bidang perekonomian, sebagaimana diamanatkan dalam UUD NKRI 1945 menghendaki kemakmuran masyarakat secara merata, bukan kemakmuran secara individual. Secara yuridis melalui norma hukum dasar, sistem perekonomian yang diinginkan adalah sistem yang menggunakan prinsip keseimbangan, keselarasan, serta memberi kesempatan usaha bersama bagi setiap warga negara. Berdasarkan norma dasar negara diatas, maka pembangunan ekonomi Indonesia haruslah bertitik tolak dan berorientasi pada pencapaian tujuan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Sedangkan secara sosio-ekonomi, lahirnya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat adalah dalam rangka untuk menciptakan landasan ekonomi yang kuat untuk menciptakan perekonomian yang efisien dan bebas dari distorsi pasar.

Jadi dapat disimpulkan bahwa latar belakang lahirnya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tidak lepas dari dorongan internal maupun eksternal negeri. Permintaan bagi Indonesia untuk segera memiliki perangkat hukum persaingan usaha pertama kali muncul pada tahun 1990 sebagai bagian dari kebijakan persaingan di Indonesia.³¹ Hal ini juga tidak lepas dari gejala sosial di masyarakat dimana pada momen tersebut marak terjadi praktik-praktik usaha tidak sehat yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan besar yang memiliki posisi dominan karena pangsa pasar yang dikuasainya, dimana kondisi ini menguntungkan bagi salah satu pihak dan merugikan perusahaan kecil dan menengah serta para konsumen.³²

³¹ Pande Radja Silalahi, "Undang-Undang Antimonopoli dan Perdagangan Bebas", (*Jurnal Hukum Bisnis*, Mei – Juni, 2002), hlm.14 – 18.

Dalam menjalankan amanat Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dibentuk sebuah lembaga yang disebut Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU). Lembaga ini mempunyai kewenangan yang luas dan mempunyai tugas yang berat dalam menangani persaingan usaha yang tidak sehat yang dilakukan para pelaku usaha di Indonesia. Hal ini disebabkan semakin kompleksnya persoalan dalam aktivitas bisnis seiring dengan perkembangan globalisasi yang menimbulkan berbagai macam persoalan. Indonesia baru memberi perhatian terhadap persaingan usaha yang tidak sehat sejak 1999, yakni sejak diberlakukannya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Sebagai perbandingan negara lain telah mempunyai regulasi dalam bidang ini sejak tahun 1900-an.

Menurut Munir Fuady beberapa ketentuan yang terpisah tersebut dianggap tidak memadai, tidak populer dalam masyarakat dan tidak pernah diterapkan dalam kenyataan.³³ Ruang lingkup hukum persaingan usaha adalah terbatas mengatur tentang pertentangan kepentingan antar pelaku usaha oleh karena satu pelaku usaha merasa dirugikan oleh tindakan dari pelaku usaha lainnya. Pada dasarnya, hukum persaingan usaha merupakan permasalahan perdata. Penegakan hukum persaingan antar pelaku usaha dapat dilakukan oleh asosiasi yang didirikan oleh pelaku usaha sendiri, sepanjang masalah tersebut tidak terdapat unsur-unsur publiknya. Dalam perkembangannya, ternyata penegakan hukum persaingan usaha tidak semata-mata merupakan sengketa perdata. Pelanggaran terhadap hukum persaingan mengandung pula unsur pidana dan unsur administrasi. Hal ini disebabkan pelanggaran terhadap persaingan pada akhirnya akan merugikan masyarakat dan merugikan perekonomian Negara, sehingga penegakan hukumnya perlu juga dilakukan secara perdata dan pidana. Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dikhususkan untuk mengatur persaingan tidak sehat diharapkan mampu menciptakan keadilan dan kepastian hukum dalam menghadapi praktek monopoli dan persaingan tidak sehat.

Pada pokoknya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mempunyai dua tujuan, yakni persaingan dan non persaingan. Tujuan persaingan adalah

³² Elyta ras Ginting, *op. cit.*, hlm. 5-9 .

³³ Munir Fuady, *Hukum Anti Monopoli Menyongsong Era Persaingan Sehat*. (Bandung: Citra Adityabakti, 1999), hlm. 44.

tercapainya efisiensi kegiatan usaha guna mewujudkan iklim usaha yang sehat, sedangkan tujuan non persaingan adalah menjaga kepentingan umum. Menurut Prof. Dr. Sunan Remy Sjahdeini, SH bahwa terdapat 2 (dua) efisiensi yang ingin dicapai oleh undang-undang Persaingan yaitu efisiensi bagi para produsen dan bagi masyarakat atau *productive efficiency* dan *allocative efficiency*. Yang dimaksud dengan *productive efficiency* adalah efisiensi bagi masyarakat konsumen, dimana dikatakan masyarakat konsumen efisien apabila para produsen dapat membuat barang-barang yang dibutuhkan oleh konsumen dan menjualnya pada harga yang para konsumen itu bersedia untuk membayar harga barang yang dibutuhkan.³⁴ Terdapat tiga kategori praktek usaha yang dianggap dapat menghambat persaingan sehat yang ditetapkan dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yaitu : perjanjian yang dilarang, posisi dominan dan kegiatan yang dilarang, karena secara prinsip yang menjadi tujuan dari Undang-Undang Persaingan itu adalah untuk menciptakan efisiensi dan keadilan terutama di suatu pasar tertentu dengan cara menghilangkan distorsi pasar, anatara lain : mencegah penguasaan pangsa pasar yang besar oleh seorang atau beberapa orang pelaku pasar, mencegah timbulnya hambatan terhadap peluang pelaku pasar pendatang baru, dan menghambat atau mencegah perkembangan pelaku pasar yang menjadi pesaingnya.³⁵

Hukum Praktek-praktek Perdagangan Curang sebagai terjemahan dari kata *Unfair Trade Practices Law* atau juga istilah Hukum Persaingan Sehat sebagai terjemahan dari kata *Fair Competition Law*³⁶ Perbedaan istilah tersebut tetap terjadi di Indonesia meskipun telah diberlakukan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Meskipun terdapat perbedaan istilah dalam menyebut instrument hukum yang mengatur persaingan usaha dan monopoli, menurut Arie Siswanto³⁷, kesemuanya berkaitan dengan tiga hal utama berikut ini : (1) pencegahan atau

³⁴ Hermansyah, *Pokok-Pokok Persaingan Usaha di Indonesia*, (Jakarta : Kencana Prenada Media Group, 2008), hlm. 14.

³⁵ *Ibid.*, hlm. 15.

³⁶ Siswanto, *op. cit.*, hlm.24 – 25.

³⁷ *Ibid.*, hlm.25.

peniadaan monopoli, (2) menjamin terjadinya persaingan yang sehat, dan (3) melarang persaingan yang tidak jujur.

Asas yang utama pembentukan undang-undang persaingan usaha adalah demokrasi ekonomi.³⁸ Asas tersebut terdapat dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang berbunyi :

*Pelaku Usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berdasarkan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.*³⁹

Pengertian demokrasi ekonomi menurut undang-undang adalah adanya keseimbangan dan keadilan dalam meraih kesempatan tiap-tiap individu untuk terlibat dalam proses produksi atau pemasaran barang dan jasa. Jika dihubungkan dengan sistem ekonomi yang dianut oleh Indonesia yaitu sistem ekonomi Pancasila, menurut Gunawan Sumodiningrat ekonomi pancasila itu sendirinya dapat disamakan dengan ekonomi campuran.⁴⁰ Sistem ekonomi campuran pada dasarnya merupakan perpaduan antara sistem ekonomi sosialis yang bercirikan komunalistik dengan sistem ekonomi liberal yang mendukung kapitalistik.⁴¹ Sistem ekonomi campuran mencoba menghilangkan ciri-ciri negatif sistem liberalisme dan sosialisme.⁴²

Sistem ekonomi campuran mewajibkan pemerintah dan swasta untuk saling bekerja berdampingan. Pemerintah tetap memegang peranan penting terhadap kegiatan ekonomi yang menguasai hajat hidup dan kepentingan orang

³⁸ Ditha Wiradiputra (a), *“Pengantar Hukum Persaingan Usaha Indonesia” dalam modal untuk retooling program under employee graduates at priority diciplines under TPSDP (Technology and Profesional Skills Development Sector Project)*, DIKTI, Jakarta, 14 September 2004, hal.1.

³⁹ Indonesia(a), *Undang-Undang tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, UU No 5 Tahun 1992, Pasal.2.

⁴⁰ Wiradiputra (a), *op.cit.*, hal 10.

⁴¹ Sistem ekonomi pancasila mengambil sisi positif dari kedua sistem tersebut, sehingga kegiatan semua kegiatan dilakukan oleh individu-individu atau swasta dan negara mengambil posisi sebagai regulator. Peran negara dalam pengurusan kegiatan cenderung lebih kecil dan intervensi yang dilakukan oleh Negara diupayakan untuk dihindarkan. Sistem ini biasa disebut sebagai sistem ekonomi liberal-kapitalistik.

⁴² Ahmad Yani dan Gunawan Widjaja, *Anti Monopoli, cet.1* (Jakarta : Raja Grafindo Persada, 1999), hal.4.

banyak. Karena hal ini merupakan amanat dari Undang-Undang Dasar 1945.⁴³ Interaksi para pelaku ekonomi terjadi di dalam pasar dengan campur tangan pemerintah melalui berbagai kebijakan. Kebijakan tersebut merupakan bentuk dan intervensi pemerintah terhadap pasar, agar pengalokasian sumber-sumber produksi secara lebih terarah, efektif, dan efisien. Hal ini perlu dilakukan oleh pemerintah untuk menjamin kepentingan masyarakat secara keseluruhan berdasarkan nilai-nilai keadilan sosial dan menciptakan demokrasi ekonomi yang tercantum dalam Undang-Undang Dasar.

Ada beberapa tujuan yang hendak dicapai oleh Undang-Undang No 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Secara garis besar tujuan yang ingin dicapai terbagi dua. Pertama adalah untuk efisiensi ekonomi nasional (*allocative efficiency*) dan efisiensi dalam kegiatan usaha (*productive efficiency*).⁴⁴ Kedua tujuan itu dapat dilihat dalam ketentuan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dijabarkan menjadi:

- a. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat.
- b. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil.

⁴³ Pasal 33 UUD 1945 berisi :

1. perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan.
2. cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara.
3. Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.
4. Perekonomian nasional diselenggarakan berdasarkan atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi sosial.
5. Ketentuan lebih lanjut mengenai pelaksanaan Pasal ini diatur dalam undang-undang.

⁴⁴ Linda Soliha, "Indikasi Pelanggaran Hukum Persaingan Usaha Dalam Kepemilikan Silang Temasek Holding Company pada PT. Telkomsel Tbk dan PT. Indosat Tbk " (Skripsi Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok, 2007), hal.41.

- c. Mencegah praktik monopoli dan/ atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan pelaku usaha.
- d. Terciptanya efektifitas dan efisiensi dalam kegiatan berusaha.⁴⁵

2. PENGERTIAN MONOPOLI DAN PRAKTEK MONOPOLI

Sebagaimana diatur dalam Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999⁴⁶, monopoli adalah suatu penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha. Secara etimologi, kata monopoli berasal dari bahasa Yunani terdiri dari dua kata, yaitu : *monos* yang berarti sendiri dan *polein* yang berarti penjual. Monopoli dapat diartikan sebagai penjual tunggal. Secara sederhana, pengertian monopoli dapat berarti sebagai suatu kondisi dimana hanya ada satu penjual yang menawarkan suatu barang atau jasa⁴⁷. Istilah monopoli sering digunakan untuk menggambarkan suatu struktur pasar, sebagaimana definisi yang diberikan Meiners bahwa “*monopoly is a market structure in which the output of an industry is controlled by a single seller or a group of sellers making joint decisions regarding Production and Price.*”⁴⁸

Pengertian monopoli secara umum adalah :

*“jika ada satu pelaku usaha (penjual) ternyata merupakan satu-satunya penjual bagi produk barang dan jasa tertentu, dan pada pasar tersebut tidak terdapat produk substitusi (pengganti). Akan tetapi karena perkembangan jaman, maka jumlah satu (dalam kalimat satu-satunya) kurang relevan dengan kondisi riil di lapangan, karena ternyata banyak usaha industri yang terdiri lebih dari satu perusahaan mempunyai perilaku seperti monopoli.”*⁴⁹

⁴⁵ Indonesia (a), *op.cit.*, Pasal 3.

⁴⁶ *Ibid*, Pasal 1 angka 1.

⁴⁷ Hermansyah, *op.cit.*, hlm. 18.

⁴⁸ Siswanto, *op. cit.*, hlm. 19.

⁴⁹ Monopoli tidak hanya terjadi pada sisi penawaran (supply) saja, tetapi ada juga monopoli pada sisi permintaan (demand) yang kemudian disebut sebagai monopoly of demand (monopsoni), dan monopoly of demanding hanya terdapat pada pihak penerima barang dan jasa atau penerima pasokan/pembeli tunggal. Disamping itu monopoli juga dapat dilakukan oleh suatu kelompok pelaku usaha (a group of sellers) yang secara bersama-sama membuat keputusan tentang produksi maupun harga. Dalam perkembangan selanjutnya pengertian monopoli ini dapat dilihat dari berbagai sudut pandang, monopoli sebagai suatu struktur pasar, monopoli dapat pula dipakai

Dalam Black's Law Dictionary memberikan definisi tentang monopoli dari segi yuridis sebagai berikut:⁵⁰

“Monopoly is a privilege or peculiar advantage vested in one or more persons or companies, consisting in the exclusive right (or power) to carry out on a particular business or trade, manufacture a particular article, or control the sale of the whole supply of a particular commodity. A Form of market structure in which one or only a few firms dominate the total sales of a product or service` “

Kata monopoli biasanya dipertentangkan dengan istilah persaingan. Persaingan yang dalam bahasa Inggrisnya berarti *competition*, oleh Merriam Webster⁵¹ diartikan sebagai *“...a struggle or contest between two or more persons for the same objects”*.

Berdasarkan terminologi tersebut, menyimpulkan bahwa dalam setiap persaingan ada dua pihak atau lebih yang terlibat dalam upaya saling mengungguli dan ada kehendak para pihak untuk mencapai tujuan.⁵² Terdapat beberapa penggolongan atau pembedaan dari monopoli. Dari keadaan yang menyebabkannya, monopoli dapat dibedakan menjadi *natural monopoly* dan *social monopoly*. Dari keadaan siapa yang memegang kekuasaannya, monopoli dibedakan menjadi *private monopoly* dan *public monopoly*. Monopoli juga dapat dibedakan antara monopoli legal dan monopoli ilegal. Secara sederhana, menurut Arie Siswanto⁵³, monopoli legal adalah monopoli yang tidak dilarang oleh hukum di suatu negara dan sebaliknya, monopoli dikatakan ilegal jika dilarang oleh hukum. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tidak secara tegas melarang monopoli, namun apabila terjadi kecenderungan menjadi monopoli, hal itu perlu diawasi.

untuk menggambarkan suatu posisi dari pelaku usaha dan monopoli dipakai untuk menggambarkan kekuatan pelaku usaha untuk menguasai penawaran, menentukan dan memanipulasi harga.

⁵⁰ Henry Campbell Black, “Monopoly”, *Black's Law Dictionary*, ed. 6, (Minnesota: West Publishing Co, 1990), hlm.52.

⁵¹ Encyclopædia Britannica Inc., *Merriam-Webster's Dictionary*, “Competition”, <http://www.merriam-webster.com/>. Diakses tanggal 9 Mei 2011.

⁵² Siswanto, *op. cit.*, hlm. 13.

⁵³ *Ibid*, hlm. 22.

Pengertian monopoli berbeda dengan pengertian praktek monopoli. Menurut Pasal 1 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, definisi praktek monopoli adalah :⁵⁴

*“suatu pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan suatu persaingan usaha secara tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.”*⁵⁵

Pengertian praktek monopoli juga berbeda dengan pengertian persaingan usaha tidak sehat. Dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, pengertian persaingan usaha 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”.

3. 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 atau (di pasar barang atau jasa) dan untuk setiap faktor produksi (di pasar factor produksi). Pada suatu waktu, harga sesuatu barang atau jasa mungkin naik karena gaya tarik konsumen menjadi lebih kuat yaitu para konsumen meminta

⁵⁴ Indonesia (d), *op. cit.*, Pasal 1 angka 2.

⁵⁵ Terdapat berbagai jenis monopoli, yaitu monopoli alamiah (natural monopoly) yang sebetulnya secara economies of scale sangat sulit untuk masuk ke pasar, sehingga diperlukan monopoli jenis ini dimana ada pemusatan pada satu tangan pelaku usaha. Monopoli ini muncul secara alamiah tanpa ada rekayasa akibat perkembangan dan tuntutan pasar yang bebas/terbuka serta lahir dari keunggulan komparatif-obyektif, tidak ada fasilitas dan perlakuan istimewa dari penguasa sehingga produk yang dihasilkan dapat bersaing dan menguasai pasar hingga 100 %, TD/RBP/CONF. 4/2,26 Mei 1995, hlm. 25 – 31.

Sedangkan monopoli menurut undang-undang (monopoly by law) biasanya sangat menguntungkan negara/pemerintah karena pelaksanaannya didukung dengan peraturan perundang-undangan. Monopoly by law ini lebih banyak digunakan untuk mengatur kepentingan rakyat, seperti infrastruktur yang dikelola oleh BUMN. UU No. 5 Tahun 1999 dimungkinkan untuk membentuk monopoly by law. Bandingkan dengan Pasal 51, alinea 5. Adajuga monopoli murni, yakni suatu monopoli yang berada di tangan produsen barang dan jasa dengan merek dagang terkenal, yang dilakukan melalui cara-cara hlmal,fair serta mampu menentukan tren di pasar tertentudan produsen pesaing lainnya terpaksa mengikuti tren tersebut. Monopoli ini bisa juga disebut sebagai monopoly opinion, yang tidak termasuk dalam pengertian dalam Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

lebih banyak barang atau jasa tersebut. Sebaliknya, harga barang atau jasa menjadi turun apabila permintaan konsumen melemah.⁵⁶

Perjanjian yang dilarang pada dasarnya adalah suatu bentuk perbuatan mengikatkan diri atau kolusi, baik formal (tertulis) maupun informal (tidak tertulis), di antara pelaku usaha yang seharusnya bersaing sehingga terbentuk semacam koordinasi yang mengatur harga, kuota, dan/atau alokasi pasar. Kuasi integrasi horizontal yang terbentuk ini merugikan masyarakat karena persaingan di antara pelaku usaha menjadi hilang atau melemah, sehingga dapat menyebabkan harga yang harus dibayar pelanggan menjadi lebih tinggi. Praktek perjanjian yang terlarang terjadi apabila pelaku usaha:⁵⁷

- a. Melalui perjanjian penetapan harga dengan para pelaku usaha sejenis berupaya mempengaruhi kenaikan, atau menghambat penurunan, harga produk yang mereka hasilkan dan/atau pasarkan;
- b. Melalui perjanjian kuota produksi atau pengendalian keluaran (*output*) lainnya dengan pelaku usaha sejenis berupaya mengendalikan harga produk yang mereka hasilkan/pasarkan;
- c. Melalui perjanjian pembagian daerah pemasaran dengan pelaku usaha sejenis berupaya mengendalikan harga produk yang mereka hasilkan dan/atau pasarkan;
- d. Melalui perjanjian pembagian pangsa pasar dengan para pelaku usaha sejenis berupaya mengendalikan harga produk yang mereka hasilkan dan/atau pasarkan;
- e. Melalui perjanjian pembentukan agen penjuakan bersama dengan para pelaku usaha sejenis berupaya mengendalikan harga produk yang mereka hasilkan dan/atau pasarkan;

⁵⁶ Boediono, *Seri Sinopsis Pengantar Ilmu Ekonomi No. 1 Ekonomi Mikro, edisi 2.*, Yogyakarta : BPF, 2002, hal.8.

⁵⁷KPPU, *Persaingan Sehat Sejahteraan Rakyat, Brosur Persaingan tentang Penyalahgunaan Posisi Dominan, Kartel dan Perjanjian yang Dilarang, Hambatan Vertikal, Manfaat Kebijakan Persaingan Bagi Pengusaha Kecil*, (Jakarta : Komisi Pengawas Persaingan Usaha), tidak dipublikasikan.

Melalui perjanjian pembagian laba dengan sekelompok para pelaku usaha sejenis berupaya mengendalikan harga produk yang mereka hasilkan dan/atau pasarkan.⁵⁸

4. PENDEKATAN DALAM HUKUM PERSAINGAN USAHA

Dalam hubungan dengan aplikasi dari hukum monopoli, kita mengenal beberapa teori yuridis, yaitu sebagai berikut:⁵⁹

a. Teori Keseimbangan (*Balancing*)

Teori ini pada dasarnya mempertimbangkan apakah tindakan yang dilakukan oleh para pelaku usaha berakibat positif atau negatif dalam persaingan usaha dalam pasar yang bersangkutan. Keseimbangan yang dimaksudkan dalam teori ini adalah kecenderungan yang timbul dari tindakan pelaku usaha lebih berakibat positif atau negatif. Dalam memberikan penilaian tersebut, teori ini bahkan mempertimbangkan juga kepentingan ekonomi dan sosial termasuk kepentingan pihak pebisnis kecil, sehingga teori ini dijuluki sebagai teori kemasyarakatan (*populisem*). Kesimpulannya teori ini menilai dulu akibat yang timbul pada persaingan usaha sebelum memutuskan apakah pelaku usaha melanggar teori keseimbangan atau tidak.

b. Teori *Per Se*

Teori ini lebih menitikberatkan kepada struktur pasar tanpa terlalu memperhitungkan kepentingan ekonomi dan sosial yang lebih luas. Dengan adanya teori ini, timbul apa yang dinamakan larangan yang bersifat *per se rule*. Yaitu bentuk larangan yang tegas dalam rangka memberikan kepastian bagi para pelaku usaha dalam memaknai norma-norma larangan dalam persaingan usaha. Kepastian tersebut pada akhirnya arahan bagi para pelaku usaha untuk merencanakan dan melakukan usahanya karena adanya transparansi hukum yang membebaskan timbulnya tuntutan hukum dari instansi terkait apabila pelaku

⁵⁹ Fuady, *op.cit.*, hal.46.

usaha tetap berjalan dalam koridor hukum persaingan usaha. Konsekuensi dari larangan yang bersifat *per se rule* adalah pengawas (dalam hal ini KPPU) cukup membuktikan pelanggaran yang dilakukan oleh pelaku usaha tanpa melihat efek yang ditimbulkan. Hal ini karena pelaku usaha sudah dianggap telah melakukan perbuatan yang telah dilanggar dengan melanggar ketentuan hukum yang mengaturnya (*per se illegal*). Kesimpulannya teori *per se* langsung menyatakan pelaku usaha melanggar aturan persaingan usaha tanpa melihat dampak terjadi pada persaingan usaha.

c. Teori *Rule of Reason*

Teori ini diterapkan dengan menimbang-nimbang antara akibat negatif dari tindakan terlalu tertentu terhadap persaingan dengan keuntungan ekonomisnya.⁶⁰ Dalam lingkup doktrin teori *Rule of Reason*, jika suatu kegiatan yang dilakukan oleh seorang pelaku usaha akan dilihat seberapa jauh efek negatifnya. Jika terbukti secara signifikan adanya unsur yang menghambat persaingan baru diambil tindakan hukum. Ciri-ciri pembeda yang dimiliki oleh larangan yang bersifat *rule of reason* yaitu:

1. bentuk aturan yang menyebutkan adanya persyaratan tertentu yang harus dipenuhi sehingga menimbulkan kualifikasi adanya potensi bagi terjadinya praktek monopoli dan praktik persaingan usaha tidak sehat.
2. adanya anak kalimat “patut diduga atau dianggap” dalam aturan tersebut. Kesimpulannya teori *rule of reason* dalam memutuskan apakah pelaku usaha telah melanggar peraturan atau tidak, harus melihat terlebih dahulu dampak yang ditimbulkan dari perbuatan yang dilakukan pelaku usaha tersebut merugikan atau menguntungkan persaingan usaha.

d. Analisis Keluaran (*Output Analysis*)

Analisis output ini dilakukan dengan cara menganalisis apakah tindakan yang dilakukan oleh pelaku usaha dirancang atau mempunyai efek yang negatif terhadap persaingan pasar.⁶¹ Jadi dalam hal ini, yang dilihat adalah efeknya dalam

⁶⁰ Fuady, *op.cit.*, hal.47.

⁶¹ Fuady, *op.cit.*, hal.48.

persaingan usaha dalam pasar yang bersangkutan. Analisis keluaran dipakai bersanding dengan teori rule of reason.

e. Analisis Kekuatan Pasar (*Market Power Analysis*)

Analisis kekuatan pasar atau disebut juga dengan analisis structural (*structural analysis*) merupakan suatu pendekatan dimana agar suatu tindakan dari pelaku pasar dapat dikatakan melanggar hukum anti monopoli, maka disamping dianalisis terhadap tindakan yang dilakukan itu, dilihat juga kepada kekuatan pasar atau struktur pasar.⁶²

f. Doktrin Pembatasan Tambahan (*Ancillary Restrain*)

Teori ini melihat adanya batasan terhadap tindakan monopoli yang dapat dianggap bertentangan dengan hukum. Hanya perbuatan-perbuatan yang mempengaruhi persaingan “secara langsung dan segera” (*direct and immediate*) yang dapat dianggap bertentangan dengan hukum.⁶³ Sehingga dapat disimpulkan bahwa efek yang berpengaruh pada persaingan pasar yang berupa efek samping (tambahan) walaupun memiliki dampak negatif terhadap persaingan pasar, tidak dapat dianggap sebagai melanggar hukum.

g. Teori *Per Se Modern*

Teori ini berkembang sesuai dengan perkembangan teori rule of reason yang dikembangkan. Teori *per se modern* bersifat lebih ketat karena menganggap bahwa tindakan yang benar-benar mengekang persaingan pasar tidak perlu dilihat efeknya terlebih dahulu karena hal tersebut selalu memiliki efek negatif dalam persaingan pasar.⁶⁴

⁶² *Ibid.*

⁶³ *Ibid.*, hal.49.

⁶⁴ Bryan A.Gardner, ed., Black” Law Dictionary, (Dallas : West Group, 1949), hal.50.

B. KEBIJAKAN DALAM JASA PELAYANAN TAKSI

1. PENDAHULUAN

Seiring dengan meningkatnya kesejahteraan masyarakat, maka tuntutan akan perbaikan kualitas hidup juga akan meningkat. Demikian pula yang terjadi pada sektor transportasi, masyarakat pengguna jasa transportasi menginginkan adanya perbaikan kualitas pelayanan apalagi setelah pemerintah menaikkan tarif jasa dan angkutan umum seiring kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) pada Mei 2008. Bahkan pada beberapa kasus, masyarakat bersedia membayar sejumlah harga tertentu yang justru lebih mahal untuk sebuah jasa transportasi demi terpenuhinya aspek kenyamanan dalam perjalanan.

Hal ini menunjukkan di satu sisi bahwa masyarakat pengguna jasa transportasi sudah sadar akan hak-haknya sebagai konsumen, sementara di sisi lain, penyelenggara jasa transportasi dalam hal ini pemerintah, badan usaha, dan pihak-pihak lain yang terlibat di dalamnya perlu terus menerus meningkatkan kualitas diri untuk memberikan pelayanan yang baik terutama pada adanya jaminan keselamatan dan ketertiban pelayanan dalam mengakomodasi pergerakan masyarakat sehari-hari.

Transportasi secara langsung mempunyai pengaruh besar terhadap pembangunan ekonomi dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong lajunya pertumbuhan ekonomi. Kebutuhan akan jasa-jasa transportasi ditentukan oleh barang-barang dan penumpang yang diangkut dari satu tempat ketempat lainnya. Jumlah kapasitas angkutan yang tersedia dibandingkan dengan kebutuhan masih terbatas, disamping itu permintaan terhadap jasa transportasi merupakan permintaan yang sifatnya terus meningkat seiring meningkatnya pertumbuhan penduduk dalam suatu negara.⁶⁵

Diperlukan keseriusan untuk membangun dan memelihara sarana penunjang transportasi dalam rangka memberikan pelayanan yang optimal kepada

⁶⁵ Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Niaga, cet.3, (Bandung : Citra Aditya Bakti, 1998) hal.34.

masyarakat. Hal ini karena sarana dan prasarana sebagai bagian dari sistem transportasi yang mempunyai kontribusi yang cukup dan signifikan dalam terselenggaranya transportasi yang nyaman dan aman. Kasus-kasus kecelakaan transportasi yang terjadi menunjukkan belum adanya pola transportasi yang selain memberikan kenyamanan juga jaminan keselamatan. Terutama pada transportasi darat dimana hampir sebagian besar aktivitas masyarakat sangat tergantung pada aktivitas di jalan raya. Dalam kenyataan di lapangan, tingkat kecelakaan lalu lintas jalan raya masih tinggi yang disebabkan oleh banyak faktor. Salah satu faktor yang dominan adalah sarana dan prasarana yang tidak memadai dan tidak berimbang dengan mobilitas penduduk.

Membahas mengenai transportasi jalan dinyatakan pengaturannya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam undang-undang ini dijelaskan bahwa tujuan transportasi jalan adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya terjangkau oleh daya beli masyarakat. Karena dengan adanya kondisi aman, nyaman, cepat dan efisien, akan bisa diwujudkan harapan akan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas sehingga nantinya kondisi ini akan mampu menunjang pemerataan, pertumbuhan, dan stabilitas, sebagai pendorong, penggerak, dan penunjang pembangunan nasional.⁶⁶

Dari pemahaman tersebut maka usaha yang dilakukan adalah menciptakan transportasi yang aman, nyaman, dan terjangkau dengan mengedepankan faktor keselamatan serta keamanan. Langkah ini tidak bisa hanya dilakukan oleh pemerintah pusat saja, tetapi juga oleh pemerintah daerah, pengelola jasa transportasi dan bahkan masyarakat luas. Hal ini memerlukan perencanaan, pembangunan, dan pengelolaan yang serius. Perencanaan yang dilakukan harus selalu mengacu pada Sistem Transportasi Nasional yang merupakan suatu sistem

⁶⁶ Indonesia, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU No 14 Tahun 1992*, TLN No.3480, penjelasan umum.

transpotasi yang berbasiskan pada integrasi moda transpotasi darat, kereta api, udara dan laut dalam suatu tatanan yang terpadu.

Bagi Bandara Hang Nadim, integrasi moda transpotasi menjadi penting karena posisinya yang cukup sentral sebagai bandara Internasional di Batam. Dengan masuknya armada taksi sebagai salah satu pilihan moda transpotasi di Bandara Hang Nadim maka diharapkan dapat meningkatkan kualitas jasa transpotasi yang baik dan bermutu.

Taksi sendiri merupakan salah satu sarana transpotasi yang cukup seiring digunakan masyarakat Batam dari dan ke Bandara Hang Nadim. Pengguna taksi rela membayar mahal demi kenyamanan, keamanan, dan karena lebih mempunyai privasi dibanding angkutan umum. Namun, dalam kenyataanya taksi tidak selalu memberi rasa nyaman dan aman. Penumpang taksi sering kurang puas karena pelayanan oknum supir taksi yang tidak menggunakan argometer, berebut calon penumpang, meminta uang lebih, berpura-pura tidak mempunyai uang kembalian, penumpang sengaja dibawa berputar-putar untuk membengkakkan biaya taksi, dan bahkan dalam sejumlah kasus terjadi pula perampokan terhadap penumpang taksi yang dilakukan oleh supir taksi itu sendiri. Hal-hal seperti ini memberikan efek negatif terhadap pelayanan jasa taksi yang seharusnya menjadi faktor penawaran andalan bagi konsumen pengguna taksi.

Di era persaingan usaha seperti sekarang ini yang menuntut efisiensi dan efektifitas dalam bekerja, operator taksi semakin terjepit dengan naiknya harga minyak dunia yang berimbas pada meningkatnya harga bahan bakar minyak. Terlebih lagi hampir semua armada taksi yang ada saat ini belum menggunakan gas sebagai bahan bakar alternatif. Keadaan demikian membuat operator taksi harus pintar dalam mengatur pengeluaran dan melakukan efisiensi dalam perusahaan. Selain tarifnya yang memang tergolong cukup mahal untuk sebuah jasa transpotasi darat, taksi juga dihadapkan pada permasalahan mengenai buruknya pelayanan dalam jasa angkutan taksi.

Sebagai sarana transpotasi dalam mendukung aktivitas dan mobilitas penduduk sehari-hari di Bandara Hang Nadim, pelayanan angkutan taksi di Batam dapat dikatakan buruk.⁶⁷ Hal ini timbul sebagai akibat dari ketidakmampuan

⁶⁷ Penerapan Argo Taksi Bertahap, Batam Pos, (5 September 2008).

pihak perusahaan membenahi manajemen bisnis taksi. Kekacauan manajemen tersebut berakibat banyak sopir taksi tidak lagi mengindahkan pelayanan yang nyaman bagi konsumen. Jika kondisi ini tak segera dibenahi, bukan saja banyak perusahaan taksi ditinggal pelanggan tetapi juga dapat merusak citra Kota Batam. Sejauh ini standar pelayanan transportasi yang ada di Kota Batam masih lebih banyak berada pada tingkat konseptual, sedangkan impelementasinya masih jauh dari harapan. Hal ini terbukti masih buruknya kualitas pelayanan yang diberikan oleh berbagai operator taksi sebagai penyelenggara layanan publik.⁶⁸

Buruknya jasa pelayanan transportasi pada angkutan taksi ini membuat pemerintah perlu menetapkan adanya aturan hukum yang mengatur mengenai cara pengelolaan taksi agar dapat berjalan optimal sehingga mampu memenuhi perannya sebagai bagian dari jasa transportasi yang memadai turut membangun perekonomian suatu daerah ataupun bangsa.

2. REGULASI MENGENAI TRANSPORTASI DI BANDARA HANG NADIM

Baik pemerintah pusat maupun daerah, telah melakukan upaya untuk menetapkan standar pelayanan jasa transportasi dalam kerangka peningkatan kualitas pelayanan publik. Upaya tersebut antara lain ditunjukkan dengan terbitnya berbagai kebijakan seperti :

1. Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

UU No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak mengatur secara rinci mengenai jasa transportasi taksi. Undang-Undang ini lebih menekankan pembahasan kepada subjek dan objek yang terlibat dalam lalu lintas transportasi dan pengaturan moda transportasi yang berbasis massal agar berjalan efektif dan efisien.

⁶⁸“Dishub Keteteran Hadapi Taksi Gelap” <http://www.tempointeraktif.com/h/64365984537.html>, diakses pada 12 Oktober 2011, pukul 14 : 16.

2. Peraturan Pemerintah No 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan

Angkutan jalan sebagaimana halnya dengan moda angkutan lainnya sangat penting bagi perkembangan ideologi, politik, ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat Indonesia. Dengan demikian maka negara menguasai angkutan jalan untuk diarahkan sebesar-besarnya kepada tujuan pembangunan nasional. Sebagai salah satu komponen Sistem Perhubungan Nasional, pada hakekatnya angkutan jalan menyangkut hajat hidup orang banyak karena digunakan oleh seluruh masyarakat Indonesia.⁶⁹

Dalam kedudukan dan peranan yang demikian sudah selayaknya apabila pemerintah memberikan bimbingan dan pembinaan sehingga angkutan jalan dapat diselenggarakan secara tertib dan teratur, tidak terkecuali taksi sebagai salah satu moda transportasi. Peraturan pemerintah ini mengatur detail penerbitan perizinan dalam menyelenggarakan angkutan taksi. Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Jalan merupakan pelaksanaan dari Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan ini dimaksudkan untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan angkutan jalan sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia.

3. Peraturan Daerah (Perda) Nomor 9 Tahun 2001 tentang Lalu Lintas dan Angkutan

Peraturan Daerah ini mengatur mengenai Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Batam yang merupakan penjabaran dari terbitnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom, dimana kewenangan Pembinaan dan Pengaturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Kota Batam merupakan kewenangan Pemerintah Kota Batam.

Peraturan ini selain dimaksudkan untuk menunjang kelancaran pelaksanaan tugas aparat di daerah sehubungan dengan penyerahan kewenangan tersebut sejalan dengan perkembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang

⁶⁹ Djoko Susilo, "Implementasi Transportasi Makro : Merancang Solusi Cerdas Di Tengah Keterbatasan", Suara Pembaharuan (19 Desember 2007) : 6.

meningkat di Kota Batam. Hal ini disebabkan antara lain karena semakin meningkatnya pembangunan Kota Batam, semakin meningkatnya pendapatan masyarakat dan majunya teknologi dibidang lalu lintas jalan sehingga kendaraan bermotor semakin bertambah. Disisi lain pertumbuhan penduduk telah secara langsung meningkatkan permintaan terhadap angkutan umum namun belum seimbang dibandingkan dengan perkembangan jumlah kendaraan angkutan umum kalau tidak sedini mungkin diantisipasi akan menyebabkan penambahan kompleksnya permasalahan angkutan di kota Batam.⁷⁰

Dalam Peraturan Daerah secara tegas diatur kewenangan Walikota untuk melaksanakan kegiatan dalam hal mengatur lalu lintas serta manajemen lalu lintas, sesuatu yang sangat penting terutama dalam rangka mengantisipasi perkembangan lalu lintas yang sangat cepat termasuk permasalahan yang ditimbulkannya. Dengan kewenangan dalam bidang mengatur lalu lintas dan manajemen diharapkan Walikota Batam dengan segera mengambil kebijaksanaan yang dipandang perlu dan dibutuhkan untuk menanggulangi permasalahan yang timbul dalam upaya menciptakan lalu lintas yang aman, nyaman, tertib, teratur, lancar dan bersih lingkungan di Kota Batam serta dalam rangka peningkatan pelayanan masyarakat.⁷¹

Kebijakan yang dilakukan Walikota Batam untuk mengatur jasa pelayanan transportasi di daerahnya kemudian direalisasikan dengan menerbitkan Surat Keputusan Walikota Batam Nomor KPTS 228/HK/IX/2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum di Jalan Kota Batam dan Surat Keputusan Walikota Batam Nomor KPTS 184/HK/X/2005 tentang Angkutan Penumpang Umum Kota Batam Tahun 2005. Surat Keputusan Walikota ini mengatur mengenai jenis-jenis kendaraan untuk angkutan umum. Penetapannya dilakukan atas persetujuan DPRD Kota Batam.

Disamping peraturan-peraturan tersebut, pemerintah melalui Menteri Transportasi juga mengeluarkan beberapa peraturan yang dimaksudkan sebagai pendukung aturan yang sudah ada dan juga sebagai pelengkap dari kekurangan

⁷⁰ Indonesia, *Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Kota Batam, Peraturan Daerah No 9 Tahun 2001*, TLN Kota Batam No 8 Seri B, penjelasan umum.

⁷¹ *Ibid.*

yang terdapat dan tidak diatur sebelumnya pada Undang-Undang No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

Beberapa peraturan itu antara lain :

- a. Keputusan Menteri No 65/1993 tentang Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Keputusan Menteri No 84/1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

3. IZIN PENGUSAHA ANGKUTAN KENDARAAN BERMOTOR

Dalam Pasal 1 ayat 9 Peraturan Pemerintah No 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, taksi didefinisikan sebagai kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer.⁷²

Taksi digolongkan sebagai angkutan penumpang (orang) yang diberlakukan untuk umum dengan trayek yang tidak tetap atau tidak dalam trayek tetap.⁷³ Adapun yang dimaksud sebagai pengertian tidak dalam trayek adalah pelayanan angkutan umum yang tidak terikat dalam trayek tertentu dan tidak berjadwal serta merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu.⁷⁴

Pengangkutan orang dengan menggunakan taksi merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas. Wilayah operasi sebagaimana dimaksud meliputi :

1. Wilayah Administratif Kotamadya Daerah Tingkat II
2. Dan dalam keadaan tertentu⁷⁵ wilayah operasi dapat melampaui :
 - a. Wilayah administratif Kotamadya Daerah Tingkat II dalam satu propinsi

⁷² Indonesia, *Angkutan Jalan, PP No 41 Tahun 1993*, TLN No 3527, Pasal 1 ayat 9.

⁷³ *Ibid.*, Pasal 5

⁷⁴ *Ibid.*, Penjelasan Pasal 5.

⁷⁵ Yang dimaksud dalam keadaan tertentu adalah suatu keadaan dimana jumlah penduduk yang bermukim di luar batas wilayah administratif kotamadya Tingkat II tersebut cukup banyak yang memerlukan jasa angkutan untuk menghubungkan wilayah pemukiman tersebut dengan wilayah kota. Wilayah operasi sebagaimana dimaksud ditetapkan dengan Keputusan Menteri. Lihat Penjelasan Pasal 10 PP No 41 Tahun 1993.

b. Wilayah administratif Kotamadya Daerah Tingkat II dan melewati lebih dari satu propinsi⁷⁶

Adapun kegiatan usaha taksi dapat dilakukan oleh :

1. Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah;
2. Badan Usaha Milik Swasta Nasional;
3. Koperasi
4. Perorangan warga negara Indonesia.⁷⁷

Setiap badan hukum atau perorangan dilarang mengusahakan alat angkutan lain untuk masuk dalam sistem angkutan umum sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku.

Adapun ketentuan mengenai pemberian izin usaha angkutan taksi tidak dapat diberlakukan untuk :

1. Perusahaan biro perjalanan umum untuk menunjang kegiatannya
2. Perusahaan yang melaksanakan kegiatan pengangkutan orang sakit dengan mobil ambulans.
3. Kegiatan pengangkutan jenazah dengan mobil jenazah
4. Kegiatan angkutan yang bersifat untuk pelayanan masyarakat.⁷⁸

Untuk melakukan kegiatan pengangkutan dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek, seperti taksi, wajib memiliki operasi angkutan. Izin operasi angkutan diberikan oleh Menteri.⁷⁹ Setelah terbitnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom, kewenangan pembinaan dan pengaturan lalu

⁷⁶ *Ibid.*, Pasal. 10 ayat 2.

⁷⁷ *Ibid.*, Pasal. 18 ayat 1.

⁷⁸ *Ibid.*, Pasal. 18 ayat 4.

⁷⁹ *Ibid.*, Pasal. 35.

lintas dan angkutan jalan di Kota Batam menjadi kewenangan Pemerintah Kota Batam melalui walikotanya.⁸⁰ Penerbitan izin ini meliputi :

a. Pemberian izin perusahaan angkutan kendaraan bermotor.

Pengusaha angkutan kendaraan umum harus mendapat izin perusahaan dari Walikota.⁸¹ Untuk mendapatkan izin perusahaan harus mengajukan permohonan secara tertulis kepada Walikota.⁸² Izin perusahaan angkutan kendaraan umum berlaku selama 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang.⁸³ Tata cara dan persyaratan permohonan izin perusahaan ditetapkan oleh Walikota.⁸⁴

Setiap pemegang izin usaha angkutan mempunyai kewajiban memberikan laporan tertulis secara berkala kepada Walikota atau Pejabat yang ditunjuk.⁸⁵ Pemegang izin usaha angkutan wajib memenuhi seluruh persyaratan yang telah ditetapkan oleh peraturan perundangan yang berlaku.⁸⁶ Tata cara pembuatan laporan tertulis secara berkala ini ditetapkan oleh Walikota atau Pejabat yang ditunjuk.⁸⁷

b. Pemberian izin operasi dan izin trayek angkutan umum dalam daerah

Setiap angkutan kendaraan umum yang tidak melayani trayek tetap dan teratur seperti taksi, bus pariwisata, dan kendaraan sewa dalam daerah wajib memiliki izin operasi dari Walikota atau pejabat yang ditunjuk.⁸⁸ Tata cara memperoleh izin operasi tidak diatur secara jelas Perda Kota Batam No 9 Tahun 2001, oleh karena itu pengaturannya mengacu pada Peraturan Pemerintah No 41

⁸⁰ Perda Kota Batam No 9 Tahun 2001, *op.cit.*, Pasal 2.

⁸¹ *Ibid.*, Pasal.47 ayat 1.

⁸² *Ibid.*, Pasal. 47 ayat 2.

⁸³ *Ibid.*, Pasal. 47 ayat 3.

⁸⁴ *Ibid.*, Pasal. 47 ayat 4.

⁸⁵ *Ibid.*, Pasal;. 48 ayat 1.

⁸⁶ *Ibid.*, Pasal. 48 ayat 2.

⁸⁷ *Ibid.*, Pasal. 48 ayat 3.

⁸⁸ *Ibid.*, Pasal. 51.

Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan. Tata cara memperoleh izin operasi wajib memenuhi persyaratan :

1. Memiliki izin usaha angkutan
2. Memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang layak jalan
3. Memiliki atau menguasai fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor
4. Memiliki atau menguasai fasilitas perawatan kendaraan bermotor.⁸⁹

Permohonan izin operasi angkutan diajukan kepada walikota atau pejabat yang berwenang. Perda Kota Batam No 9 Tahun 2001 tidak mengatur mengenai kewenangan walikota, maka dalam hal ini pejabat yang berwenang adalah Menteri Transpotasi sebagai pejabat yang berwenang. Persetujuan atau penolakan permohonan izin operasi diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.⁹⁰ Penolakan izin diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.⁹¹

Bagi pengusaha angkutan umum yang telah mendapatkan izin operasi kemudian diwajibkan untuk :

1. Memenuhi ketentuan yang telah ditetapkan dalam izin operasi
2. Mengoperasikan kendaraan bermotor yang memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan
3. Melaporkan apabila terjadi perubahan domisili perusahaan;
4. Meminta pengesahan dari pejabat pemberi izin apabila terjadi perubahan penanggung jawab perusahaan
5. Melaporkan setiap bulan kegiatan operasional angkutan.⁹²

Izin operasi dapat dicabut apabila :

1. Tidak mampu merawat kendaraan bermotor sehingga kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan

⁸⁹ PP No. 41/1993, *op.cit.*, Pasal. 36.

⁹⁰ *Ibid.*, Pasal. 38 ayat 2.

⁹¹ *Ibid.*, Pasal. 38 ayat 3.

⁹² *Ibid.*, Pasal. 39.

2. Pihak-pihak atau yang namanya ditetapkan untuk bertindak atas nama perusahaan melakukan pelanggaran yang berkaitan dengan pengusaha angkutan
3. Melakukan pengangkutan melebihi daya angkut;
4. Tidak mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi;
5. Mempekerjakan pengemudi yang tidak memenuhi syarat.⁹³

Pencabutan izin operasi sebagaimana dimaksudkan dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak tiga kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing satu bulan.⁹⁴ Apabila peringatan sebagaimana dimaksud dalam ayat ini tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin operasi untuk jangka waktu satu bulan.⁹⁵ Jika pembekuan izin operasi habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, maka izin operasi dicabut.⁹⁶

Izin operasi dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin⁹⁷, apabila perusahaan yang bersangkutan :

- 1.melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan negara;
- 2.memperoleh izin operasi angkutan dengan cara tidak sah.⁹⁸

Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk izin operasi, peringatan tertulis, pembekuan dan pencabutan izin operasi angkutan, tata cara laporan kegiatan

⁹³ *Ibid.*, Pasal .40 ayat 1.

⁹⁴ *Ibid.*, Pasal. 40 ayat 2.

⁹⁵ *Ibid.*, Pasal. 40 ayat 3.

⁹⁶ *Ibid.*, Pasal. 40 ayat 4.

⁹⁷ *Ibid.*, Pasal. 41.

⁹⁸ Yang dimaksud dengan cara tidak sah adalah memberikan keterangan yang tidak benar pada waktu mengajukan permohonan izin operasi atau memperoleh izin operasi tanpa memperoleh izin operasi tanpa melalui prosedur yang ditetapkan. Lihat penjelasan Pasal 41 ayat huruf B PP No 41 Tahun 1993.

angkutan serta penatausahaan informasi⁹⁹, perizinan operasi, diatur dengan Keputusan Menteri.¹⁰⁰

c. Izin angkutan khusus dalam daerah

Angkutan khusus yang dimaksud disini adalah angkutan yang diperuntukan khusus bagi karyawan, buruh, dan anak sekolah.¹⁰¹ Angkutan ini wajib memiliki izin angkutan khusus.

Persyaratan dan tata cara permohonan izin trayek, izin operasi, dan izin angkutan khusus ditetapkan oleh Walikota dengan jangka waktu berlakunya izin trayek, izin operasi, dan izin angkutan khusus selama 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang.¹⁰² Setiap kendaraan angkutan penumpang umum yang beroperasi khusus dalam Daerah wajib memiliki Kartu Pengawasan (KP) dan angkutan barang wajib memiliki Kartu Izin Usaha.¹⁰³ Kartu Pengawasan atau Kartu Izin Usaha berlaku selama 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang.¹⁰⁴ Kartu Pengawasan dan Kartu Izin Usaha, harus selalu berada pada kendaraan yang sedang beroperasi.¹⁰⁵

4. TARIF TAKSI

Tarif taksi ditetapkan pengaturannya oleh Menteri.¹⁰⁶ Tarif taksi ini terdiri dari :

⁹⁹ Yang dimaksud dengan penatausahaan informasi perizinan operasi adalah sistem informasi yang manajemen izin operasi angkutan dengan kendaraan umum, untuk perencanaan angkutan, pengawasan, dan pengendalian perusahaan angkutan. Lihat penjelasan Pasal Pasal 42 PP No 41 Tahun 1993.

¹⁰⁰ *Ibid.*, Pasal. 42.

¹⁰¹ Perda No 9 tahun 2001, *op.cit.*, Pasal 51 ayat 3.

¹⁰² *Ibid.*, Pasal. 51 ayat 4.

¹⁰³ *Ibid.*, Pasal. 53 ayat 1.

¹⁰⁴ *Ibid.*, Pasal. 53 ayat 2.

¹⁰⁵ *Ibid.*, Pasal. 53 ayat 3.

¹⁰⁶ PP No.41/1993, *op.cit.*, Pasal 49 ayat 2.

a. Tarif awal

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 tempuh tertentu.¹⁰⁷

b. Tarif dasar

Tarif dasar adalah besarnya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar jarak selanjutnya yang ditempuh.¹⁰⁸

c. Tarif jarak dan tarif waktu yang ditunjukkan dalam argometer

Tarif jarak adalah besarnya tarif yang tertera dalam argometer yang harus dibayar oleh penumpang, yang didasarkan atas tarif awal. Sementara tarif waktu adalah besarnya tambahan tarif yang dikenakan atas dasar penggunaan waktu, misalnya dalam hal taksi menunggu atau dalam kondisi lalu lintas macet.¹⁰⁹

5. PENGELOLAAN PELAYANAN JASA TAKSI DI WILAYAH BATAM

Pemerintah Kota Batam dalam Perda Kota Batam No 9 Tahun 2001 mengatakan setiap taksi yang ingin berhenti menunggu penumpang (antrian) harus menggunakan pangkalan taksi yang telah ditetapkan.¹¹⁰ Lokasi tempat pemberhentian taksi dan pangkalan taksi dalam Daerah ditetapkan oleh Walikota atau Pejabat yang ditunjuk.¹¹¹ Lebih lanjut dijelaskan bahwa setiap kendaraan umum yang beroperasi dalam daerah, wajib memasuki penumpang sesuai dengan trayek yang telah ditetapkan.

¹⁰⁷ *Ibid.*, Penjelasan Pasal 49 ayat 1 butir 1.

¹⁰⁸ *Ibid.*, Penjelasan Pasal 49 ayat 1 butir 2.

¹⁰⁹ *Ibid.*, Penjelasan Pasal 49 ayat 1 butir 3.

¹¹⁰ Perda No.9 Tahun 2001, *op.cit.*, Pasal 67 ayat 1.

¹¹¹ *Ibid.*, Pasal 67 ayat 2.

Ketentuan mengenai pengelolaan, pemeliharaan, dan ketertiban terminal ditetapkan oleh Walikota berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku. Untuk pengelolaan, pemeliharaan, dan ketertiban terminal, kepada setiap kendaraan penumpang atau orang yang masuk terminal diwajibkan membayar retribusi terminal.

6. GAMBARAN PERSAINGAN USAHA JASA PELAYANAN TAKSI DI BANDARA HANG NADIM

Seperti pada umumnya, jasa angkutan transportasi lainnya, taksi di Bandara Hang Nadim juga masih menggunakan sistem setoran dalam mengatur pemasukan di bisnis transportasi taksi.¹¹² Sistem setoran pada angkutan umum transportasi taksi adalah suatu sistem yang mewajibkan pengemudi angkutan umum untuk membayar sejumlah uang yang sudah ditetapkan sebelumnya setiap hari atas pekerjaannya dalam menjalankan armada transportasi tersebut kepada manajemen operator penyelenggaraan jasa transportasi tempat ia bekerja.¹¹³

Taksi yang beroperasi di Bandara Hang Nadim adalah taksi yang telah memiliki nomor antrian. Nomor antrian dapat dimiliki oleh pengemudi dan atau pemilik taksi dengan membayar sejumlah uang kepada ketua/koordinator taksi di masing-masing wilayah. Jumlah nomor antrian tidak pernah bertambah, tetapi beberapa diantaranya mengalami pemindahtanganan. Setiap unit taksi mengantri dan mendapatkan penumpang berdasarkan nomor antrian yang dimilikinya. Pemilik taksi berhak untuk menjual atau memindahtangankan unit taksi dan nomor antrian yang dimilikinya. Nomor antrian ini dapat pula disewakan tiap bulannya.

Hal ini diperparah dengan banyak munculnya “taksi ber-plat hitam” di Bandara Hang Nadim yang semakin menambah kerasnya persaingan jasa transportasi khususnya dengan menggunakan taksi.¹¹⁴ Badan Otorita Batam pun juga seperti halnya kesulitan menertibkan taksi gelap atau plat hitam di Batam.

¹¹² Taksi, Transportasi Aman & Nyaman part I, Batam Pos, (16 Februari 2008).

¹¹³ Usman Adji; Djoko Prakoso; dan Hari Pramono, Hukum Pengangkutan di Indonesia, cet.2, (Jakarta : Rineka Cipta, 1991), hal 112.

¹¹⁴ Bisnis Taksi di Batam Tak Sehat, Koran Sindo, (17 Juni 2008).

Banyaknya taksi plat hitam ini karena bebasnya mobil masuk ke Bandara Hang Nadim pada tahun-tahun sebelumnya yang dikarenakan hampir seluruh mobil eks impor yang dilakukan peremajaan justru malah dijadikan taksi oleh pemiliknya.

Hal ini membuat pengemudi taksi yang terdaftar merasa perlu mencari solusi agar tetap dapat bertahan di tengah persaingan seperti itu. Namun tindakan yang dilakukan ternyata menyimpang dari ketentuan yang ada, seperti dengan memberlakukan tarif yang terlampaui tinggi. Di Batam dapat dikatakan harga tiket pesawat masih lebih murah jika dibandingkan dengan tarif taksi pulang-pergi dari Sekupang menuju Bandara Hang Nadim.¹¹⁵

Tarif yang terlampaui tinggi ini diberlakukan oleh pengemudi taksi karena pemerintah daerah setempat tidak menerapkan batasan yang jelas seperti dengan memberlakukan sistem argometer. Berdasarkan data jumlah kendaraan angkutan umum Dinas Perhubungan Kota Batam, sampai dengan tahun 2007, di wilayah Batam telah tercatat 22 perusahaan taksi dengan jumlah total armada sebesar 2924 unit dan hampir seluruhnya tidak menggunakan argometer.¹¹⁶ Tidak diberlakukannya argometer ini bukan dikarenakan pemberlakuan sepihak yang dilakukan oleh pengemudi tetapi melainkan karena memang belum diberlakukannya sistem argometer oleh pengelola transportasi daerah Batam setempat. Pada era tahun 80-an, taksi di Batam masih menjadi primadona. Taksi Batam pada saat itu jumlahnya masih memadai bila dibanding dengan penumpang yang memerlukannya, namun kondisi sekarang sudah tidak memungkinkan dengan jumlah taksi resmi dan gelap. Kondisi demikian telah mengakibatkan persaingan dalam jasa pelayanan taksi menjadi semakin ketat.

Persaingan merupakan suatu situasi yang sebenarnya diperlukan bagi tercapainya efisiensi. Adanya persaingan menghindarkan terjadinya konsentrasi kekuatan pasar pada satu atau beberapa operator taksi. Hal ini berarti konsumen mempunyai banyak alternatif dalam memilih jasa pelayanan taksi yang sesuai

¹¹⁵ “Di Batam Tarif Taksi Bandara Masih Lebih Mahal Daripada Tiket Pesawat”. <<http://www.kapanlagi.com/h/0000171071.html>>, diakses pada 12 Oktober 2011, pukul 18.22.

¹¹⁶ “Soal Pemberian Izin Taksi ke Kopetab, Sesuai Ketentuan Baru 6 Unit Yang Terealisasi”, http://www.pemko-batam.go.id/din/perhubungan/dinas_par.php?opt=lpl, diakses pada 13 Oktober 2011, pukul 14 :19.

keinginan, sehingga pasar ditentukan oleh permintaan dan penawaran dan bukannya oleh hal-hal seperti diatas.

Efisiensi dapat dicapai melalui penghapusan pengekangan perdagangan. Hal itu dapat dilakukan dengan mempertahankan jumlah permintaan dan penawaran yang memadai pada setiap pasar dan mengalokasikan mobilitas sumber-sumber daya secara wajar, sehingga perolehan keuntungan yang maksimal dan mendorong operator taxi menyesuaikan ongkos produksinya sampai batas tertentu dimana biaya marjinal sama dengan harga.¹¹⁷

C. PEDOMAN PASAL 19 HURUF D UU NO 5/1999

Pada dasarnya pedoman disini merupakan pedoman bagi pelaku usaha dan pihak-pihak yang berkepentingan dalam memenuhi ketentuan Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.¹¹⁸ Dengan pedoman ini diharapkan. Pedoman Pasal 19 Huruf D bertujuan untuk :

1. Memberikan pengertian yang jelas dan tepat tentang larangan praktek diskriminasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 Huruf d UU No 5/1999
2. Memberikan dasar pemahaman dan arah yang jelas dalam pelaksanaan Pasal 19 Huruf d sehingga tidak ada penafsiran lain yang diuraikan dalam pedoman ini.
3. Digunakan oleh semua pihak sebagai landasan dalam berperilaku agar tidak ada pihak-pihak yang dirugikan dan selanjutnya untuk menciptakan kondisi persaingan usaha yang tumbuh secara wajar..

Ruang lingkup larangan kegiatan yang diatur oleh Pasal 19 huruf d mencakup praktek diskriminasi yang dilakukan secara sendiri oleh pelaku usaha

¹¹⁷ Dalam teori ekonomi mikro dijelaskan bahwa suatu perusahaan atau unit usaha akan sangat bersaing untuk meraih tingkat keuntungan maksimum apabila unit usaha tersebut memproduksi barang dan mampu menjualnya pada tingkat harga yang lebih rendah dari biaya marjinal memproduksinya. Posisi puncak memaksimalkan keuntungan diperoleh pada tingkat dimana biaya marjinal sama dengan harga. Notasi matematis dalam teori ekonomi mikro adalah Price per unit (P) = marginal cost (MC). Lihat Samuelson, Economic, Eleventh Edition, McGraw Hill International Book Company, 1980 dan Posner, Economic Analysis of Law, Little Brown in Company, 1992.

¹¹⁸ Peraturan KPPU No 3/11, Pasal 2 ayat 2 (a).

maupun kegiatan yang dilakukan secara bersama-sama dengan pelaku usaha lain. Praktek diskriminasi sendiri adalah kegiatan menghambat atau bertentangan dengan persaingan usaha tidak sehat berdasarkan Pasal 19 Huruf D tersebut dapat berupa diskriminasi harga maupun non harga.

Pada dasarnya dalam menginterpretasikan isi Pasal 19 Huruf D dapat diuraikan dalam unsur-unsur sebagai berikut:

1. Unsur Pelaku Usaha

Sebagaimana diuraikan dalam Pasal 1 butir 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, pelaku usaha adalah : “Setiap orang perorangan atau badan usaha baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.”

2. Unsur melakukan baik sendiri maupun bersama

Kegiatan yang dilakukan sendiri oleh pelaku usaha merupakan keputusan dan perbuatan independen tanpa bekerjasama dengan pelaku usaha yang lain. Kegiatan yang dilakukan secara bersama-sama merupakan kegiatan yang dilakukan oleh beberapa pelaku usaha dalam pasar bersangkutan yang sama dimana pelaku usaha mempunyai hubungan dalam kegiatan usaha yang sama.

3. Unsur pelaku usaha lain

Pelaku usaha lain adalah pelaku usaha yang melakukan satu atau beberapa kegiatan secara bersama-sama pada pasar yang bersangkutan. Pelaku usaha lain menurut penjelasan Pasal 17 ayat 2 huruf b Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah pelaku usaha yang mempunyai kemampuan bersaing signifikan dalam pasar bersangkutan.

4. Unsur melakukan satu atau beberapa kegiatan

Satu atau beberapa kegiatan yang dilakukan dalam bentuk kegiatan secara terpisah ataupun beberapa kegiatan sekaligus yang ditujukan untuk menyingkirkan pelaku usaha pesaing.

5. Unsur yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli

Berdasarkan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Praktek monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasanya produk dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

6. Unsur persaingan usaha tidak sehat

Berdasarkan Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, 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.

7. Unsur melakukan praktek diskriminasi

Praktek diskriminasi merupakan tindakan atau perlakuan dalam berbagai bentuk yang berbeda yang dilakukan oleh satu pelaku usaha terhadap pelaku usaha tertentu.

Menurut pedoman ini, maka tahapan-tahapan yang perlu dilakukan dalam mengidentifikasi praktek diskriminasi yang membuat persaingan usaha tidak sehat adalah sebagai berikut :

1. Penentuan Pasar Bersangkutan

Langkah awal yang mutlak dilakukan dalam menganalisis praktek diskriminasi berdasarkan Pasal 19 huruf d adalah menentukan definisi pasar yang bersangkutan (*relevan*). Hal ini diperlukan sebab definisi pasar yang relevan akan memberikan kerangka (*framework*) bagi analisis persaingan usaha. Misalnya,

Universitas Indonesia

dalam menentukan apakah pelaku usaha, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, memiliki market power, atau memiliki pangsa pasar atau kekuatan pasar yang besar. Definisi pasar yang relevan juga diperlukan di dalam proses menentukan apakah suatu kegiatan persaingan tidak sehat termasuk dalam cakupan aturan persaingan. Misalnya ketika menganalisis potensi masuknya pesaing di suatu pasar, identifikasi pasar yang relevan mutlak diperlukan/

Dalam UU No 5/1999 Pasal 1 (10), pasar bersangkutan diartikan sebagai 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 jasa tersebut. Sejalan dengan pengertian di atas dan dari sudut pandang ekonomi, ada dua dimensi pokok yang lazim dipertimbangkan dalam menentukan pengertian pasar bersangkutan yakni (a) produk-barang/jasa yang dimaksud, dan (b) wilayah geografis. Pada Pasal 19 huruf d, pasar bersangkutan tidak dibatasi pada hubungan yang bersifat horizontal saja, namun dapat mencakup pada hubungan usaha yang bersifat horizontal dan atau vertikal.

2. Mengidentifikasi Penguasaan Pasar

Dari sudut pandang ekonomi, kegiatan penguasaan pasar (market control) diartikan sebagai kemampuan pada pelaku usaha, dalam mempengaruhi pembentukan harga, atau kuantitas produksi atau aspek lainnya dalam sebuah pasar. Aspek lainnya tersebut dapat berupa, namun tidak terbatas pada pemasaran, pembelian, distribusi, penggunaan, atau akses atas barang atau jasa tertentu di pasar bersangkutan. Kegiatan ini dapat dilakukan sendiri oleh satu pelaku usaha atau secara bersama-sama dengan pelaku usaha lainnya dan dapat terdiri dari satu atau beberapa kegiatan sekaligus.

Praktek diskriminasi sangat erat kaitanya dengan pemilikan market power dan kekuatan pasar yang signifikan di pasar bersangkutan. Penguasaan pasar akan sulit dicapai apabila pelaku usaha, baik secara sendiri maupun bersama-sama, tidak memiliki kedudukan yang kuat di pasar bersangkutan. Sebagai ilustrasi, sulit untuk dibayangkan pelaku usaha, baik secara sendiri maupun bersama-sama, yang mempunyai pangsa pasar hanya 10% dapat mempengaruhi pembentukan harga, atau produksi atau aspek lainnya dipasar bersangkutan. Namun di sisi lain, satu

pelaku usaha yang memiliki pangsa pasar 50% di dalam pasar *duopoly* (hanya ada dua penjual), juga belum tentu secara individual mampu menguasai pasar yang bersangkutan.

Penguasaan pasar juga akan sulit direalisasikan apabila pelaku usaha, baik secara sendiri maupun bersama-sama, tidak memiliki kekuatan pasar (*market power*) yang signifikan di pasar bersangkutan. Sebagai ilustrasi, di dalam pasar persaingan sempurna, pelaku usaha secara individual tidak mampu untuk mempengaruhi pembentukan harga, sehingga hanya mengikuti harga yang terbentuk di pasar (*price taker*), sementara di pasar monopoli, pelaku usaha punya pengaruh yang kuat atas pembentukan harga, sehingga menjadi penentu tunggal harga yang terjadi di pasar bersangkutan (*price maker*). Ini berarti di dalam struktur pasar persaingan sempurna pelaku usaha secara individual tidak punya kemampuan menguasai pasar bersangkutan, sedangkan di dalam struktur pasar monopoli, pelaku usaha punya kemampuan yang besar untuk menguasai pasar bersangkutan.

Tidak seperti pemilikan kekuatan pasar (*market power*) yang lebih menitikberatkan pada aspek kemampuan mempengaruhi harga di atas tingkat kompetitifnya, kegiatan penguasaan pasar memiliki cakupan yang lebih luas, yaitu juga mencakup kemampuan mempengaruhi aspek lainnya seperti antara lain produksi, pemasaran, pembelian, distribusi, dan akses. Jadi pemilikan atas kekuatan pasar hanya merupakan salah satu unsur dari penguasaan pasar. Atau dengan kata lain, penguasaan pasar dapat pula dilaksanakan pelaku usaha melalui aspek selain harga. Misalnya pelaku usaha dapat menguasai pasar bersangkutan melalui jaringan distribusi, atau akses terhadap fasilitas penting yang dikuasainya. Selain didukung oleh pemilikan posisi dominan, dan atau memiliki kekuatan pasar yang signifikan, penguasaan pasar oleh pelaku usaha juga bisa terjadi melalui pemilikan faktor-faktor khusus yang tidak dimiliki oleh pesaingnya. Faktor-faktor khusus ini dapat berupa, namun tidak terbatas pada HAKI (paten, hak cipta), regulasi pemerintah, hak eksklusif (lisensi), jaringan distribusi, dukungan finansial, fasilitas penting, loyalitas atau preferensi konsumen. Pemilikan atas satu atau lebih dari faktor-faktor ini membuat pelaku usaha berada pada posisi yang lebih diuntungkan (memiliki daya tawar lebih) dibandingkan para pesaingnya.

Seperti dijelaskan diatas, selain dapat dilakukan secara sendiri, kegiatan penguasaanpasar juga dapat dilaksanakan oleh pelaku usaha bersama-sama dengan pelaku usaha lainnya. Hal ini menandakan bahwa terdapat bentuk koordinasi tindakan di antara para pelaku usaha yang terlibat. Koordinasi ini dapat berbentuk perjanjian atau kesepakatan formal (tertulis) maupun informal (lisan, kesepakatan – *common understandings or meeting of minds*).

3.Praktek Diskriminasi terhadap Pelaku Usaha Tertentu

Kegiatan melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu merupakan penentuan perlakuan dengan cara yang berbeda mengenai persyaratan pemasokan atau persyaratan pembelian barang atau jasa. Segala macam perlakuan yang berbeda terhadap pelaku usaha tertentu, dapat termasuk cakupan Pasal 19 huruf d. Tetapi apakah diskriminasi tersebut termasuk yang dilarang atau tidak, merupakan wilayah *rule of reason* dimana KPPU perlu membuktikan motif dan dampaknya.

Praktek diskriminasi yang dapat diputus dilarang oleh Pasal 19 huruf d diartikan sebagai perbuatan yang tidak mempunyai justifikasi secara sosial, ekonomi, teknis maupun pertimbangan efisiensi lainnya.

Praktek penunjukan langsung oleh suatu lembaga atau perusahaan untuk jasa yang diperlukan merupakan salah satu contoh bentuk diskriminasi kalau tersedia lebih dari satu perusahaan yang mampu menawarkan barang dan jasa yang sama. Sebagai contoh, Perusahaan A langsung menunjuk perusahaan X untuk merubah logonya tanpa melalui proses tender yang transparan, maka penunjukan langsung tersebut merupakan bentuk diskriminasi terhadap pelaku usaha yang lain.

Diskriminasi non-harga juga terjadi jika kesempatan berkompetisi hanya diberikan kepada beberapa perusahaan, sementara sebagian perusahaan lain yang juga mampu tidak diberi peluang.

Bentuk diskriminasi lainnya adalah menetapkan persyaratan yang berbeda untuk pemasok barang dan jasa yang berbeda dengan maksud untuk memenangkan salah satu pemasok tertentu. Penetapan standar dan persyaratan yang sama kepada seluruh pemasok yang kelasnya berbeda-beda juga dapat menyebabkan diskriminasi. Biaya fee atau jaminan yang diberlakukan sama bagi

pemasok besar dan pemasok kecil tentu akan dirasakan berbeda beratnya sehingga akibatnya diskriminatif bagi yang kecil.

Selain terhadap pemasok barang dan jasa (*suppliers*), diskriminasi juga dapat terjadi terhadap konsumen atau distributor. Suatu perusahaan dapat melakukan diskriminasi dalam bentuk hanya mau menjual produknya kepada pihak tertentu dan tidak bersedia menjual barang yang sama kepada pesaing konsumen yang menjadi pelanggannya tersebut.

Dengan demikian, secara ringkas contoh dari praktek diskriminasi yang melanggar Pasal 19 huruf d adalah sebagai berikut :

- a) penunjukkan langsung dalam suatu pekerjaan, tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima.
- b) menolak melakukan hubungan usaha dengan pihak tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima.
- c) menetapkan persyaratan tertentu yang mengarah kepada perusahaan tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima.
- d) menetapkan syarat yang berbeda untuk pelaku usaha yang berbeda dalam pasar yang sama tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima.
- e) dalam hal yang terkait program Pemerintah seperti pengembangan UKM, penetapan syarat yang sama antara UKM dengan usaha besar dapat dirasakan oleh UKM sebagai persyaratan yang diskriminatif sehingga dikategorikan melanggar Pasal 19 huruf d.

Pada dasarnya ada beberapa dampak terhadap persaingan usaha yang diakibatkan pelanggaran Pasal 19 huruf d (praktek diskriminasi), antara lain (namun tidak terbatas pada ini saja) antara lain adalah:

- 1) ada pelaku usaha pesaing yang tersingkir dari pasar bersangkutan, atau
- 2) ada pelaku usaha pesaing yang tereduksi perannya (dapat proporsi makin kecil) di pasar bersangkutan, atau

- 3) ada satu (sekelompok) pelaku usaha yang dapat memaksakan kehendaknya di pasar bersangkutan, atau
- 4) terciptanya berbagai hambatan persaingan (misalnya hambatan masuk atau ekspansi) di pasar bersangkutan, atau
- 5) berkurangnya persaingan usaha yang sehat di pasar bersangkutan, atau
- 6) dapat menimbulkan terjadinya praktek monopoli, atau
- 7) berkurangnya pilihan konsumen.

Beberapa indikasi yang patut diperhatikan dalam menganalisis pelanggaran kasus diskriminasi sebagaimana diatur dalam Pasal 19 huruf d, diantaranya meliputi, namun tidak terbatas pada :

- 1) Ada perbedaan perlakuan terhadap pelaku usaha tertentu di pasar yang bersangkutan.
- 2) Motif perbedaan perlakuan tersebut tidak memiliki justifikasi yang wajar dari sisi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lain yang dapat diterima. Tidak semua bentuk praktek diskriminasi melanggar prinsip-prinsip persaingan usaha yang sehat. Diskriminasi non-harga tidak jarang mempunyai motif yang dapat dipahami selama dilaksanakan secara transparan, seperti untuk pengembangan pengusaha lokal, pengembangan UKM dan bentuk diskriminasi positif lainnya.
- 3) Dampak dari perbedaan perlakuan tersebut, menyebabkan persaingan usaha yang tidak sehat.

BAB III

ANALISIS YURIDIS DALAM PRAKTEK MONOPOLI JASA PELAYANAN TAKSI DI BANDARA HANG NADIM

A. KASUS POSISI

Badan Otorita Batam selaku pengelola Bandara Hang Nadim meminta Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB) untuk mengelola jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim. KKOB merupakan satu-satunya pelaku usaha yang melakukan jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim. Tetapi dalam jasa pelayanan taksi disini KKOB tidak mempunyai perjanjian tertulis dengan Badan Otorita Batam. KKOB pada awalnya bergerak di bidang simpan pinjam, tetapi kemudian KKOB menambah jenis kegiatannya menjadi pelayanan jasa taksi setelah diminta Badan Otorita Batam. KKOB mengelola 162 unit taksi. Disini 162 taksi ini berstatus kepunyaan perorangan, dimana mereka bergabung dengan KKOB.

Di Bandara Hang Nadim, dalam mengambil penumpang, maka supir taksi KKOB harus memiliki nomor antrian yang tertera di depan kaca unit taksi dimana pengaturan gilirannya dilakukan di counter taksi. Nomor antrian dengan mobil untuk menjadi taksi tersebut dijual dengan Rp.172.000.000 (Seratus Tujuh Puluh Dua Juta) dan bila hanya nomor antrian Rp.50.000.000 (Lima Puluh Juta).

Dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, hanya taksi yang berplat kuning yang boleh beroperasi di Bandara Hang Nadim. Tetapi pada faktanya, sampai masalah ini diperiksa hanya Taksi KKOB yang mempunyai plat kuning ini. Selain itu dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, informasi untuk melaksanakan kegiatan operasi jasa pelayanan taksi ini juga sangat tertutup untuk publik. Sebelumnya taksi pinki sudah pernah mencoba izin untuk beroperasi di Bandara Hang Nadim, namun tidak mendapat tanggapan dari Badan Otorita Batam selaku pengelola Bandara Hang Nadim. Taksi eksekutif juga

pernah beroperasi di Bandara Hang Nadim, tetapi izin operasinya dicabut karena menetapkan tarif taksi di bawah taksi KKOB.

Di Bandara Hang Nadim, tarif taksi tidak menggunakan argometer. Tarif taksi ditetapkan secara sepihak oleh pihak KKOB. Tarif taksi KKOB ditetapkan sebagai berikut :

Dari	No	Tujuan	Tarif Rp.	Dari	No	Tujuan	Tarif Rp.
Banda ra	1	BARELANG JT VI	230.000	MK KUNING	1	Batu Merah	55.000
	2	BARELANG JT I	110.000		2	Bengkong	50.000
	3	BATU AJI KAV LAMA	85.000		3	Batu Ampar	50.000
	4	BATU AJI	85.000		4	Batu Aji	35.000
	5	PERUMNAS	80.000		5	Batam Centre	40.000
	6	BATU AJI	80.000		6	Marina City	50.000
	7	PUSKOPAR	80.000		7	Nongsa	60.000
	8	BATU MERAH	80.000		8	Nagoya	40.000
	9	BENKONG LAUT	75.000		9	Punggur	50.000
	10	BENKONG KOLAM	75.000		10	Sekupang	55.000
	11	BENKONG INDAH	70.000		11	Tj.Uncang	55.000
	12	BATU AMPAR	70.000		12	Tiban	45.000
	13	BENKONG SEKEN	70.000		13	Tj.Piayu	35.000
	14	BATAM CENTRE	65.000	NAGOYA	1	Nongsa	60.000
	15	BALOI INDAH	65.000		2	Tj.Uncang	65.000
	16	BALOI MAS	70.000		3	Punggur	50.000
	17	BATU BATAM	80.000		4	Marina City	60.000
	18	BATAM CENTRE PERUM	75.000		5	Batu aji	50.000
	19	GENTAR/MKRG	60.000		6	Sekupang	45.000
	20	JODOH	60.000		7	Tj.Piayu	50.000
	21	KABIL	95.000		8	Muka Kuning	45.000
	22	LEGENDA	65.000		9	Tiban	40.000
	23	MARINA	70.000		10	Tj.Singkuang	40.000
	24	MK.KUNING	65.000		11	Bengkong	35.000
	25	NAGOYA	85.000		12	Batam Centre	35.000
	26	NONGSO	70.000		13	Batu Ampar	30.000
	27	PIR	70.000		14	Batu Merah	35.000
	28	PENUIN	80.000	SEKUPANG	1	Nongsa	80.000
	29	PEL.BATAM CENTRE	65.000		2	Kabil	75.000
	30	PEL.HARBOUR BAY	70.000				
	31	PUNGUR	100.000				

Universitas Indonesia

32	PELITA	90.000	3	Punggur	75.000
33	SAGULANG	85.000	4	Bengkong Laut	60.000
34	PELABUHAN	70.000	5	Bengkong Seken	55.000
35	SEKUPANG	65.000	6	Batu Ampar	60.000
36	SRI HARAPAN	110.000	7	Sei Panas	50.000
37	SRI PANAS	90.000	8	Batam Centre	45.000
38	SUKAJADI PERUM	80.000	9	Nagoya	45.000
39	TJ.UNCANG	85.000	10	Batu Aji	45.000
40	TJ.RIAU	85.000	11	Suka Jadi	45.000
41	TJ.UMA	75.000			
42	TJ.SENGKUANG	80.000			
	TUBAN HOUSING				
	TJ.PIAYU TIBAN I, II, III				

Sumber : www.kppu.go.id

Kasus ini mulai terjadi pada saat bulan Januari, KPPU di daerah perwakilan Batam melakukan penelitian terhadap jasa pelayanan jasa taksi di Kota Batam, khususnya di 7 pelabuhan laut dan satu bandara udara, dimana salah satunya yaitu Bandara Hang Nadim. Berdasarkan penelitian tersebut, pada tanggal 23 Mei 2007 KPPU melakukan kegiatan *public hearing* dengan mengundang instansi pemerintah terkait, pelaku usaha dan Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kota Batam dalam rangka untuk mendapatkan data dan informasi. Dari kegiatan *public hearing* didapatkan data dan informasi mengenai perilaku pelaku usaha taksi yang diindikasikan bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.¹¹⁹ Kemudian KPPU membentuk tim monitoring guna mendapatkan informasi dan data pelayanan jasa taksi di Batam. Khusus di Bandara Hang Nadim, Tim Monitoring menemukan indikasi pelanggaran pembagian wilayah geografik, penetapan harga, praktek monopoli, diskriminasi dan hambatan masuk pasar geografik. Setelah itu sekretariat komisi melakukan pemberkasan dari tanggal 28 Agustus 2007 sampai 8 Oktober 2007. Terhadap hasil pemberkasan

¹¹⁹ Komisi Pengawas Persaingan Usaha, Putusan No 28/KPPU-I/2007, “Dugaan pelanggaran terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait dengan persaingan usaha tidak sehat dalam jasa pelayanan taksi di Batam yang dilakukan oleh pelaku usaha taksi dan pengelola wilayah”, (19 Juni 2008), Angka no 3 tentang Duduk Perkara.

yang lengkap dan jelas tersebut, Rapat Komisi tanggal 1 November 2007 memutuskan untuk melakukan Pemeriksaan Pendahuluan (Penetapan Nomor 70/PEN/KPPU/XI/2007) berkaitan dengan dugaan pelanggaran tersebut. Dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa Pendahuluan telah mendengar keterangan dari Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB) dan Badan Otorita Batam. Setelah melakukan pemeriksaan pendahuluan, tim pemeriksa pendahuluan menemukan adanya bukti awal yang cukup terhadap pelanggaran Pasal 17, Pasal 19 huruf a dan d UU No 5/1999 dan adanya indikasi yang kuat terhadap pelanggaran Pasal 5 dan Pasal 9 UU No 5/1999. Atas rekomendasi Tim Pemeriksa Pendahuluan, Komisi menyetujui untuk melanjutkan pemeriksaan ke tingkat Pemeriksaan Lanjutan (sesuai dengan Penetapan Komisi Nomor 87/PEN/KPPU/XII/2007) tanggal 13 Desember 2007. Setelah melakukan Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa Lanjutan membuat Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan (LHPL) kepada Komisi untuk diadakan Sidang Majelis Komisi. Melalui Sidang Majelis Komisi (Penetapan KPPU No 81/KPPU/PEN/V/2008

Adapun para pihak terlapor di Bandara Hang Nadim adalah :

1. Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB) yang beralamat di Building BIDA Annex II Lt.1, Jln. Engku Putri No 1, Batam Center, Batam.
2. Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam (Badan Otorita Batam) beralamat di Jln. Engku Puri No 1, Batam Center, Batam

B. TINJAUAN PRAKTEK MONOPOLI TAKSI YANG DILAKUKAN KOPERASI KARYAWAN OTORITA BATAM

1. PELANGGARAN PASAL 5 UU NO 5/1999

Dalam menentukan ada tidaknya pelanggaran Pasal 5 UU No 5/1999 terlebih dahulu kita menguraikan unsur yang harus terpenuhi dalam Pasal ini yaitu:

a. Pelaku usaha

Pelaku usaha sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 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.”¹²⁰

Badan Otorita Batam dan Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB) tersebut memenuhi unsur “pelaku usaha” dikarenakan badan usaha yang mereka dirikan berkedudukan di Indonesia dan melakukan kegiatan usaha sesuai tujuan pendiriannya di wilayah hukum negara Indonesia (Bandara Hang Nadim) sehingga dalam hal ini memenuhi definisi pelaku usaha sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 diatas.

b. Perjanjian Penetapan harga

Perjanjian sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 angka 7 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 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.”¹²¹

Dalam putusan KPPU Nomor 28/KPPU-I/2007 mengatakan dalam hal ini tidak terbukti adanya suatu perjanjian penetapan harga yang dilakukan oleh Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB) dengan pihak Badan Otorita Batam. Koperasi Karyawan Otorita Batam menetapkan sendiri harga tarif taksi di Bandara Hang Nadim tersebut. Tetapi disini penulis **tidak sependapat** dengan KPPU karena menurut penulis bahwa disini telah terjadi perjanjian penetapan harga yang dilakukan KKOB dengan Badan Otorita Batam, dikarenakan pada dasarnya tarif taksi yang dibuat pada KKOB pasti memerlukan pengesahan dari

¹²⁰ Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *op.cit.*, Pasal 1 angka 5.

¹²¹ Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *op.cit.*, Pasal.1 angka 7.

Badan Otorita Batam sebagai pengelola jasa pertaksian di Bandara Hang Nadim. Oleh karena itu menurut penulis bahwa unsur perjanjian penetapan harga terpenuhi disini.

c. Pelaku usaha pesaing

Pelaku usaha pesaing adalah pelaku usaha lain dalam pasar bersangkutan yang sama. Menurut penulis di Bandara Hang Nadim, unsur pelaku usaha pesaing tidak terpenuhi karena hanya Koperasi Karyawan Otorita Batam yang melaksanakan jasa pelayanan pertaksian di Bandara Hang Nadim. Pada dasarnya penetapan harga bukan karena pelaku usaha ada pihak yang sama (Pasal 5 ayat 2) tetapi karena pada dasarnya pelaku usaha ada pada pihak yang berbeda, dan merupakan pesaing usaha satu sama lain sehingga untuk dapat tetap menjaga kelangsungan usahanya, mereka melakukan hal perjanjian penetapan harga.

Disamping itu dalam prakteknya sebenarnya dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, ada juga “taksi gelap”. Tetapi harus diingat bahwa taksi gelap tidak memenuhi unsur pelaku usaha yang dimaksudkan dalam Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, disini penulis berpendapat karena pada dasarnya taksi gelap bukan merupakan sesuatu yang didirikan secara resmi tetapi secara *illegal*, jadi disini taksi gelap tidak termasuk subtransi hukum persaingan usaha. Selain itu apabila dilihat dari Perda Kota Batam No 9/2001 maka yang dapat dikategorikan sebagai taksi adalah yang mendapat izin operasi sedangkan disini taksi gelap tidak mendapat izin operasi. Dengan demikian penulis berkesimpulan bahwa unsur **“pelaku usaha pesaing” tidak terpenuhi.**

d. Unsur Harga Pasar

Unsur Harga Pasar sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 angka 14 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah :

“Harga Pasar adalah harga yang dibayar dalam transaksi barang dan jasa sesuai kesepakatan antara para pihak di pasar bersangkutan”¹²²

Dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim ini harus ada kesepakatan antara supir taksi dengan penumpang taksi. Pada dasarnya

¹²² Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *op.cit*, Pasal.1 angka 14.

kesepakatan yang terjadi disini tidak berasal dari kesepakatan yang terbentuk secara harga yang sehat, tetapi kesepakatan yang membuat konsumen tidak memiliki alternatif yang luas kecuali harus menerima barang dan harga yang ditawarkan oleh Koperasi Karyawan Otorita Batam yang telah membuat penetapan harga tersebut.¹²³ Dengan begitu penulis berkesimpulan bahwa unsure harga pasar terpenuhi

e. Unsur Barang / Jasa

Unsur Barang sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 angka 16 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah :

*“Barang adalah setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha”*¹²⁴

Unsur Jasa sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 angka 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah :

*“Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha”*¹²⁵

Di dalam kasus ini maka yang dimaksud disini adalah jasa. Jasa yang dimaksud itu berupa pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa “unsur jasa” terpenuhi

f. Unsur Konsumen

Unsur Konsumen sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah :

*“Konsumen adalah setiap pemakai dan atau pengguna barang dan atau jasa sesuai kesepakatan antara para pihak di pasar bersangkutan”*¹²⁶

¹²³ Lennart Rittler et.al, EC Competition Law, A Practitioner’s Guide, Kluwer Law International, 2nd ed, (2000) page .142.

¹²⁴ Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *op.cit*, Pasal.1 angka 16.

¹²⁵ Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *op.cit*, Pasal.1 angka 17.

Dalam hal ini yang dimaksud sebagai konsumen dalam kasus ini adalah para pengguna jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa “unsur konsumen” terpenuhi.

g. Pasar Bersangkutan

Pasar Bersangkutan sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah :

“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”¹²⁷

Pasar bersangkutan disini adalah Bandara Hang Nadim dimana dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, Koperasi Karyawan Otorita Batam boleh membawa penumpang dari dalam bandara ke luar bandara tetapi tidak boleh mengambil penumpang lain di wilayah lain dengan alasan sudah ada pengaturan wilayah operasi dari masing-masing taksi. Oleh karena itu dapat disimpulkan unsur pasar bersangkutan terpenuhi

Apabila kita menguraikan unsur-unsur dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 maka disini tidak terpenuhinya unsur adanya perjanjian penetapan harga karena pada dasarnya penetapan tarif taksi di Bandara Hang Nadim hanya dilakukan oleh satu pelaku usaha saja yaitu Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB) sehingga dapat dikatakan bahwa tidak terjadi Penetapan Harga.

Selain itu disini unsur pelaku usaha pesaing lainnya tidak terpenuhi, meskipun disini ada taksi gelap, tetapi taksi gelap tidak termasuk pelaku usaha di dalam UU 5/1999. Oleh karena itu penulis berpendapat bahwa tidak terjadi “perjanjian penetapan harga” di Bandara Hang Nadim.

¹²⁶ Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *op.cit*, Pasal.1 angka 15.

¹²⁷ Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *op.cit*, Pasal.1 angka 10.

2. PELANGGARAN PASAL 17 UU NO 5/1999

Dalam memahami ketentuan Pasal 17 UU No 5/1999, maka Pasal ini diinterpretasi dengan memperhatikan beberapa batasan :

1. Formulasi melakukan “penguasaan” atau “menguasai” serta kaitanya dengan ayat 2, menegaskan bahwa ketentuan tersebut hanya tertuju kepada monopoli yang memiliki posisi dominan
2. Dugaan atau anggapan yang termuat dalam Pasal 17 ayat 2 menyangkut unsur penguasaan semata-mata dan baru mulai berlaku apabila akibat posisi dominan dipasar telah terjadi penyalahgunaan sebagaimana dimaksud Pasal 1 huruf (b) dan (f) UU no 5/1999 (yang dapat menyebabkan terjadinya praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat)
3. Dugaan yang tidak dapat dibantah malah sangat terbatas karena hasil pemeriksaan harus dinilai atas dasar *rule of reason* (patut diduga).

Selain itu ada batasan lebih lanjut dari penjelasan undang-undang atas Pasal 17 ayat (2) huruf (b) UU No 5/1999, bahwa yang dimaksud pelaku usaha lain adalah pelaku usaha yang mempunyai kewenangan bersaing yang signifikan dalam pasar bersangkutan. Formulasi ini bertujuan agar pesaing potensial yang tidak signifikan tidak perlu diperhatikan pada saat masuk kepasar yang bersangkutan. Hambatan seperti ini hanya memenuhi persyaratan kasus apabila berkaitan dengan pesaing, misalnya implikasi masuknya pesaing ke dalam pasar secara nyata mengancam posisi persaingan pelaku usaha kuat yang telah melakukan kegiatan di pasar bersangkutan. Kriteria relevansi tersebut merupakan suatu ekspresi dari *de minimis rule* yang tidak disebutkan secara eksplisit dalam UU No 5/1999.

Dalam menguraikan ada tidaknya pelanggaran Pasal 17 UU No 5/1999 maka terlebih dahulu kita menguraikan unsur Pasal yang terdapat disini yaitu :

a. Pelaku usaha

Pelaku usaha sebagaimana dinyatakan dalam Pasal 1 Angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah :

Universitas Indonesia

“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”¹²⁸

Koperasi Karyawan Otorita Batam yang beroperasi dibidang pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim adalah badan usaha yang didirikan dan berkedudukan di Indonesia dan melakukan kegiatan usaha dalam bidang ekonomi di wilayah hukum negara Republik Indonesia sehingga memenuhi definisi pelaku usaha sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 5 UU no 5/1999. Bahwa dengan demikian, unsur pelaku usaha terpenuhi.

b. Melakukan penguasaan atas pemasaran suatu produk

Koperasi Karyawan Otorita Batam hanya satu-satunya pelaku usaha yang melakukan operasi jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim. Penguasaan yang dimaksud disini adalah pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim. Koperasi Karyawan Otorita Batam melakukan penguasaan dalam jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim dengan cara:

1. Menguasai pangsa pasar pertaksian lebih dari 50% (lima puluh persen dalam pasar bersangkutan → Bandara Hang Nadim). Disini meskipun tidak dipungkiri ada taksi gelap sebagai pelaku usaha lain tetapi dengan ditunjuknya Koperasi Karyawan Otorita Batam sebagai satu-satunya pelaku usaha yang menjalankan pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, maka Koperasi Karyawan Otorita Batam sesuai dengan risalah kegiatan monitoring yang dilakukan oleh KPPU menguasai pangsa pasar pertaksian lebih dari 50% di Bandara Hang Nadim.
2. Tidak memberikan kesempatan bagi pelaku usaha taksi lainnya untuk melakukan kegiatan jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim. Ini dapat dilihat dari dicabutnya izin operasi taksi eksekutif dikarenakan

¹²⁸ Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, *op.cit.*, ps 1 angka 5.

menerapkan tarif taksi dibawah tarif taksi Koperasi Karyawan Otorita Batam. Dengan demikian unsur melakukan penguasaan atas pemasaran suatu produk disini terpenuhi.

- c. Mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat

Apabila dibahasakan dalam definisi praktek monopoli (menurut Pasal 1 ayat 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999), maka praktek monopoli dalam jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim ini berupa pemusatan kekuatan ekonomi oleh Koperasi Karyawan Otorita Batam yang mengakibatkan dikuasainya jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim sehingga menimbulkan hambatan masuk bagi pelaku usaha lain yang ingin masuk ke dalam jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim dan akibatnya Koperasi Karyawan Otorita Batam tidak menggunakan argometer dalam penetapan tarif taksi di Bandara Hang Nadim Dengan adanya praktek monopoli jasa pelayanan taksi yang dilakukan oleh Koperasi Karyawan Otorita Batam ini maka menyebabkan hambatan bagi pelaku usaha taksi yang lain untuk masuk dalam pasar bersangkutan, serta Koperasi Karyawan Otorita Batam tersebut menetapkan tarif taksi semauanya, pada akhirnya konsumen tidak mempunyai pilihan sehingga harus membayar tarif taksi lebih mahal. Bahwa dengan demikian mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat disini terpenuhi.

Demikian unsur-unsur yang terdapat dalam Pasal 17 UU No 5/1999 terpenuhi seluruhnya tetapi untuk membuktikan unsur-unsur perbuatan di atas maka kriteria ini harus dipenuhi:

- a. Tidak terdapat produk substitusinya

Dalam pelayanan jasa taksi di Batam tidak terdapat produk substitusi karena hanya satu pelaku usaha taksi yang resmi beroperasi di Bandara Hang Nadim ini yaitu Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB).

- b. Pelaku usaha lain sulit masuk ke dalam pasar persaingan terhadap produk yang sama dikarenakan hambatan masuk yang tinggi

Dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, memang tidak pengaturan tertulis bawa hanya Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB) saja yang boleh beroperasi di Bandara Hang Nadim. Tetapi pada prakteknya bahwa hanya Koperasi Karyawan Otorita Batam saja yang beroperasi di Bandara Hang Nadim, menunjukkan bahwa adanya hambatan masuk yang tinggi bagi pelaku usaha lain taksi dalam pasar Bandara Hang Nadim. Selain itu fakta bahwa ditolaknya pengajuan permohonan pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim juga dapat menunjukkan hambatan masuk yang tinggi dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim ini. Dengan demikian kriteria pelaku usaha lain sulit masuk ke dalam pasar persaingan terhadap produk yang sama dikarenakan hambatan masuk yang tinggi terpenuhi.

- c. Pelaku usaha lain tersebut adalah pelaku usaha yang mempunyai kemampuan bersaing yang signifikan dalam pasar bersangkutan

Adanya taksi eksekutif yang sempat ikut beroperasi dalam jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim menunjukkan adanya pelaku usaha lain yang mempunyai kemampuan bersaing yang signifikan dalam pasar bersangkutan. Tetapi izin operasi pelayanan jasa taksi eksekutif dicabut dikarenakan menetapkan harga di bawah Koperasi Karyawan Otorita Batam. Pada dasarnya sebenarnya dengan dicabutnya izin operasi taksi eksekutif membuat hilangnya persaingan dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim sehingga hanya Koperasi Karyawan Otorita Batam yang menguasai pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim. Dengan demikian kriteria pelaku usaha lain adalah pelaku usaha yang mempunyai kemampuan bersaing yang signifikan dalam pasar bersangkutan terpenuhi

- d. Satu atau kelompok pelaku usaha telah menguasai lebih dari 50% pangsa pasar suatu jenis produk

Dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, akibat hanya terdapat satu pelaku usaha saja dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim yaitu

Universitas Indonesia

Koperasi Karyawan Otorita Batam (sesuai dengan hasil kegiatan monitoring KPPU). Dengan hanya Koperasi Karyawan Otorita Batam yang ditunjuk dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim maka dapat dipastikan bahwa Koperasi Karyawan Otorita Batam telah menguasai lebih dari 50% pangsa pasar jasa pelayanan taksi di Bandara Hang Nadim. Dengan ini maka kriteria ada satu atau satu kelompok pelaku usaha yang telah menguasai lebih dari 50% pangsa pasar suatu jenis produk disini terpenuhi.

Setelah menganalisis kriteria yang harus dipenuhi dalam membuktikan unsur monopoli semuanya terpenuhi. Untuk lebih mengakuratkan analisis ini, maka penulis akan menguraikan unsur praktek monopoli karena pada dasarnya istilah monopoli berbeda dengan praktek monopoli. Unsur-unsur dari praktek monopoli adalah:

a. Terjadinya pemusatan kekuatan ekonomi pada satu atau lebih pelaku usaha
Pemusatan kekuatan ekonomi adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar barang atau jasa tertentu oleh satu atau lebih pelaku usaha yang penguasaan itu pelaku usaha tersebut dapat menentukan harga barang. Dalam kasus ini bahwa pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim dikuasai oleh Koperasi Karyawan Otorita Batam, dimana Koperasi Karyawan Otorita Batam dapat menentukan tarif taksi yang berlaku di Bandara Hang Nadim.

b. Terdapat penguasaan atas produksi atau pemasaran barang atau jasa
Pada dasarnya penguasaan tidak dilarang, yang dilarang adalah penguasaan yang mengakibatkan persaingan tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum. Dalam kasus ini, Koperasi Karyawan Otorita Batam menguasai pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, dimana hanya Koperasi Karyawan Otorita Batam saja yang ditunjuk menjadi pelaku usaha di Bandara Hang Nadim ini.

c. Terjadi persaingan usaha tidak sehat
Persaingan usaha tidak sehat dapat terjadi bila persaingan yang terjadi di antara para pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan/atau pemasaran

barang atau jasa dilakukan dengan tidak jujur atau melawan hukum serta dapat menghambat persaingan usaha. Dalam kasus ini Koperasi Karyawan Otorita Batam dalam persaingan usaha tidak sehatnya berupa menghambat persaingan usaha pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim karena Taksi Eksekutif yang pernah beroperasi di Bandara Hang Nadim dicabut izin usahanya karena menetapkan tarif taksi di bawah harga yang ditetapkan oleh Koperasi Karyawan Otorita Batam.

d. Tindakan tersebut merugikan kepentingan umum

Seharusnya dalam pelayanan jasa taksi, tarif taksi harus berdasarkan argometer. Tetapi tarif taksi disini ditetapkan secara sepihak oleh Koperasi Karyawan Otorita Batam, sehingga pada dasarnya konsumen harus membayar tarif lebih mahal, selain itu konsumen tidak mempunyai pilihan lain dalam menggunakan jasa pelayanan taksi. Selain itu seharusnya menurut Keputusan Walikota Batam Nomor KPTS.228/HK/IX/2001 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum di Jalan Kota Batam dikatakan bahwa:

1. Wilayah operasi taksi meliputi Kota Batam dan terbuka bagi semua taksi sehingga tidak dibenarkan suatu perusahaan atau koperasi taksi tertentu untuk memonopoli wilayah atau tempat-tempat taksi tertentu;
2. Perusahaan atau koperasi taksi harus melengkapi armada taksinya dengan argometer, logo, dan nama perusahaan atau koperasi.

Selain itu berdasarkan Keputusan Walikota Batam Nomor: KPTS.184/HK/X/2005 tentang Angkutan Penumpang Umum Kota Batam Tahun 2005, memutuskan antara lain: Khusus untuk tarif angkutan umum untuk jenis taksi, wajib menggunakan argometer yang telah disegel oleh Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Batam, dan perincian tarif terpakai harus tertera jelas pada argometer tersebut.

Dengan terpenuhinya semua unsur monopoli, kriteria telah terjadinya monopoli, dan praktek monopoli maka dapat dikatakan bahwa telah terjadi pelanggaran Pasal 17 UU no 5/1999 di Bandara Hang Nadim ini.

C. PRAKTEK DISKRIMINASI PELAYANAN JASA TAKSI DI BANDARA HANG NADIM DITINJAU DENGAN PEDOMAN PASAL 19 HURUF D (PERATURAN KPPU NOMOR 3 TAHUN 2011)

Di Bandara Hang Nadim terjadi praktek diskriminasi yang dilakukan Badan Otorita Batam selaku pengelola Bandara Hang Nadim dengan cara hanya memberikan peluang bagi 1 (satu) pelaku usaha yaitu Kkob yang beroperasi di Bandara Hang Nadim dan pelaku usaha taksi selain Kkob dilarang untuk beroperasi di Bandara Hang Nadim serta tindakan diskriminatif berupa pencabutan ijin operasi taksi eksekutif karena menerapkan tarif taksi yang lebih murah dibandingkan tarif taksi Kkob (Koperasi Karyawan Otorita Batam).

Tetapi apabila kita melihat dalam pedoman Pasal 19 huruf d¹²⁹, maka disitu terdapat beberapa contoh praktek diskriminasi yaitu:

1. penunjukkan langsung dalam suatu pekerjaan, tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima.
2. menolak melakukan hubungan usaha dengan pihak tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima.
3. menetapkan persyaratan tertentu yang mengarah kepada perusahaan tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima.
4. menetapkan syarat yang berbeda untuk pelaku usaha yang berbeda dalam pasar yang sama tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima.
5. dalam hal yang terkait program Pemerintah seperti pengembangan UKM, penetapan syarat yang sama antara UKM dengan usaha besar dapat dirasakan oleh UKM sebagai persyaratan yang diskriminatif sehingga dikategorikan melanggar Pasal 19 huruf d.

¹²⁹ Peraturan KPPU No 3/2011, Pedoman Pelaksanaan Pasal 19 Huruf D

Penjabaran dari contoh praktek diskriminasi apabila dikaitkan dengan praktek monopoli di Bandara Hang Nadim yaitu:

- a. penunjukan langsung dalam suatu pekerjaan, tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknik dan alasan lainnya → Pada dasarnya KKOB (Koperasi Karyawan Otorita Batam) meminta izin dengan justifikasi legal yang jelas. Oleh karena itu tidak dapat terpenuhinya unsur penunjukan langsung tanpa adanya justifikasi yang jelas
- b. menolak melakukan hubungan usaha dengan pihak tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima → Pada dasarnya Pihak Otorita Batam dalam pembelaannya mengatakan tidak pernah mencabut izin operasi taksi eksekutif, disini adanya masalah hukum pemilik taksi eksekutif dengan para pengemudi taksi di Bandara Hang Nadim, sehingga taksi eksekutif secara sepihak tidak lagi melanjutkan usaha pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim.¹³⁰ Oleh karena itu unsure menolak melakukan hubungan usaha dengan pihak tertentu tanpa justifikasi legal tidak terpenuhi
- c. menetapkan persyaratan tertentu yang mengarah kepada perusahaan tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima → Pada dasarnya Pihak Otorita Batam tidak memberikan hambatan/persyaratan tertentu di dalam izin tertulis untuk menjadi pelaku usaha di Bandara Hang Nadim, pada dasarnya semua pelaku usaha biss masuk ke dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim¹³¹. Oleh karena itu tidak terpenuhinya unsur adanya persyaratan tertentu dalam praktek pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim.
- d. menetapkan syarat yang berbeda untuk pelaku usaha yang berbeda dalam pasar yang sama tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima → Pada dasarnya Pihak Otorita Batam tidak

¹³⁰ Putusan KPPU Nomor 28/KPPU-I/2007, hal 45.

¹³¹ *Ibid.*, hal.45 (point 30.3.1)

menetapkan syarat yang berbeda untuk masuk kepada pelaku usaha yang ingin masuk dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim.¹³² Oleh karena itu itu tidak terpenuhinya unsure menetapkan syarat tertentu untuk menjadi pelaku usaha di Bandara Hang Nadim.

Dengan analisis tadi, maka apabila dengan pedoman Pasal 19 ayat d maka sebenarnya tidak terjadi praktek diskriminasi yang dilakukan Badan Otorita Batam di Bandara Hang Nadim. Tetapi harus diingat bahwa Pedoman KPPU¹³³ pada dasarnya hanya bersifat sebagai persamaan persepsi bagi para pelaku usaha dan pihak-pihak yang berkepentingan dalam memahami ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Dengan persamaan persepsi ini diharapkan tidak terjadi penafsiran yang salah bagi pihak-pihak terkait. Pedoman pada dasarnya merupakan penjabaran Pasal yang terdapat dalam UU No 5/1999. Jadi disini dalam hirarki Undang-Undang, maka Pasal lebih kuat dibandingkan dengan pedoman Pasal yang dikeluarkan KPPU. Jadi apabila tidak terjadi pelanggaran pedoman bukan secara otomatis tidak terjadi pelanggaran UU No 5/1999.

¹³² *Ibid.*,

¹³³ Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Zaki Zein, Ketua Advokasi sekaligus Tim Investigator KPPU, pada tanggal 8 Desember 2011 di Kantor KPPU.

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pada Bab I sampai Bab IV, maka penulis menyimpulkan beberapa hal yaitu:

1. Praktek monopoli yang dilakukan Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB) dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim telah melanggar UU 5/1999 (UU Persaingan Usaha). Praktek monopoli yang dilakukan oleh Kkob menyebabkan hanya Kkob saja yang menjadi pelaku usaha dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim. Dengan hanya Kkob saja yang menjadi pelaku usaha dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, Kkob menyalahgunakan posisi kekuatan monopoli yang dimilikinya yang mengakibatkan:
 - a) Menyebabkan persaingan usaha tidak sehat → persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan oleh Kkob berupa menghambat persaingan usaha dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim. Kkob membuat dicabutnya izin operasi taksi eksekutif karena taksi eksekutif menetapkan tarif taksi di bawah harga yang ditetapkan oleh Kkob.
 - b) Tindakan Kkob merugikan kepentingan umum → Dengan kekuatan monopoli yang dimilikinya, Kkob dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim menentukan tarif taksi secara sepihak padahal seharusnya penentuan tarif taksi menggunakan argometer.
2. Selain itu apabila kita mengkaji dengan peraturan KPPU Nomor 3/2011 (pedoman Pasal 19 huruf d mengenai praktek diskriminasi), maka pada dasarnya tidak terjadi praktek diskriminasi di Bandara Hang Nadim, karena pada dasarnya Badan Otorita Batam membuka kesempatan bagi semua pelaku usaha yang mau menjadi pelaku usaha dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim (walaupun secara perilaku/praktek dilapangan adanya perilaku khusus pada Koperasi Karyawan Otorita

Batam yang menyebabkan hanya Koperasi Karyawan Otorita Batam saja yang menjadi pelaku usaha di Bandara Hang Nadim ini.

B. SARAN

Beberapa saran yang dapat Penulis berikan terhadap apa yang dibahas dalam skripsi ini, adalah:

1. Pada dasarnya diharapkan bahwa harus dibukanya kesempatan bagi pelaku usaha lainya dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, karena pada dasarnya dengan ditutupnya kesempatan bagi pelaku usaha maka sangat merugikan karena menyebabkan praktek monopoli yang mengakibatkan kerugian pada penumpang karena tidak mempunyai pilihan.
2. Dalam praktek pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim harus menggunakan argometer sehingga tidak merugikan konsumen pengguna pelayanan jasa taksi di Bandara Hang Nadim, karena pada dasarnya tanpa argometer maka konsumen harus membayar lebih mahal, selain itu tanpa menggunakan argometer maka menyebabkan melanggar regulasi pertaksian yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Adji, Usman Djoko Prakoso, Hari Pramono. *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, cet.2., Jakarta: Rineka Cipta, 1991.

Asikin, Zainal. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, cet., 2 Jakarta: Rajawali Pers, 2004.

Black, Henry Campbell. "Monopoly", *Black's Law Dictionary*, ed. 6, Minnesota: West Publishing Co, 1990.

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

Fuady, Munir. *Hukum Anti Monopoli Menyongsong Era Persaingan Sehat*. Bandung: Citra Adityabakti, 1999.

Gardner, A. Bryan. ed., *Black's Law Dictionary*, Dallas: West Group, 1949.

Ginting, Elyta Ras. *Hukum Antimonopoli Indonesia: Analisis dan Perbandingan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999*, cet. 1., Bandung: Citra Aditya Bakti, 2001.

Hermansyah, *Pokok-Pokok Persaingan Usaha di Indonesia*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2008.

Mamudji, Sri. *et.al.*, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, cet., 1 Jakarta : Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005.

Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Pengangkutan Niaga*, cet. 3, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1998.

Rittler, Lennart. *et.al*, EC Competition Law, A Practitioner's Guide, Kluwer Law International, 2nd ed, (2000).

Samuelson. *Economic Eleventh Edition*, McGraw Hill International Book Company, 1980 dan Posner, *Economic Analysis of Law: Little Brown in Company*, 1992.

Siswanto, Arie. *Hukum Persaingan Usaha*, cet.2, Bogor: Ghalia Indonesia, 2004.

Sjahdeini, Sutan Remy. *Latar Belakang, Sejarah, dan Tujuan UU Larangan Monopoli*, (*Jurnal Hukum Bisnis*), Mei – Juni, 2002.

Wiradiputra, Ditha. S.H., Pengantar Hukum Persaingan Indonesia – sebuah modul untuk Retooling Program under Employee Graduates at Priority Disciplines Under TPSDP (Technology and Profesional Skills Development Sector Project), 14 September 2004.

Yani, Ahmad dan Gunawan Widjaja, *Anti Monopoli*, cet.1 Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1999.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Indonesia, *Angkutan Jalan, PP No 41 Tahun 1993*, TLN No 3527

Indonesia, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU No 14 Tahun 1992*, TLN No.3480.

Indonesia, *Undang-Undang Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, Nomor 5 Tahun 1999, LN No 33 TLN.No.3817.

Komisi Pengawas Persaingan Usaha, Putusan No 28/KPPU-I/2007.

JURNAL/MAKALAH/SKRIPSI

Susilo, Djoko. *“Implementasi Transpotasi Makro : Merancang Solusi Cerdas Di Tengah Keterbatasan”*, Suara Pembaharuan 19 Desember 2007.

Laporan Mingguan Berita Ekonomi dan Bisnis : Warta Ekonomi No. 06/VII/ 3 Juli 1995 dan No. 13/VII/21 Agustus 1995.

Pande Radja Silalahi, *Undang-Undang Antimonopoli dan Perdagangan Bebas*, Jurnal Hukum Bisnis, Mei – Juni, 2002.

Universitas Indonesia

KPPU, *Persaingan Sehat Sejahterakan Rakyat, Brosur Persaingan tentang Penyalahgunaan Posisi Dominan, Kartel dan Perjanjian yang Dilarang, Hambatan Vertikal, Manfaat Kebijakan Persaingan Bagi Pengusaha Kecil*, (Jakarta: Komisi Pengawas Persaingan Usaha), tidak dipublikasikan.

Soliha, Linda. “Indikasi Pelanggaran Hukum Persaingan Usaha Dalam Kepemilikan Silang Temasek Holding Company pada PT. Telkomsel Tbk dan PT. Indosat Tbk “Skripsi Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Depok: 2007.

INTERNET

“Di Batam Tarif Taksi Bandara Masih Lebih Mahal Daripada Tiket Pesawat”.
<<http://www.kapanlagi.com/h/0000171071.html>>, diakses pada 12 Oktober 2011.

“Soal Pemberian Izin Taksi ke Kopetab, Sesuai Ketentuan Baru 6 Unit Yang Terealisasi”,
http://www.pemko-batam.go.id/din/perhubungan/dinas_par.php?opt=lpl, diakses pada 13 Oktober 2011.

Dishub Keteteran Hadapi Taksi Gelap”
<http://www.tempointeraktif.com/h/64365984537.html>, diakses pada 12 Oktober 2011.

Universitas Indonesia

Encyclopædia Britannica Inc., *Merriam-Webster's Dictionary*, "Competition", <http://www.merriam-webster.com/>. Diakses tanggal 9 Mei 2011.

Agus Sardjono, "Anti Monopoli atau Persaingan Sehat:", http://www.bppk.depkeu.go.id/default.aspx?id=10&prg_artikel/8.htm 16 September 2011.

WAWANCARA

Wawancara dengan Bapak Zaki Zein, Ketua Advokasi sekaligus Tim Investigator KPPU, Pada Tanggal 8 Desember 2011 di Kantor KPPU.



PERTANYAAN KEPADA BAPAK ZAKI ZEIN SEHUBUNGAN DENGAN PENULISAN
SKRIPSI INI (KETUA ADVOKASI KPPU)

Berhubungan dengan penulisan skripsi “Tinjauan Praktek Monopoli ditinjau dari Hukum Persaingan Usaha (Studi Kasus : Praktek Monopoli Pelayanan Jasa Taksi di Bandara Hang Nadim Batam sesuai dengan putusan KPPU : 28/KPPU-I/2007), penulis melakukan wawancara dengan **Pak Zaki Zeki Badroen** selaku **kepala bagian advokasi KPPU**

Pertanyaan Umum – Hal-Hal yang berkaitan dengan Hukum Persaingan Usaha

1. Bagaimana kekuatan mengikat pedoman pasal yang dikeluarkan KPPU ?

Jawaban : Pedoman KPPU pada dasarnya hanya bersifat sebagai persamaan persepsi bagi para pelaku usaha dan pihak-pihak yang berkepentingan dalam memahami ketentuan pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Dengan persamaan persepsi ini diharapkan tidak terjadi misunderstanding/penafsiran yang salah bagi pihak-pihak terkait. Pedoman pada dasarnya merupakan penjabaran pasal yang terdapat dalam UU No 5/1999. Jadi disini dalam hirarki Undang-Undang, maka pasal lebih kuat dibandingkan dengan pedoman pasal yang dikeluarkan KPPU.

2. Bagaimana bila dalam menganalisis suatu masalah di dalam hukum persaingan usaha, tidak terpenuhinya salah satu unsur dalam pasal yang ada di dalam UU 5/1999, apakah langsung otomatis dikatakan tidak melanggar (tidak terjadi pelanggaran) dalam pasal tersebut?

Jawaban : Apabila dalam menganalisis suatu pelanggaran pasal di dalam hukum persaingan usaha tidak terpenuhinya salah satu unsur dalam pasal yang terdapat dalam UU 5/1999 maka tidak secara otomatis terjadinya pelanggaran pasal tersebut. Perlu pembuktian/ pemeriksaan lebih lanjut terhadap pelanggaran pasal tersebut.

Pertanyaan Khusus - Hal-Hal yang berkaitan dengan Praktek Monopoli Pelayanan Jasa Taksi di Bandara Hang Nadim

1. Dalam pedoman pasal 5 UU 5/1999 (Peraturan KPPU No 4/2011) mengenai pembuktian bukti tidak langsung, di dalam Praktek Taksi di Bandara Hang Nadim , Korelasi Pasar (Pihak Badan Otorita Batam sebagai pemberi izin jasa taksi di Bandara Hang Nadim dan KKOB sebagai penerima izin sangat kuat) dan analisis tambahan (plus factor→analisis struktur pasar di Bandara Hang Nadim) sangat kuat. Apakah dengan pedoman pasal 5 UU 5/1999 dapat dikatakan telah terjadi penetapan harga?

Jawaban : Di dalam pasal 5 UU /1999 secara jelas tidak terpenuhinya unsur perjanjian harga dan sekiranya dengan pembuktian bukti tidak langsung tersebut terbukti bahwa telah terjadi perjanjian harga tetapi tetap saja tidak dapat membuktikan pasal 5 UU/1999 yang berbunyi : 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 yang bersangkutan karena unsur pelaku usaha pesaingnya tidak ada karena pada dasarnya di dalam Bandara Hang Nadim yang beroperasi hanya Koperasi Karyawan Otorita Batam (KKOB), kemudian dengan pelaku usaha lainnya adalah taksi gelap maka KPPU disini tidak menganggap taksi gelap sebagai pelaku usaha karena taksi gelap tidak memenuhi definisi pelaku usaha di dalam pasal 1 angka 5 UU 5/1999, selain itu pada dasarnya KPPU disini hanya ruang lingkup pekerjaannya hanya pada “**persaingan**”, jadi kalau masalah izin/pidana tidak termasuk dalam ruang lingkup pembahasan KPPU.

2. Bagaimana indikasi bentuk perjanjian pembagian wilayah di taksi di Batam. Apakah lebih condong ke perjanjian murni/ perjanjian terkait/ perjanjian badan usaha patungan? (sekalipun dalam putusan dikatakan perjanjiannya berbentuk tidak tertulis)

Jawaban : Menurut Pak Zein maka di dalam menganalisis perjanjian di hukum persaingan usaha maka hanya dikenal 2 perjanjian saja yaitu perjanjian tertulis dan perjanjian tidak tertulis. Masalah perjanjian ini lebih condong ke perjanjian murni/perjanjian terkait/perjanjian badan usaha patungan maka menurut beliau ketiga-tiga jenis perjanjian ini terpenuhi dalam **bentuk perjanjian tidak tertulis** dalam pembagaian wilayah jasa pertaksian di daerah Batam (7 pelabuhan dan 1 bandara). Tetapi beliau tidak perlu menjelaskan lebih lanjut ketiga jenis perjanjian tersebut karena pada dasarnya di dalam hukum persaingan usaha maka yang diperlukan adalah bentuk perjanjian tertulis/tidak tertulis dan mempunyai indikasi menyebabkan perjanjian monopoli/persaingan usaha tidak sehat.

3. Apakah dengan pedoman pasal 19 ayat d (Peraturan KPPU No 3/2011) dapat dikatakan telah terjadi praktek diskriminasi ?? Karena Indikasi praktek diskriminasi tidak menunjukkan hal itu antara lain :
- a. penunjukan langsung dalam suatu pekerjaan tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang tidak dapat diterima. → KKOB meminta izin dengan justifikasi yang jelas
 - b. menolak melakukan hubungan usaha dengan pihak tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang tidak dapat diterima. → Pihak Otorita Batam dalam pembelaanya tidak pernah mencabut izin operasi taksi eksekutif
 - c. menetapkan persyaratan tertentu yang mengarah kepada perusahaan tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang tidak dapat diterima. → tidak ada persyaratan tertentu ini dalam izin tertulis operasi taksi di bandara hang nadim
 - d. menetapkan syarat yang berbeda untuk pelaku usaha yang berbeda dalam pasar yang sama tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang tidak dapat diterima. → tidak ada persyaratan berbeda bagi pelaku usaha yang mau masuk dalam izin tertulis operasi taksi di bandara hang nadim
 - e. dalam hal yang terkait program Pemerintah seperti pengembangan UKM, penetapan syarat yang sama antara UKM dengan usaha besar dapat dirasakan oleh UKM sebagai persyaratan yang diskriminatif sehingga dikategorikan melanggar Pasal 19 huruf d. → tidak ada

Jawaban : Apabila kita lihat dari pedoman pasal 19 ayat d maka dapat dikatakan tidak terjadinya pelanggaran pedoman pasal 19 ayat d (mengenai praktek diskriminasi), tetapi harus diingat dalam yang Hukum Persaingan Usaha Indonesia bahwa pedoman pasal disini sifatnya dalam Hirarki Undang-Undang dibawah UU No 5/1999, jadi disini tidak terjadinya pelanggaran pedoman pasal 19 ayat d bukan berarti otomatis tidak terjadi pelanggaran pasal 19 ayat d.



PUTUSAN

Perkara Nomor: 28/KPPU-I/2007

Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia (selanjutnya disebut “**Komisi**”) yang memeriksa dugaan pelanggaran terhadap Pasal 5, Pasal 9, Pasal 17, Pasal 19 huruf (a) dan Pasal 19 huruf (d) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (selanjutnya disebut “**Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999**”), yang dilakukan oleh:-----

1. **Terlapor I, Koperasi Karyawan Otorita Batam** (untuk selanjutnya disebut “**KKOB**”), beralamat di Building BIDA Annex II Lt.1, Jl. Engku Putri No.1, Batam Center, Batam; -----
2. **Terlapor II, Koperasi Pandu Wisata Batam**, beralamat di Shop House No. 47, Marina City, Jl. K.H. Ahmad Dahlan, Sei Temiang, Batam;-----
3. **Terlapor III, Koperasi Pengemudi Taksi Domestik Sekupang** (untuk selanjutnya disebut “**KPTDS**”), beralamat di K. Kartika Bisnis Blok U3 No. 08/09, Batam; -----
4. **Terlapor IV, Otorita Pengembangan Daerah Industri Pulau Batam** (untuk selanjutnya disebut “**Badan Otorita Batam**”), beralamat di Jl. Engku Putri No.1 Batam Centre, Batam; ---
5. **Terlapor V, PT Senimba Bay Resort**, beralamat di Jl. K.H. Akhmad Dahlan, Komplek Waterfront City No.1 Sei Temiang, Batam; -----
6. **Terlapor VI, PT Nongsa Terminal Bahari**, beralamat di Pelabuhan Ferry Internasional Nongsa Pura, Jalan Hang Lekiu, Nongsa, Batam; -----
7. **Terlapor VII, PT Indotri Terminal Batam d/h PT Indotri**, beralamat di Pelabuhan Ferry Telaga Punggur, Batam;-----
8. **Terlapor VIII, PT Indodharma Corpora**, beralamat di Terminal Ferry Internasional Sekupang, Jl. RE Martadinata, Sekupang, Batam;-----
9. **Terlapor IX, PT Synergi Tharada**, beralamat di Gedung Terminal Ferry Internasional Batam Center, Batam; -----
10. **Terlapor X, PT Citra Tritunas**, beralamat di Pelabuhan Harbour Bay, Jl. Duyung, Jodoh, Batu Ampar, Batam; -----
11. **Terlapor XI, Koperasi Harbour Bay**, beralamat di Pelabuhan Harbour Bay, Jl. Duyung, Komplek Golden Gate Blok B No. 2, Batu Selicin, Lubuk Baja, Batam; -----
12. **Terlapor XII, Koperasi Pengemudi Taksi Batam** (untuk selanjutnya disebut “**Koptiba**”), beralamat di Legenda Malaka Blok H.7 No. 23 Batam; -----

13. **Terlapor XIII, Koperasi Primkoppol**, beralamat di Jalan Jenderal Sudirman No. 04, Sei Baloi, Batam; -----
14. **Terlapor XIV, Koperasi Pegawai Republik Indonesia Citra Wahana** (untuk selanjutnya disebut “**Koperasi Citra Wahana**”), beralamat di Jalan Jenderal Sudirman No. 02, Sei Baloi, Batam; -----
15. **Terlapor XV, Kopti**, beralamat di Komplek Pasar Bengkong Centre Blok A No. 07, Batam; -
16. **Terlapor XVI, Koperasi Bina Warga Pengemudi Taksi** (untuk selanjutnya disebut “**KBWPT**”), beralamat di Jalan Flamboyan No. 57 Baloi Blok 6, Batam; -----
17. **Terlapor XVII, PT. Pinki d/h CV Pinki**, beralamat di Jalan Raden Patah No. 79, Pulau Batam, Batam; -----
18. **Terlapor XVIII, PT Bareleng Taksi**, beralamat di Komplek Tiban Housing Blok A2 No.21, Sekupang, Batam; -----
19. **Terlapor XIX, CV. Bareleng Express**, beralamat di Jalan Gajah Mada Tiban 1 Blok C No.146, Sekupang, Batam;-----
20. **Terlapor XX, Koperasi Primkopad**, beralamat di Kantor Markas Komando Distrik Militer (Makodim) 0316, Jl. Yos Sudarso Kelurahan Kampung Seraya Atas Batu Ampar, Batam; -----
21. **Terlapor XXI, Koperasi Mega Gotong Royong** (untuk selanjutnya disebut “**Komegoro**”), beralamat di Kantor Dewan Pimpinan Cabang (DPC) Partai Demokrasi Indonesia Perjuangan (PDIP), Jl. Raya Engku Putri No. 18, Batam Center, Batam; -----
22. **Terlapor XXII, Koperasi Pengayoman Pegawai Departemen Kehakiman** (untuk selanjutnya disebut “**Koperasi Pengayoman**”), beralamat di Kantor Pengadilan Negeri Batam, Jl. Sutami, Sekupang, Batam; -----
23. **Terlapor XXIII, Koperasi Pengemudi Batam** (untuk selanjutnya disebut “**Kopeba**”), beralamat di Tiban Garden Blok D No. 29, Kelurahan Patam Lestari Kecamatan Sekupang, Batam; -----
24. **Terlapor XXIV, Koperasi Metro d/h. Taksi Metro**, beralamat di Pelabuhan Ferry Internasional Sekupang, Batam;-----
25. **Terlapor XXV, Koperasi Bima d/h. Taksi Bima**, dengan alamat PT Bima Putra Mahardika di Jl. RE Martadinata, Sekupang, Batam; -----
26. **Terlapor XXVI, PT. Win Transport Utama**, beralamat di Batu Aji Kav. Lama No. 31, Batam; -----
27. **Terlapor XXVII, Koperasi Pengemudi Taksi Internasional Sekupang** (untuk selanjutnya disebut “**Koptis**”), beralamat di Pelabuhan Internasional Sekupang, Batam;-----
28. **Terlapor XXVIII, Koperasi Primkopal**, beralamat di Ruko Panorama Indah Blok A No.1, Tiban, Batam;-----