



SKRIPSI

**“PENERAPAN TARIF BATAS BAWAH DAN BATAS ATAS PADA
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS DITINJAU DARI
HUKUM PERSAINGAN USAHA”**

*The Implementation Of The Lower And Upper Limit Tarrifs For The
Implementation Of Particular Rental Transportation Concerning Of Business
Competition Law*

Oleh :

YUNI EKA PUTRI HARYANTI

NIM. 150710101354

KEMENTRIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2019



SKRIPSI

**“PENERAPAN TARIF BATAS BAWAH DAN BATAS ATAS PADA
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS DITINJAU DARI
HUKUM PERSAINGAN USAHA”**

*The Implementation Of The Lower And Upper Limit Tarrifs For The
Implementation Of Particular Rental Transportation Concerning Of Business
Competition Law*

Oleh :

YUNI EKA PUTRI HARYANTI
NIM. 150710101354

KEMENTRIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS JEMBER

FAKULTAS HUKUM

2019

MOTTO

“Giving up is for rookies”¹

-Philoctetes (Hercules)-



¹These 42 Disney Quotes Are So Perfect (<https://www.popsugar.com>)

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan Puji Syukur atas rahmat Tuhan Yang Maha Esa,

Penulis mempersembahkan skripsi ini untuk :

1. Ayahanda Hariyanto dan Ibunda Sulastri yang telah menjadi inspirasi bagi penulis dalam menjalani hidup, yang selalu memberikan kasih sayang, perhatian, semangat, do'a, restu, serta segala pengorbanan yang tidak bisa dijelaskan dan tidak bisa dinilai oleh apapun;
2. Almamater Fakultas Hukum Universitas Jember yang Penulis banggakan;
3. Para guru TK Kartika, SD Negeri Karangrejo 1 Jember, SMP Negeri 1 Jember, SMA Negeri Arjasa, serta Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah memberikan ilmu, pengetahuan, wawasan, dan telah mendidik serta membimbing Penulis dengan penuh kesabaran sehingga Penulis dapat menyelesaikan Pendidikan.

PERSYARATAN GELAR

**PENERAPAN TARIF BATAS BAWAH DAN BATAS ATAS PADA
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS DITINJAU DARI
HUKUM PERSAINGAN USAHA**

*The Implementation Of The Lower And Upper Limit Tarrifs For The
Implementation Of Particular Rental Transportation Concerning Of Business
Competition Law*

SKRIPSI

**Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat
untuk menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum (S1) dan memperoleh
gelar Sarjana Hukum**

**Yuni Eka Putri Haryanti
NIM. 150710101354**

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS JEMBER**

FAKULTAS HUKUM

2019

PERSETUJUAN

SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI

Tanggal, 21 Oktober 2019

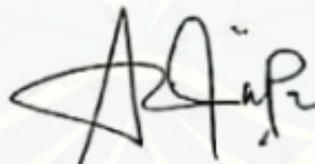
Oleh:

Dosen Pembimbing Utama



Ikarini Dani Widiyanti, S.H., M.H.
NIP. 197306271997022001

Dosen Pembimbing Anggota



Pratiwi Puspitho Andini, S.H., M.H.
NIP. 198210192006042001

PENGESAHAN

Skripsi dengan judul :

**PENERAPAN TARIF BATAS BAWAH DAN BATAS ATAS PADA
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN SEWA KHUSUS DITINJAU DARI
HUKUM PERSAINGAN USAHA**

Oleh :

YUNI EKA PUTRI HARYANTI

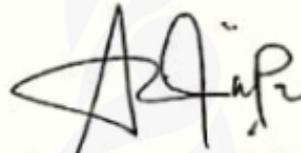
NIM 150710101354

Dosen Pembimbing Utama



Ikarini Dani Widiyanti, S.H., M.H.
NIP. 197306271997022001

Dosen Pembimbing Anggota



Pratiwi Puspitho Andini, S.H., M.H.
NIP. 198210192006042001

Mengesahkan :

Kementerian Riset, Teknologi, dan Pendidikan Tinggi

Universitas Jember

Fakultas Hukum

Dekan,



Dr. Nurul Ghufron, S.H., M.H.

NIP. 197409221999031003

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipertahankan di hadapan panitia penguji:

Hari : Selasa

Tanggal : 12

Bulan : November

Tahun : 2019

Diterima Oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji :

Ketua



Mardi Handono, S.H., M.H.
NIP. 196312011989021001

Sekretaris



Galuh Puspaningrum, S.H., M.H.
NRP. 760015749

Anggota Penguji,

Ikarini Dani Widiyanti, S.H., M.H.
NIP. 197306271997022001



(.....)

Pratiwi Puspitho Andini, S.H., M.H.
NIP. 198210192006042001



(.....)

PERNYATAAN

Saya sebagai penulis yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Yuni Eka Putri Haryanti

Nim : 150710101354

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang berjudul :

“Penerapan Tarif Batas Bawah Dan Batas Atas Pada Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha” adalah benar-benar karya sendiri, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya dan belum pernah diajukan pada institusi manapun, serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak lain serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 12 November 2019

Yang Menyatakan

YUNI EKA PUTRI HARYANTI

NIM 150710101354

UCAPAN TERIMA KASIH

Pertama-tama saya panjatkan puji syukur kehadiran Allah Yang Maha Esa Pengasih lagi Maha Penyayang atas segala rahmat dan hidayah-Nya sehingga skripsi dengan judul **“Penerapan Tarif Batas Bawah Dan Batas Atas Pada Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha”** ini dapat diselesaikan. Penulisan ini diajukan sebagai salah satu syarat menyelesaikan Pendidikan Strata Satu (S1) di Fakultas Hukum Universitas Jember.

Penulisan ini dapat terselesaikan dengan bantuan dari beberapa pihak. Sudah selayaknya pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang setulusnya kepada:

1. Ibu Ikarini Dani Widiyanti, S.H.,M.H. selaku Dosen Pembimbing Utama (DPU) yang telah memberikan nasihat serta ilmu yang bermanfaat hingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
2. Ibu Pratiwi Puspitho Andini, S.H., M.H selaku Dosen Pembimbing Anggota (DPA) yang selalu memberi dukungan, saran, serta bimbingan yang bermanfaat untuk menyelesaikan skripsi ini.
3. Bapak Mardi Handono, S.H., M.H. selaku Ketua Penguji yang telah meluangkan waktu untuk menguji skripsi ini.
4. Ibu Galuh Puspaningrum, S.H., M.H. selaku Sekertaris Penguji yang telah meluangkan waktu untuk menguji skripsi saya serta memberikan bimbingan dengan ikhlas kepada saya.
5. Dr. H. Nurul Ghufron, S.H., M.H, Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember.
6. Dr. Dyah Ochtorina Susanti, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan I, Bapak Echwan Iriyanto, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan II, dan Dr. Aries Hariyanto, S.H., M.H. selaku Wakil Dekan III.
7. Prof. Dr. Dominikus Rato, S.H., M.Si., selaku Ketua Bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Jember.

8. Edy Wahjuni, S.H., M.Hum. selaku Dosen Pembimbing Akademik (DPA) di Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah banyak membantu saya mulai dari awal perkuliahan sampai akhir.
9. Seluruh Dosen Fakultas Hukum Universitas Jember, yang telah memberikan ilmu dan pelajaran hidup yang bermanfaat.
10. Orang tua tercinta, Ayahanda Hariyanto, dan Ibunda Sulastri yang tiada henti-hentinya mendoakan saya dengan setulus hati serta memberikan semangat dan kasih sayang tiada hentinya bagi penulis untuk meraih cita-cita serta kehidupan yang lebih baik.
11. Keluarga penulis, Nenek Sumarni, adik kandung saya Yulita Dwi Rasnawati, tante Kristina serta kedua anaknya Aurel dan Gibran, Bapak Marwata dan Ibu Daryati yang selalu mendoakan penulis.
12. Ibu Dra. Hj. Wiwik E.S. Hami Seno, M.Pd yang selalu memberikan doa dan nasehat kepada penulis sejak kecil hingga saat ini.
13. Rio Tri Anggoro, S.T seseorang yang telah menemani dan selalu menghibur serta memberikan semangat yang luar biasa kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
14. Sahabat-sahabat penulis yaitu teman semasa SMP, SMA, dan Perkuliahan hingga sekarang, Mirna, Sifa, Kavita, Intan, Meyrin, Dini, Anindya, Yusi, Putri, Retno, Jeje, Rinda, Elshi, Pradita, Bayu, Siyamul, Diah, Angga, Andre, Rizal.
15. Semua pihak yang telah banyak membantu.

Tiada balas jasa yang dapat penulis berikan kecuali harapan semoga amal kebbaikannya mendapat imbalan dari Tuhan Yang Maha Esa penulis juga menerima segala kritik dan saran dari semua pihak demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya penulis mengharapkan skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan masyarakat pada umumnya.

Jember, 12 November 2011

Penulis

RINGKASAN

Transportasi merupakan kebutuhan dalam bidang jasa bagi masyarakat di Indonesia. Dewasa ini terdapat transportasi berbasis teknologi informasi, salah satu yang paling digemari oleh masyarakat adalah taksi *online*. Namun munculnya taksi *online* ini menimbulkan kontroversi bagi beberapa pihak. Taksi *konvensional* merasa dirugikan dengan keberadaan taksi *online* karena mereka menganggap bahwa taksi *online* mematikan mata pencahariannya. Masyarakat kebanyakan lebih memilih taksi *online* karena praktis dan juga tarifnya yang jauh lebih murah daripada taksi *konvensional*. Taksi *konvensional* yang merasa kehilangan konsumennya pun menggelar aksi demo supaya pemerintah mengatur keberadaan taksi *online*. Akhirnya pemerintah membuat suatu regulasi yang mengatur tarif batas bawah dan batas atas pada angkutan sewa khusus, akibatnya tarif taksi *online* tidak lagi semurah seperti biasanya. Tarifnya justru akan menjadi sama seperti taksi *konvensional*, hal ini dinilai mencederai Pasal 5 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yaitu tantang *Price Fixing* atau penetapan harga. Rumusan Masalah dalam penelitian ini yaitu : 1) Apakah penerapan tarif batas bawah dan batas atas oleh Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus merupakan kegiatan persaingan usaha tidak sehat? 2) Bagaimana pengaturan tarif batasa bawah dan batas atas pada angkutan sewa khusus di Indonesia? Metode penelitian yang dipergunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normative, yang berarti permasalahan yang diangkat, dibahas, dan diuraikan dalam penelitian ini difokuskan dengan menerapkan norma-norma dalam hukum positif. Pendekatan masalah yang digunakan yaitu : Pendekatan Perundang-Undangan (*statue approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Dengan bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder serta bahan hukum normative. Analisa bahan hukum yang digunakan yaitu secara deduktif yaitu analisa yang dimulai dari hal yang bersifat umum dan menuju hal yang bersifat khusus.

Tinjauan pustaka dari skripsi ini membahas pertama mengenai persaingan usaha, pengertian hukum persaingan usaha, asas dan tujuan hukum persaingan usaha, perjanjian yang dilarang dalam persaingan usaha. Kedua, mengenai pendekatan *rule of reason* dan *per se illegal*. Ketiga, mengenai perjanjian penetapan harga, pengertian perjanjian penetapan harga (*price fixing agreement*), pengertian tarif batas bawah dan batas atas. Keempat mengenai pelaku usaha, pengertian pelaku usaha, hak dan kewajiban pelaku usaha. Kelima mengenai angkutan sewa khusus, pengertian angkutan sewa khusus.

Hasil penelitian dari pembahasan dalam skripsi ini mencakup pertama, taksi *online* dibuatkan suatu regulasi yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek namun peraturan tersebut dibatalkan oleh Mahkamah Agung karena terdapat beberapa pasal yang dinilai tidak efektif salah satunya terkait tarif batas atas dan batas bawah. Tarif batas bawah dan batas atas terhadap angkutan sewa khusus yang tetap diterapkan dalam

regulasi terbaru yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Angkutan Sewa Khusus bukan merupakan kegiatan *price fixing* dalam hukum persaingan usaha. Karena hal itu bukanlah suatu perjanjian yang dibuat oleh antar pelaku usaha melainkan suatu peraturan yang dibuat oleh pemerintah dan harus ditaati oleh pelaku usaha yang bersangkutan. Jadi penerapan tarif batas bawah dan tarif batas atas pada penyelenggaraan angkutan sewa khusus ini, bukanlah suatu konflik norma. Tidak ada indikasi kesepakatan penetapan harga antara pelaku usaha *konvensional* dan pelaku usaha taksi *online*. Kedua, pengaturan tarif batas bawah dan batas atas pada angkutan sewa khusus di Indonesia cenderung berubah-ubah menunjukkan bahwa pemerintah belum siap atas kehadiran taksi *online*. Pemerintah yang mencantumkan dan memuat kembali beberapa ketentuan taksi *online* pada peraturan baruterhadap peraturan sebelumnya yang telah diajukan hak uji materiil dan telah dinyatakan dibatalkan terkesan mengabaikan putusan Mahkamah Agung yang merupakan bagian dari yurisprudensi yang seharusnya dihormati dan dihargai oleh siapapun pada umumnya dan Kementerian Perhubungan pada khususnya. Tujuan dari kepastian hukum untuk taksi *online* tidak dapat tercapai dengan terus bergantinya regulasi bahkan dalam waktu yang relatif singkat.

Kesimpulan yang diperoleh yaitu, pertama Penerapan tarif batas bawah dan tarif batas atas pada penyelenggaraan angkutan sewa khusus tidak bertentangan dengan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yaitu mengenai *price fixing* atau perjanjian penetapan harga, karena hal itu bukan merupakan perjanjian antar pelaku usaha melainkan peraturan yang dibuat oleh pemerintah demi keadilan dan kesejahteraan untuk semua pihak baik para pelaku usaha maupun konsumen pengguna jasa. Kedua, Upaya pemerintah dalam mengatur tarif batas atas dan batas bawah pada taksi *online* belum maksimal, regulasi yang terus berubah-ubah dalam jangka waktu yang relatif singkat menunjukkan bahwa pemerintah tidak siap untuk menghadapi perkembangan zaman. Saran dari penulis yaitu, Hendaknya pemerintah sebelum membuat regulasi, haruslah melakukan suatu kajian yang mendalam terkait pengaturan keberadaan taksi *online* yang seharusnya melibatkan semua pihak yang berkepentingan sebagai bentuk partisipasi publik untuk berembuk bersama dan membahas peraturan menteri perhubungan yang akan dikeluarkan supaya tidak ada pihak yang dirugikan dan tidak ada konflik norma dalam suatu peraturan yang akan dibuat, mengingat telah adanya Putusan Mahkamah Agung. Kedua, Kementerian Perhubungan harusnya dapat menghormati dan menjalankan Putusan Mahkamah Agung yang bersifat *final and binding* dan mempunyai kekuatan hukum yang mengikat dengan tidak memuat kembali pasal-pasal yang telah dianulir.

DAFTAR ISI

Halaman Sampul Depan.....	i
Halaman Sampul Dalam.....	ii
Halaman Motto	iii
Halaman Persembahan.....	iv
Halaman Persyaratan Gelar	v
Halaman Persetujuan	vi
Halaman Pengesahan.....	vii
Halaman Penetapan Panitia Penguji.....	viii
Halaman Pernyataan	ix
Halaman Ucapan Terimakasih	x
Halaman Ringkasan.....	xii
Halaman Daftar Isi	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	4
1.3. Tujuan Penelitian	4
1.3.1 Tujuan Umum :	5
1.3.2 Tujuan Khusus:.....	5
1.4 Metode Penelitian.....	5
1.4.1 Tipe Penelitian.....	6
1.4.2 Pendekatan Masalah	6
1.4.3 Bahan Hukum.....	8
1.4.3.1 Bahan Hukum Primer	8
1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder	9
1.4.3.3 Bahan Non Hukum	9
1.4.4 Analisis Bahan Hukum.....	10
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	11
2.1 Persaingan Usaha	11
2.1.1 Pengertian Hukum Persaingan Usaha	11

2.1.2	Asas dan Tujuan Hukum Persaingan Usaha.....	12
2.1.3	Perjanjian Yang Dilarang Dalam Persaingan Usaha	13
2.2	Pendekatan Rule Of Reason dan Per Se Illegal	14
2.2.1	Pendekatan melalui <i>Rule Of Reason</i>	15
2.2.2	Pendekatan dengan <i>Per Se Illegal</i>	16
2.3	Perjanjian Penetapan Harga	17
2.3.1	Pengertian Perjanjian Penetapan Harga (<i>Price Fixing</i>).....	17
2.3.2	Pengertian Tarif Batas Bawah dan Batas Atas	19
2.4	Pelaku Usaha.....	20
2.4.1	Pengertian Pelaku Usaha	20
2.4.2	Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha	22
2.5	Angkutan Sewa Khusus	23
2.5.1	Pengertian Angkutan Sewa Khusus	23
BAB 3 PEMBAHASAN		24
3.1	Penerapan Tarif Batas Bawah Dan Batas Atas Pada Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Kaitannya Dengan Hukum Persaingan Usaha... ..	24
3.1.1.	Alasan Filosofis Dan Alasan Yuridis Dikeluarkannya Aturan Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus	24
3.1.2.	Analisa Unsur-Unsur Yang Terpenuhi Dalam Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.....	29
3.2	Pengaturan Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Pada Angkutan Sewa Khusus Di Indonesia	41
BAB 4 PENUTUP.....		56
4.1	Kesimpulan	56
4.2	Saran	57
DAFTAR PUSTAKA		

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu kebutuhan dalam bidang jasa bagi masyarakat Indonesia yang diperuntukkan menolong orang dan barang untuk dibawa dari suatu tempat ke tempat tertentu. Transportasi didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari satu tempat ke tempat lainnya.²

Seiring dengan perkembangan zaman, ada beberapa macam transportasi diantaranya yaitu sepeda motor, becak, angkutan umum, bajaj, taksi, dan lain sebagainya. Berkembangnya teknologi informasi dan ilmu pengetahuan saat ini, menimbulkan banyak hal diciptakan untuk mempermudah pekerjaan manusia dan memberi manfaat yang berguna untuk memenuhi segala kebutuhan manusia salah satunya dibidang transportasi. Salah satu inovasi dalam perkembangan teknologi dan informasi yang sedang marak di Indonesia adalah munculnya transportasi berbasis *online*.

Transportasi *online* muncul pertama kali di Indonesia sekitar tahun 2010, salah satu perusahaan yang pertama kali memperkenalkan transportasi *online* di Indonesia adalah PT. Aplikasi Karya Anak Bangsa atau yang lebih dikenal dengan nama Go-Jek. Saat ini ada beberapa perusahaan penyedia jasa transportasi berbasis aplikasi yang cukup besar di Indonesia yaitu Uber dan Grab. Munculnya transportasi *online* di Indonesia dibarengi oleh sistem transportasi yang belum tertata secara baik. Dewasa ini banyak masyarakat Indonesia yang menjadikan hal tersebut sebagai mata pencaharian mereka, baik pekerjaan utama maupun pekerjaan sampingannya, pun demikian dengan para *customer*, banyak yang menggunakan jasa transportasi *online*, baik untuk antar-jemput, membeli makanan, mengambil barang, dan sebagainya. Transportasi *online* banyak diminati lantaran dinilai lebih praktis dan juga harganya terbilang ekonomis bagi banyak kalangan.

²Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta: Ghalia Indonesia. 2003. hlm. 13.

Munculnya transportasi *online* tentunya menimbulkan suatu kecemburuan sosial bagi kalangan transportasi *konvensional* yang lebih dulu berkiprah di Indonesia, lantaran transportasi *online* ini dinilai sebagai penyebab menurunnya pendapatan transportasi *konvensional*.³Salah satu transportasi yang digemari oleh masyarakat adalah taksi, meskipun harganya cenderung lebih mahal namun taksi dinilai lebih nyaman dan aman dalam hal privasi daripada angkutan umum. Taksi merupakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek yang disewa oleh sopir dan dipesan oleh penumpang melalui telepon kemudian dibayar secara tunai. Seiring dengan berkembangnya teknologi informasi dan ilmu pengetahuan, taksi dapat dipesan dan dibayar melalui *smartphone*.

Bertambahnya jumlah pengemudi taksi berbasis aplikasi ini (untuk selanjutnya disebut taksi *online*), muncul pula suatu permasalahan yang menyertainya yakni, taksi *konvensional* yang sudah memiliki payung hukum yang berlandaskan atas Undang-Undang Lalu Lintas No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merasa keberatan dan menganggap adanya ketidakadilan regulasi yang dibuat oleh pemerintah antara taksi *konvensional* dan taksi *online*, yaitu dalam hal tarif. Begitu banyak aksi demonstrasi yang dilakukan oleh para pengemudi taksi *konvensional* di berbagai daerah di Indonesia. Mereka beranggapan bahwa hadirnya taksi *online* dapat mematikan mata pencaharian dan mengurangi pendapatan mereka karena penyelia jasa taksi *online* memberikan tarif yang sangat murah kepada konsumen sehingga banyak konsumen yang beralih kepada taksi *online*. Disisi lain munculnya taksi *online* ini telah menciptakan lapangan kerja baru bagi para *driver online*, dan bagi konsumen diberikan kemudahan layanan transportasi dan ikut mendukung perkembangan ekonomi kreatif di Indonesia.

Saat ini telah ada beberapa kerjasama antara perusahaan taksi *konvensional* dengan perusahaan penyelia jasa taksi *online* diantaranya yaitu, perusahaan taksi terbesar di Indonesia “*Blue Bird*” menjalin kerjasama bisnis dengan Go-Jek melalui layanan *Go-Car* dan *Go-Blue Bird*. Kerjasama ini

³Ahsani Amalia Anwar, *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antara Moda transportasi di Kota Makassar*, Jurnal Etnografi Indonesia, Volume 2 Edisi 2, Desember 2017. Hlm 240.

disinyalir dapat menambah pasukan armada Go-Jek dan di sisi lain, persaingan harga dapat diatasi melalui kerjasama diantara keduanya.⁴Adapun kerjasama ini telah diawali sejak lama dengan penandatanganan *MoU (Memorandum of Understanding)* yang dilakukan *Blue Bird* dan Go-Jek pada Mei 2016.⁵Hal tersebut diikuti pula oleh perusahaan “*Taxi Express*” yang melakukan kerjasama dengan salah satu perusahaan taksi *online* yaitu Uber Indonesia.

Permasalahan antara transportasi *online* dan transportasi *konvensional* yang kerap terjadi, ditanggapi oleh pemerintah dengan dibuatnya regulasi yang diharapkan dapat memberikan rasa keadilan terhadap keduanya, dibuatlah Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Namun peraturan tersebut digugat lantaran dinilai tidak efektif bagi beberapa pihak. Adapun aturan yang digugat antara lain terkait kuota, tarif batas atas dan batas bawah, stiker, dan wilayah operasi. Mahkamah Agung menerima gugatan tersebut dengan mengannulir 14 poin pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 108 Tahun 2017 dengan mengeluarkan Putusan Nomor 15/P/HUM/2018.

Pada tanggal 18 Desember 2018 pemerintah resmi mengeluarkan regulasi baru untuk taksi *online* yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dan mulai berlaku sehari setelah dikeluarkannya peraturan tersebut. Namun klausul mengenai besaran tarif taksi *online* yang berpedoman pada tarif batas bawah dan batas atas yang masih menuai perdebatan bagi beberapa pihak ini, tetap dituangkan pada peraturan tersebut. Tarif batas atas adalah tarif dasar maksimum yang digunakan sebagai dasar untuk menetapkan tarif jarak maksimum sedangkan tarif batas bawah adalah tarif dasar minimum yang digunakan sebagai dasar untuk menetapkan tarif jarak minimum. Tarif batas bawah dan batas atas pada taksi *online* yang diatur oleh pemerintah dibagi berdasarkan wilayah, yaitu:

⁴<https://kumparan.com/@kumparanbisnis/alasan-blue-bird-pilih-kerjasama-bareng-go-jek.amp>
diakses pada tanggal 25 Februari 2019

⁵*Ibid*

1. Wilayah I, mencakup Sumatera, Jawa dan Bali, berlaku tarif batas bawah sebesar Rp.3500 dan batas atasnya sebesar Rp.6000 (per km);
2. Wilayah II, mencakup Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, Maluku, dan Papua, berlaku tarif batas bawahnya sebesar Rp.3700 dan batas atasnya sebesar Rp.6.500 (per km).

Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) beranggapan bahwa Pasal 22 pada Peraturan Menteri Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dikhawatirkan dapat menimbulkan persaingan usaha tidak sehat, karena dianggap bertentangan dengan ketentuan Pasal 5 pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat mengenai *price fixing* atau penetapan harga.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut maka penulis tertarik untuk mengetahui lebih dalam terkait penerapan tarif pada taksi *online* tersebut lebih lanjut sebagai kajian dalam skripsi dengan judul "**Penerapan Tarif Batas Bawah Dan Batas Atas Pada Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha**".

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah tersebut, ditetapkan rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apakah penerapan tarif batas bawah dan batas atas oleh Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus merupakan kegiatan persaingan usaha tidak sehat ?
2. Bagaimana pengaturan tentang penetapan tarif batas atas dan batas bawah pada angkutan sewa khusus di Indonesia ?

1.3. Tujuan Penelitian

Dalam penulisan skripsi ini dapat di peroleh sasaran yang dikehendaki, maka perlu ditetapkan suatu tujuan penulisan dapat dibagi menjadi dua yaitu tujuan umum tujuan khusus.

1.3.1 Tujuan Umum :

1. Memenuhi tugas akhir guna melengkapi persyaratan memperoleh gelar Sarjana Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember.
2. Sebagai salah satu sarana untuk mengembangkan ilmu dan pengetahuan hukum yang diperoleh dari perkuliahan yang bersifat teoritis dan praktik yang selanjutnya akibatnya akan dikebangkan sesuai dengan realita yang ada di masyarakat.
3. Memberikan sumbangsih pemikiran yang diharapkan bermanfaat dan dapat menambah wawasan kita dalam pemahaman mengenai hukum dan penerapannya secara lebih mendalam.

1.3.2 Tujuan Khusus:

1. Untuk mengetahui dan memahami adanya unsur persaingan usaha tidak sehat pada penerapan tarif batas atas dan batas bawah pada angkutan sewa khusus.
2. Untuk mengetahui dan memahami regulasi tentang penerapan tarif batas atas dan batas bawah pada angkutan sewa khusus di Indonesia.

1.4 Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan salah satu faktor yang penting untuk penulisan yang bersifat ilmiah, suatu karya ilmiah harus mengandung suatu hasil karya yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah, sehingga suatu karya ilmiah tersebut sudah mendekati suatu kebenaran yang sebenarnya. Penelitian hukum dilakukan dalam rangka upaya pengembangan hukum dan menjawab suatu isu-isu hukum baru yang berkembang dalam kehidupan masyarakat. Tanpa penelitian hukum pengembangan hukum tidak akan berjalan maksimal.⁶ Adapun penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

⁶ Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi, Penelitian Hukum (Legal Research), (Jakarta: Sinar Grafika, 2015), Hlm. 7.

1.4.1 Tipe Penelitian

Penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah penelitian hukum, yakni suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Hal ini sesuai dengan prespektif ilmu hukum. Tipe penelitian dalam penulisan skripsi ini adalah yuridis normatif (*Legal Research*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan mengkaji berbagai aturan hukum yang bersifat formil seperti undang – undang, peraturan – peraturan serta literatur yang berisi konsep teoritis yang kemudian dihubungkan kedalam penulisan skripsi ini.⁷

1.4.2 Pendekatan Masalah

Setiap penelitian hukum di dalamnya tentu ada pendekatan - pendekatan masalah, dengan adanya beberapa pendekatan tersebut peneliti dapat memperoleh informasi-informasi dalam setiap aspek berkaitan dengan isu yang dikaji untuk memperoleh hasil atau jawaban mengenai apa yang dikajinya.⁸ Pendekatan-pendekatan yang digunakan di dalam penelitian hukum adalah pendekatan undang-undang (*statue approach*) yaitu pendekatan yang dilakukan dengan memahami hierarki dan asas-asas dalam peraturan perundang-undangan serta menggunakan legislasi dan regulasi, pendekatan kasus (*case approach*) merupakan pendekatan yang menggunakan putusan-putusan hakim terutama yang digunakan adalah *ratio decidendi* (pertimbangan hukum hakim) merupakan alasan-alasan yang digunakan oleh hakim dalam memutus suatu perkara, pendekatan historis (*historical approach*) merupakan pendekatan yang dilakukan dengan menelaah latar belakang apa yang dipelajari dan perkembangan pengaturan mengenai isu yang dihadapi, pendekatan komparatif (*comparative approach*) merupakan pendekatan dengan membandingkan undang-undang suatu negara dengan undang-undang dari satu atau lebih negara lain mengenai hal yang sama, dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yang beranjak dari

⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta Kencana Prenada Media Group, 2010). Hlm. 35.

⁸ *Ibid*, hlm. 133

pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin yang berkembang di dalam ilmu hukum.⁹

Merujuk pada tipe penelitian yuridis normatif, pendekatan yang digunakan oleh penulis adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*), dan pendekatan konsep (*conceptual approach*). Berikut adalah pengertian dari masing-masing pendekatan yang digunakan oleh penulis :

1. Pendekatan perundang-undangan (*statue approach*)

Pendekatan perundang-undangan (*statue approach*) yaitu melakukan kajian terhadap peraturan perundang-undangan dan peraturan lainnya. Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah semua regulasi dan undang-undang yang bersangkutan paut dengan isu-isu hukum yang akan dibahas dan ditangani, pendekatan ini akan membuka suatu kesempatan bagi peneliti untuk mengetahui kesesuaian antara perundang-undangan yang lain atau dengan regulasi-regulasi yang lain.¹⁰Dalam melakukan pendekatan perundang-undangan adakalanya peneliti justru menemukan adanya inkonsistensi antara legulasi dengan undang-undang atau antar pasal dalam satu undang-undang.¹¹Pendekatan ini digunakan peneliti guna menjawab rumusan permasalahan yang pertama mengenai penerapan tarif batas bawah dan batas atas oleh Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

2. Pendekatan Konseptual (*conceptual approach*)

Pendekatan konsep merupakan pendekatan dengan menggunakan pandangan-pandangan atau doktrin-doktrin yang berasal dari ahli hukum yang berkembang. Pendekatan ini tidak berasal atau menggunakan peraturan hukum yang ada di dalam masyarakat. Walaupun secara eksplisit suatu konsep hukum dapat ditemukan dalam peraturan perundang-undangan, namun dalam menemukan konsep hukum tersebut peneliti terlebih dahulu harus memahami konsep atau prinsip-prinsip dari doktrin hukum para ahli

⁹*Ibid*

¹⁰*Ibid*

¹¹Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi, Op. Cit, hlm. 110

hukum tersebut.¹² Pemahaman terhadap pandangan-pandangan dan doktrin-doktrin tersebut merupakan sandaran bagi peneliti dalam membangun suatu argumentasi untuk memecahkan rumusan masalah yang kedua yaitu, bagaimana pengaturan tentang penerapan tarif batas bawah dan batas atas pada angkutan sewa khusus di Indonesia.

1.4.3 Bahan Hukum

Bahan hukum adalah bagian terpenting dalam suatu penelitian hukum untuk dapat menemukan jawaban atas isu hukum dan sekaligus memberikan preskripsi mengenai apa yang sewajarnya. Bahan hukum yang digunakan dalam penulisan menjadi dua yaitu bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder.

1.4.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan suatu bahan hukum yang memiliki sifat autoritatif yang artinya mempunyai otoritas. Perundang-undangan, catatan-catatan resmi, atau risalah dalam pembuatan peraturan perundang-undangan dan putusan-putusan hakim merupakan bahan-bahan hukum primer.¹³ Bahan hukum primer yang digunakan dalam penulisan ini adalah :

1. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
2. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
4. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek

¹²*Ibid*, hlm. 178.

¹³*Ibid*. hlm.141

5. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.
7. Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 5 (Penetapan Harga) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;
8. Putusan Mahkamah Agung Nomor 37P/HUM/2017
9. Putusan Mahkamah Agung Nomor 15P/HUM/2018

1.4.3.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder biasanya berupa publikasi tentang hukum yang bukan merupakan pedoman resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, kamus hukum, jurnal hukum dan komentar-komentar suatu putusan pengadilan.¹⁴ Cakupan bahan hukum sekunder yang dapat digunakan dalam penulisan skripsi ini mencakup buku-buku literature, kamus-kamus hukum, jurnal-jurnal hukum dan komentar-komentar atas putusan pengadilan.

1.4.3.3 Bahan Non Hukum

Dalam penelitian ini selain menggunakan bahan-bahan hukum, penulis juga menggunakan bahan non hukum, karena di penelitian hukum untuk keperluan akademis pun keperluan bahan non hukum dapat membantu. Bahan-bahan non hukum bisa berupa buku-buku mengenai ilmu politik, ekonomi, sosiologi, filsafat, kebudayaan maupun penelitian

¹⁴*Ibid.*,

non hukum dan jurnal-jurnal non hukum sepanjang mempunyai relevansi dengan topik penelitian.¹⁵

1.4.4 Analisis Bahan Hukum

Proses pengumpulan dan analisis bahan hukum adalah suatu proses untuk menemukan jawaban dari pokok masalah. Proses ini dapat dilakukan dengan cara:¹⁶

1. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak masuk akal untuk menetapkan suatu isu hukum yang akan dipecahkan;
2. Pengumpulan bahan-bahan hukum yang sekiranya dapat dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non hukum;
3. Melakukan penelaah atas suatu masalah yang akan dibahas yang akan diajukan berdasarkan bahan-bahan yang dikumpulkan;
4. Menarik suatu kesimpulan dalam bentuk argumentasi untuk menjawab isu hukum;
5. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun dalam kesimpulan.

Berdasarkan hal diatas, selanjutnya proses yang dilakukan penulis yaitu dengan cara mengidentifikasi atas permasalahan yang akan dibahas berdasarkan bahan-bahan hukum serta bahan non hukum yang telah dikumpulkan oleh penulis. Hasil analisis itu kemudian dibahas untuk mendapatkan jawaban atas masalah yang ditulis oleh penulis sehingga dari pembahasan tersebut dapat ditarik suatu kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Kemudian memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun dalam kesimpulan. Penulis dalam melakukan analisisnya yaitu menggunakan metode deduktif adalah dengan cara menarik suatu kesimpulan dari pembahasan yang bersifat umum menjadi suatu kesimpulan yang bersifat khusus sehingga jawaban atas rumusan masalah yang telah ditetapkan dapat tercapai dan akhirnya penulis dapat tercapai dan akhirnya penulis dapat memberikan preskripsi mengenai apa yang seharusnya diterapkan

¹⁵*Ibid* hlm 184

¹⁶*Ibid.*, hlm. 171.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Persaingan Usaha

2.1.1 Pengertian Hukum Persaingan Usaha

Hukum persaingan usaha terdiri dari kata hukum dan persaingan usaha. Persaingan usaha sendiri dapat dipecah menjadi 2 (dua) kata yaitu persaingan dan usaha. Hukum merupakan pengatur dan pedoman dalam kehidupan bermasyarakat (*levensvoorschriften*) sehingga hukum selalu sesuai dengan situasi dan kondisi masyarakat itu sendiri.¹⁷ Persaingan usaha adalah suatu kondisi dimana terdapat kedua belah pihak dalam hal ini adalah para pelaku usaha yang saling berusaha untuk mengungguli untuk mendapatkan tujuan yang sama dalam suatu kegiatan usaha tertentu.

Secara umum pengertian hukum persaingan usaha adalah segala sesuatu yang mengatur dunia persaingan usaha di Indonesia. Menurut Arie Siswanto dalam bukunya yang berjudul “Hukum Persaingan Usaha” yang dimaksud dengan hukum persaingan usaha ialah instrumen hukum yang menentukan tentang bagaimana persaingan itu harus dilakukan. Walaupun aspek “persaingan” ditekankan secara khusus, namun hukum persaingan juga menjadi perhatian dari hukum persaingan adalah mengatur persaingan sedemikian rupa, hingga hal itu tak menjadi sarana untuk mendapatkan monopoli.¹⁸

Dilihat dari segi ekonomi, persaingan usaha adalah¹⁹ :

- a. Suatu bentuk pada struktur pasar, dimana jumlah perusahaan yang menyediakan produk di pasar menjadi alat ukur dalam hal penilaian bentuk pasar seperti persaingan yang sempurna (*perfect competition*), Oligopoli (adanya beberapa pesaing besar)
- b. Suatu proses pada saat perusahaan saling berlomba dan berusaha untuk menarik konsumen supaya dapat menyerap produk barang dan jasa yang telah dihasilkan dengan cara²⁰ :

¹⁷R. Soeroso, *Pengantar ilmu hukum*, Cet, VIII, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hlm. 23.

¹⁸ Hermansyah, *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*, (Jakarta: Kencana 2008), hlm. 1

¹⁹ Budi Kagramanto, *Mengenal Hukum Persaingan Usaha*, (Sidoarjo: Laras, 2007), hlm. 57.

- 1) Meneka harga (*price competition*)
- 2) Persaingan bukan terhadap harga, melainkan melalui deferensial produk, promosi iklan, dan pengembangan HAKI
- 3) Berusaha untuk lebih efisien (*low cost production*)

Berdasarkan pengertian yang diuraikan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa hukum persaingan usaha adalah serangkaian kaidah-kaidah hukum yang mengatur tingkah laku para pelaku usaha di pasar Indonesia yang saling bersaing dalam menawarkan suatu produknya berdasarkan motif-motif ekonomi. Hukum persaingan usaha sendiri di Indonesia diatur dalam Undang-Undang No. 5 tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Sebelum Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat berlaku secara efektif dan menjadi dasar hukum persaingan usaha, telah ada sejumlah peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai persaingan usaha. Pengaturannya terdapat dalam sejumlah peraturan perundang-undangan yang tersebar secara terpisah (*sporadis*) satu sama lain.²¹ Keberadaan Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 sebagai dasar hukum persaingan usaha juga dilengkapi dengan berbagai peraturan pelaksana dan peraturan terkait lainnya baik yang dikeluarkan oleh KPPU dalam bentuk Peraturan Komisi (Perkom), Pedoman KPPU, Surat Keputusan (SK) dan Surat Edaran (SE), maupun yang dikeluarkan oleh Mahkamah Agung dalam bentuk Peraturan Mahkamah Agung (Perma).²²

2.1.2 Asas dan Tujuan Hukum Persaingan Usaha

Dalam melakukan kegiatan usahanya di Indonesia, pelaku usaha haruslah berasaskan demokrasi ekonomi dalam menjalankan kegiatan usahanya dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum, hal itu merupakan asas dalam hukum persaingan usaha yang diatur dalam Pasal 2 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Asas demokrasi tersebut merupakan penjabaran pasal 33 UUD 1954 dan ruang lingkup pengertian dari demokrasi

²⁰*Ibid*

²¹Binoto Nadapdap, *Hukum Acara Persaingan Usaha*, (Jakarta; Jala Permata akara, 2009), hlm. 7.

²² Ningrum Natasya Sirait, *et.all, Ikhtisar Ketentuan Persaingan Usaha*, (Jakarta; 2010), hlm 1

ekonomi yang dapat ditemukan dalam penjelasan pasal 33 UUD 1945. Demokrasi ekonomi pada dasarnya dapat dipahami dari sistem ekonominya seperti yang diamanatkan dalam Undang-Undang dasar 1945.²³ Adapun tujuan yang terkandung dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, yaitu sebagai berikut :

1. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat.
2. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat, sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah, dan pelaku usaha kecil.
3. Mencegah terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha.
4. Terciptanya efektifitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha.

2.1.3 Perjanjian Yang Dilarang Dalam Persaingan Usaha

Perjanjian diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata pada Pasal 1313 yang dirumuskan sebagai “Suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya kepada orang lain atau lebih”. Sedangkan perjanjian dalam teori persaingan usaha diatur di dalam Pasal 1 Huruf g Undang-Undang No. 5 tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dijelaskan bahwa perjanjian dalam persaingan usaha adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis.²⁴ Perjanjian dalam hal ini dapat diartikan sebagai upaya antara dua pelaku usaha atau lebih dalam konteks strategi pasar. Jadi, hakikat perjanjian disini adalah saling bersepakatnya antarpesaing tentang tingkah laku pasar mereka, baik secara keseluruhan maupun sebagian. Hal ini mengakibatkan pesaing tidak lagi tampil

²³ Neni Sri Imaniyati, Panji Adam Agus Putra, *Hukum Bisnis Dilengkapi dengan Kajian Hukum Syariah*, 2017, hlm. 106.

²⁴ *Ibid*

secara terpisah dan tidak mandiri di pasar.²⁵ Di dalam Undang-Undang No. 5 tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat ada 10 macam perjanjian yang dilarang, yaitu :

1. Oligopoli;
2. Penetapan Harga:
 - a. *Price fixing*
 - b. Diskriminasi harga (*price discrimination*)
 - c. *Predatory Pricing*
 - d. *Resale Price Maintenance*
3. Pembagian Wilayah (*Market Division*);
4. Pemboikotan;
5. Kartel;
6. *Trust*;
7. Oligopsoni;
8. Integrasi Vertikal;
9. Perjanjian Tertutup;
10. Perjanjian dengan Pihak Luar Negeri.

Perjanjian-perjanjian yang dilarang diatas dianggap sebagai praktik monopoli dan atau/ persaingan usaha tidak sehat, jika perjanjian-perjanjian ini tetap dilakukan oleh pelaku usaha, maka perjanjian tersebut dapat batal demi hukum atau dianggap tidak pernah ada, karena objek pada perjanjian tersebut adalah suatu hal-hal yang tidak diperbolehkan yang diarang oleh undang-undang.²⁶ Sebagaimana telah diketahui bahwa dalam Pasal 1320 dan Pasal 1337 KUH Perdata salah satu syarat sahnya perjanjian adalah adanya suatu sebab yang halal yaitu jika tidak dilarang dalam undang-undang atau tidak berlawanan dengan kesusilaan dan ketertiban umum.

2.2 Pendekatan *Rule Of Reason* dan *Per Se Illegal*

Kata “*per se*”berasal dari Bahasa latin yang artinya *by itself, in itself, taken alone, by means of it self, through it self, inherently, in isolation, unconnected with other matters, simply as such, in its own nature without reference to its relation.*²⁷ Apabila suatu aktivitas adalah jelas maksudnya dan mempunyai akibat

²⁵Galuh Puspaningrum, *Hukum Persaingan Usaha*, (Yogyakarta: Aswaja Pressindo), 2013, hlm.86.

²⁶ Devi Meyliana Savitri, *Hukum Persaingan Usaha*,(Malang:Setara Press 2013), hlm. 27.

²⁷ Black, Henry Campbell, *Black law Dictionary, Definition of the terms and Phrase of American and English Jurisprudence, Ancient and Modern* St. Paul, Minnesota, west Publishing Co., 1990. Hlm.1142.

merusak, tidak perlu mempermasalahkan masuk akal atau tidaknya peristiwa yang sama (dengan peristiwa yang diadili) untuk menentukan bahwa peristiwa yang bersangkutan merupakan pelanggaran hukum persaingan.²⁸Prinsip ini dikenal dengan “*per se doctrine*”.*Per se illegal* yang sering juga disebut *per se violation*, dalam hukum persaingan adalah istilah yang mengandung maksud bahwa jenis-jenis perjanjian tertentu (misalnya penetapan harga/*horizontal price fixing*), atau perbuatan-perbuatan tertentu dianggap secara inheren bersifat antikompetitif dan merugikan masyarakat tanpa perlu dibuktikan bahwa perbuatan tersebut secara nyata telah merusak persaingan.²⁹

Rule of reason merupakan kebalikan dari *per se illegal*. Artinya, dibawah *rule of reason*, untuk menyatakan bahwa suatu perbuatan yang dituduhkan melanggar hukum persaingan, pencari fakta harus mempertimbangkan keadaan di sekitar kasus untuk menentukan apakah perbuatan itu membatasi persaingan secara tidak patut. Untuk itu disyaratkan bahwa otoritas pemeriksa dapat menunjukkan akibat-akibat antikompetitif, atau kerugian yang nyata terhadap persaingan.³⁰ Bukan dengan menunjukkan apakah perbuatan tersebut tidak adil atau melawan hukum.

2.2.1 Pendekatan melalui *Rule Of Reason*

Rule of reason adalah suatu doktrin yang dibangun berdasarkan penafsiran atas ketentuan *Sherman Antitrust Act* oleh Mahkamah Agung Amerika Serikat. Pendekatan *rule of reason* adalah suatu pendekatan yang menentukan meskipun suatu perbuatan telah memenuhi rumusan undang-undang, namun jika ada alasan objektif yang dapat membenarkan perbuatan tersebut, maka perbuatan itu bukan merupakan pelanggaran.³¹ Artinya, penerapan hukumnya tergantung pada akibat yang ditimbulkannya, apakah perbuatan itu telah menimbulkan praktik monopoli atau persaingan usaha tidak sehat, karena titik beratnya adalah

²⁸ Susanti Adi Nugroho, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, Jakarta; Kencana Prenadamedia group 2012. hlm 693

²⁹ Black, Henry Campbell, *Op, Cit.*

³⁰ Dr. Susanti Adi Nugroho, *Op. Cit*

³¹ *Ibid*, hlm. 711.

unsur materiel dari perbuatannya.³²Jadi, penerapan hukum dalam pendekatan *rule of reason* mempertimbangkan alasan-alasan mengapa dilakukannya suatu tindakan oleh pelaku usaha.

Keunggulan dari *rule of reason* adalah menggunakan analisis ekonomi untuk mencapai efisiensi guna mengetahui dengan pasti, yaitu apakah suatu tindakan pelaku usaha memiliki implikasi kepada persaingan.³³ Adapun kekurangannya yaitu, penilaian yang akurat tersebut bias menimbulkan perbedaan hasil analisis yang mendatangkan ketidakpastian. Kesulitan *rule of reason* diantaranya adalah penyelidikan akan memakan waktu yang lama, serta memerlukan pengetahuan ekonomi.³⁴Dalam hal ini berarti untuk menerapkan prinsip *rule of reason* tidak hanya membutuhkan pemahaman ilmu hukum saja, tetapi perlu juga penguasaan terhadap ilmu ekonomi. Adanya ketidakmampuan dalam memahami suatu data dan teori ekonomi, dapat mengakibatkan keputusan yang kurang tepat serta tidak konsisten.

2.2.2 Pendekatan dengan *Per Se Illegal*

Pendekatan *Per Se Illegal* artinya suatu perbuatan itu dengan dirinya telah melanggar ketentuan yang diatur jika perbuatan itu telah memenuhi rumusan dari undang-undang tanpa alasan pembenaran dan tanpa perlu melihat akibat dari tindakan yang dilakukan.³⁵ Prinsip hukum *per se illegal* ini, antara lain dirumuskan oleh Kaplan, yaitu “hambatan perdagangan dianggap merupakan *illegal per se* jika secara inheren bersifat antikompetitif, tidak ada maksud lain selain menghlangi atau melumpuhkan persaingan.³⁶*Per se illegal* dapat juga diartikan sebagai suatu terminology yang menyatakan bahwa suatu tindakan dinyatakan melanggar hukum dan dilarang secara mutlak, serta tidak diperlukan pembuktian, apakah tindakan tersebut memiliki dampak negatif terhadap persaingan usaha. Dengan kata lain, apabila suatu aktivitas adalah jelas

³²Susanti Adi Nugroho, *Pengantar Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, Puslitbang/Diklat Mahkamah Agung, 2002, hlm 28-29.

³³ Arie Siswanto, *Hukum Persaingan Usaha*, Ghalia Indonesia, 2004, hlm. 66.

³⁴ Susanti Adi Nugroho, *Op, Cit.* hlm. 713.

³⁵*Ibid*

³⁶ Bernard M., Kaplan, *A Guide To Modern Business And Commercial Law Commerce. Clearing Houe Inc.*, 1980, hlm. 1076.

maksudnya dan mempunyai akibat merusak, hakim tidak perlu sampai harus mempermasalahkan masuk akal atau tidaknya dari peristiwa yang sama sebelum menentukan bahwa peristiwa yang bersangkutan merupakan pelanggaran hukum persaingan.³⁷ Dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, teori *per se illegal* ini, diterapkan pada pasal-pasal yang tidak mensyaratkan “yang mengakibatkan” atau dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan/atau persaingan tidak sehat.

Pendekatan ini mirip dengan konsep delik formal dalam hukum pidana, karena titik beratnya adalah unsur formal dari suatu perbuatan. Adapun keunggulan dari *per se illegal* ini yaitu, tidak memerlukan pengetahuan teori untuk ekonomi dan pengumpulan data bisnis³⁸. Hakim hanya membuktikan apakah suatu perjanjian atau perbuatan memengaruhi persaingan. Keunggulan lain dengan penerapan *per se illegal* yakni adanya kepastian usaha, efisiensi dalam proses litigasi dan sebagai alat untuk mencegah dampak dari persaingan, itu berarti pendekatan ini hemat biaya dalam proses litigasi, biaya administrasi dan sumber yuridis lainnya. Kelemahan dari pendekatan *per se illegal* adalah cakupan peraturannya yang tidak terlalu luas, sehingga dapat mengakibatkan terbatasnya ruang gerak atau perilaku yang bersifat meningkatkan persaingan dan efisiensi ekonomi.³⁹ Namun, penerapan *per se illegal* yang berlebihan dapat menjangkau perbuatan yang sebenarnya tidak merugikan.

2.3 Perjanjian Penetapan Harga

2.3.1 Pengertian Perjanjian Penetapan Harga (*Price Fixing*)

Penetapan harga adalah suatu kesepakatan antar pelaku usaha di sisi yang sama di pasar untuk membeli atau menjual produk layanan atau komoditas dengan harga tetap, atau mempertahankan kondisi pasar sedemikian rupa sehingga pada tingkat tertentu dengan mengontrol pasokan dan permintaan dapat mempertahankan suatu harga.⁴⁰ Dalam ekonomi *neo-klasik*, penetapan harga dinilai tidak efisien. Perjanjian anti persaingan oleh produsen untuk memperbaiki

³⁷ Ningrum Natasya Sirait, *Hukum Persaingan Di Indonesia*, Pustaka Bangsa press, 2003, hlm 108.

³⁸ Susanti Adi Nugroho, *Op, Cit.* hlm 702.

³⁹ *Ibid*

⁴⁰ https://en.wikipedia.org/wiki/Price_fixing diakses tanggal 4 Oktober 2017

harga pasar mengalihkan sebagian surplus konsumen kepada pelaku usaha tersebut dan juga menghasilkan kerugian bobot mati.⁴¹

Perjanjian penetapan harga (*price fixing*) diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang menjelaskan bahwa pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga suatu barang dan/atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama. Dalam Kamus Lengkap Ekonomi Edisi Kedua disusun oleh Christopher Pass dan Bryan Lowes, arti dari penetapan harga adalah penentuan harga suatu barang dan atau/jasa oleh suatu kelompok pemasok yang bertindak secara bersama-sama, sebagai kebalikan atas pemasok sering merupakan pencerminan dari suatu pasar oligopoli yang tidak teratur.⁴² Penetapan harga dapat dilakukan dengan cara menaikkan harga yang juga disebut dengan *price signaling* dan juga dengan membuat pengumuman di media masa yang menjelaskan bahwa perlu kenaikan harga yang disebut dengan *tacit collusion*.⁴³ Perjanjian dapat dilakukan secara tertutup maupun terbuka, namun pada dasarnya apabila hal ini dilakukan tentunya akan mencederai asas persaingan usaha.

Perjanjian penetapan harga dilarang oleh Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dikarenakan hal itu dapat menyebabkan tidak dapat berlakunya hukum pasar tentang harga yang terbentuk dari adanya tawaran dan permintaan. Selain itu, pihak yang melakukan perjanjian harus saling bersaing, yang artinya pelaku usaha tersebut berada dalam pasar bersangkutan faktual yang sama baik secara vertikal maupun horizontal.⁴⁴ Penetapan harga ini termasuk *Per Se Illegal* yang berarti penentuan pelanggaran dengan pembuktian yang sederhana. Perjanjian di antara pelaku usaha yang sepatutnya bersaing, sehingga terjadi koordinasi untuk mengatur atau menetapkan besaran harga, hal ini dapat juga disebut kartel

⁴¹*Ibid*

⁴²Areda dalam Andi Fahmi Lubis, dkk, hlm. 93.

⁴³https://www.researchgate.net/publication/42353873_Penetapan_Harga_Price_Fixing_Antara_Par_a_Pelaku_Usaha_Yang_Bertentangan_Dengan_Undang-Undang_No_5_Tahun_1999

⁴⁴ Galuh Puspaningrum, *op.cit.* 2013 .hlm. 97.

harga. Seperti contohnya beberapa perusahaan taksi sepakat bersama-sama untuk menaikkan tarif.⁴⁵

2.3.2 Pengertian Tarif Batas Bawah dan Batas Atas

Definisi tarif sering diartikan sebagai daftar harga (sewa, ongkos dan sebagainya) sehingga dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa tarif sama dengan harga. Ibrahim Pranoto K mendefinisikan tarif sebagai berikut: tarif disebut juga bea atau *duty* yaitu sejenis pajak yang dipungut atas barang-barang yang melewati batas negara. Bea yang dibebankan pada impor barang disebut bea impor atau bea masuk (*import tarif, import duty*) dan bea yang dibebankan pada ekspor disebut bea ekspor, sedangkan bea yang dikenakan pada barang-barang yang melewati daerah pabean negara pemungut disebut bea transitu atau transit *duty*. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, tarif dasar batas atas adalah tarif dasar maksimum yang digunakan sebagai dasar untuk menetapkan tarif jarak maksimum.⁴⁶ Sedangkan tarif dasar batas bawah adalah tarif dasar minimum yang digunakan sebagai dasar untuk menetapkan tarif jarak minimum.⁴⁷

Mengenai pengaturan tarif taksi, dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa tarif penumpang dengan menggunakan taksi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum atas persetujuan pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan. Pada Pasal 49 ayat (1) PP No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan menjelaskan lebih lanjut tentang tarif taksi yang terdiri dari :

- a. Tarif awal adalah angka yang tertera pada argometer taksi setelah argometer taksi dihidupkan pada permulaan penyewaan, yang menunjukkan biaya permulaan/dasar sebagai biaya minimum yang tidak berubah untuk jangka waktu atau jangka tempuh tertentu.

⁴⁵ Shidarta, Abdul Rasyid, Ahmad Sofian, *Aspek Hukum Ekonomi dan Bisnis*, (Jakarta: Prenadamedia Group 2018)

⁴⁶ *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (KM. No. 89/2002) (*glosarium*)

⁴⁷ *Ibid*

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

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus tarif taksi *online* diatur pada Pasal 1 bahwa dalam rumusannya penetapan tarif angkutan sewa khusus adalah tarif yang berlaku yang dibayarkan oleh Pengguna Jasa kepada penyedia jasa Angkutan Sewa Khusus berdasarkan kesepakatan melalui aplikasi teknologi informasi dengan berpedoman pada tarif batas atas dan tarif batas bawah. Pada Pasal 3 menjelaskan lebih rinci mengenai tarif Angkutan Sewa Khusus (taksi *online*):

- a. Pasal 3 ayat (1) huruf e menyatakan “Besaran tarif angkutan tercantum pada aplikasi berbasis teknologi informasi;
- b. Pasal 3 ayat (2) menyatakan “ Besaran tarif angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e ditetapkan berdasarkan perhitungan biaya langsung dan biaya tak langsung.”
- c. Pasal 3 ayat (3) menyatakan “ Besaran tarif angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf e tercantum pada aplikasi teknologi informasi disertai bukti dokumen elektronik.”
- d. Pasal 3 ayat (4) menyatakan “Pedoman perhitungan biaya langsung dan biaya tidak langsung sebagaimana dimaksud pada ayat (2) ditetapkan oleh Menteri.”

2.4 Pelaku Usaha

2.4.1 Pengertian Pelaku Usaha

Pelaku usaha menurut Pasal 1 huruf e Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

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. Pengertian pelaku usaha ini juga terdapat dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dengan penjelasan yang sama. Perlindungan konsumen dan persaingan merupakan dua hal yang tidak dapat dipisahkan dan saling mendukung. Harga yang murah, kualitas yang tinggi serta pelayanan yang baik merupakan tiga hal yang fundamental bagi konsumen dan persaingan merupakan cara terbaik untuk menjaminkannya. Maka dari itu, hukum persaingan usaha haruslah sejalan dengan atau mendukung hukum perlindungan konsumen.⁴⁸

Menurut A.Z Nasution pelaku usaha dapat dikelompokkan menjadi 3 (tiga) yang antara lain⁴⁹ :

- a. Penyedia dana untuk keperluan para penyedia barang dan/atau pelayanan jasa;
- b. Penghasil atau pembuat barang dan/atau pelayanan jasa;
- c. Penyalur barang dan/atau pelayanan jasa.

Menurut Kamus Istilah Dagang, produsen dapat diartikan sebagai penghasil atau menghasilkan barang dan/atau pelayanan jasa.⁵⁰ Dewasa ini seiring dengan berkembangnya dunia perdagangan, usaha untuk menghasilkan barang dan/atau jasa tidak hanya dilakukan oleh perseorangan saja namun juga dapat dilakukan secara bersama-sama. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa pengertian pelaku usaha atau produsen adalah :⁵¹

- a. Dalam melakukan usaha produsen dapat dilakukan secara perorangan ataupun sekumpulan seseorang.

⁴⁸ Andi Fahmi Lubis, Anna Maria Tri Anggraini, Kurnia Toha, L. Budi Kagramanto, M. Hawin, Ningrum Natasya Sirait, Sukarmi, Syamsul Maarif, Udin silalahi, *Hukum Persingan Usaha Antara Teks dan Konteks*, hlm 18.

⁴⁹ A.Z Nasution, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Diadit Media, 2002), hlm. 19.

⁵⁰ Albert G. Giordano, *Kamus Istilah Dagang*, (Jakarta: Setoia Kawan, 1987), hlm. 136.

⁵¹ M. Shidqon Prabowo, *Buku Ajar Hukum Dagang*, (Yogyakarta: Rangkang-Education, 2016), hlm. 45.

- b. Produsen merupakan penghasil atau menghasilkan, mengadakan atau menyelenggarakan baik barang dan/atau pelayanan jasa.
- c. Produsen dalam menyediakan, mengadakan barang dan/atau pelayanan jasa untuk dijual dan diperdagangkan kembali.
- d. Tujuan produsen dalam menjalankan usahanya guna memperoleh keuntungan finansial

2.4.2 Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha

Dalam pelaku usaha memiliki hak dan kewajiban dalam melakukan kegiatan usahanya, yang diatur dalam Pasal 6 dan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen. Hak pelaku usaha antara lain :

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi nilai tukar barang dan pelayanan jasa yang diperdagangkan;
- b. Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang bertindak tidak baik
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
- d. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan perundang-undangan lainnya.

Kewajiban pelaku usaha yang tercantum pada Pasal 7 Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen adalah :

- a. Beritikad baik dalam melakukan kegiatan usahanya;
- b. Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau pelayanan serta memberikan penjelasan penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan;
- c. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- d. Menjamin mutu barang dan/atau pelayanan jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau pelayanan jasa yang berlaku;
- e. Memberikan kesempatan kepada konsumen untuk menguji dan/atau mencoba barang dan/atau pelayanan jasa tertentu serta memberikan jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau diperdagangkan.

2.5 Angkutan Sewa Khusus

2.5.1 Pengertian Angkutan Sewa Khusus

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2016 mengenai taksi *online*. Dalam pelaksanaannya, salah satu yang disepakati adalah klasifikasi taksi *online* yang dianggap bukan sebagai angkutan sewa umum. Terdapat perubahan definisi angkutan sewa yang dibagi di pengertiannya, yakni angkutan sewa umum dan khusus. Untuk angkutan sewa umum merupakan layanan pintu ke pintu dengan cara menyewa kendaraan, dengan atau tanpa pengemudi melalui cara borongan berdasarkan jangka waktu tertentu. Sedangkan untuk angkutan sewa khusus merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu yang wilayah operasinya dalam kawasan perkotaan, disediakan dengan cara menyewa kendaraan dengan pengemudi, dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.

Namun saat ini, pengertian mengenai Angkutan Sewa Khusus diatur dalam Pasal 1 angka (1), (2), (3), dan (7) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM Nomor 118 Tahun 2018 Tentang penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dengan rumusan sebagai, Pasal 1 angka (1) “Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan”. Pasal 1 angka (2) “Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan bermotor dan Kendaraan tidak bermotor”. Pasal 1 angka (3) “Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran”. Pasal 1 angka (7) “Angkutan Sewa Khusus adalah pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi”.

BAB 4 PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Berdasarkan pada pembahasan bab sebelumnya, maka penulis dapat menyimpulkan sebagai berikut :

1. Penerapan tarif batas bawah dan tarif batas atas pada penyelenggaraan angkutan sewa khusus tidak bertentangan dengan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat yaitu mengenai *price fixing* atau perjanjian penetapan harga, karena hal itu bukan merupakan suatu perjanjian antar pelaku usaha melainkan kebijakan yang dibuat oleh pemerintah demi keadilan dan kesejahteraan untuk semua pihak baik para pelaku usaha maupun konsumen pengguna jasa. Jadi penerapan tarif batas bawah dan tarif batas atas pada penyelenggaraan angkutan sewa khusus ini, bukanlah suatu konflik norma. Tidak ada indikasi kesepakatan penetapan harga antara pelaku usaha *konvensional* dan pelaku usaha taksi *online* dalam hal ini bergerak masing-masing menyesuaikan tarif sesuai dengan pelayanan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 118 tahun 2018 Tentang Angkutan Sewa Khusus. Pemerintah berharap bahwa kedepannya peraturan mengenai taksi *online* ini tidak digugat lagi dan dijalankan oleh pelaku usaha serta diharapkan tidak merugikan berbagai pihak.
2. Pengaturan tarif batas atas dan batas bawah pada taksi *online* di Indonesia dirasa belum maksimal, regulasi yang terus berubah-ubah dalam jangka waktu yang relatif singkat menunjukkan bahwa pemerintah tidak siap secara substansif untuk menghadapi perkembangan zaman. Pemerintah yang mencantumkan dan memuat kembali beberapa ketentuan taksi *online* pada peraturan baruterhadap peraturan sebelumnya yang telah diajukan hak uji materiil dan telah dinyatakan dibatalkan terkesan mengabaikan putusan Mahkamah Agung yang merupakan bagian dari yurisprudensi yang seharusnya dihormati dan dihargai oleh siapapun pada umumnya dan Kementerian Perhubungan pada khususnya. Tujuan

dari kepastian hukum untuk taksi *online* tidak dapat tercapai dengan terus bergantinya regulasi bahkan dalam waktu yang relatif singkat. Dampak yang akan terjadi apabila tarif batas bawah dan batas atas ini diterapkan di Indonesia yaitu terjadinya kenaikan tarif terhadap taksi *online* dan konsumen tidak bisa menikmati harga yang lebih murah seperti biasanya. Namun baik pengemudi taksi *online* maupun *konvensional* sebenarnya sama-sama diuntungkan, penetapan tarif ini menjadi patokan perhitungan bagi pengemudi taksi *online* untuk mengetahui pemasukannya, dan dinilai lebih mensejahterakan pengemudi taksi *online* dari segi pemasukan sekaligus menjaga konsumen dari lonjakan harga yang terlalu tinggi bagi konsumen.

4.2 Saran

Berdasarkan kesimpulan dari pembahasan di atas maka penulis mengajukan beberapa saran yaitu sebagai berikut:

1. Hendaknya pemerintah sebelum membuat regulasi, haruslah melakukan suatu kajian yang mendalam terkait pengaturan keberadaan taksi *online* yang seharusnya melibatkan semua pihak yang berkepentingan sebagai bentuk partisipasi publik untuk berembuk bersama dan membahas peraturan menteri perhubungan yang akan dikeluarkan supaya tidak ada pihak yang dirugikan dan tidak ada konflik norma dalam suatu peraturan yang akan dibuat, mengingat telah adanya Putusan Mahkamah Agung.
2. Kementrian Perhubungan harusnya dapat menghormati dan menjalankan Putusan Mahkamah Agung yang bersifat *final and banding* dan mempunyai kekuatan hukum yang mengikat dengan tidak memuat kembali pasal-pasal yang telah dianulir. Sebaiknya, regulasi yang dibuat diharapkan tidak hanya menyelesaikan masalah-masalah yang terjadi pada masa kini saja, tetapi juga bisa menyelesaikan masalah-masalah yang mungkin akan terjadi kedepannya.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku :

- A.A. Oka Mahendra. 2010. *Harmonisasi Peraturan Perundang-Undangan*, Jakarta
- Albert G. Giordano. 1987. *Kamus Istilah Dagang*, Jakarta: Setoia Kawan,
- Andi Fahmi Lubis, Anna Maria Tri Anggraini, Kurnia Toha, L. Budi Kagramanto, M. Hawin, Ningrum Natasya Sirait, Sukarmi, Syamsul Maarif, Udin silalahi, *Hukum Persingan Usaha Antara Teks dan Konteks*
- A.Z Nasution. 2002. *Hukum Perlindungan Konsumen*, Jakarta: Diadit Media, Binoto Nadapdap. 2009. *Hukum Acara Persaingan Usaha*, Jakarta; Jala Permata akara,
- Budi Kagramanto. 2007. *Mengenal Hukum Persaingan Usaha*, Sidoarjo: Iaras,
- Devi Meyliana. Savitri. 2013. *Hukum Persaingan Usaha*, Malang: Setara Press,
- Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi. 2015. *Penelitian Hukum (Legal Research)*, Jakarta: Sinar Grafika,
- Galuh Puspaningrum. 2013. *Hukum Persaingan Usaha*, Yogyakarta: Aswaja Pressindo,
- Henry Campbell Black. 1990. *Black law Dictionary, Definition of the terms and Phrase of American and English Jurisprudence, Ancient and Modern* St. Paul, Minnesota, West Publishing Co,
- Hermansyah. 2008, *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*, Jakarta: Kencana
- Johnny Ibrahim. 2012. *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, cetakan keenam, Malang, Banyumedia Publishing,
- Knud Hansen. 2002. *Undang-Undang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. Jakarta
- M. Shidqon Prabowo. 2016. *Buku Ajar Hukum Dagang*, Yogyakarta: Rangkang-Education,
- Neni Sri Imaniyati, Panji Adam Agus Putra. 2017. *Hukum Bisnis Dilengkapi dengan Kajian Hukum Syariah*, PT Refika Aditama,
- Ningrum Natasya Sirait. 2010. *et.all, Ikhtisar Ketentuan Persaingan Usaha*, Jakarta; PT Gramedia,

Peter Mahmud Marzuki. 2010. *Penelitian Hukum*, Jakarta Kencana Prenada Media Group,

R. Soeroso. 2006. *Pengantar ilmu hukum*, Cet, VIII, Jakarta: Sinar Grafika,

Saifuddin.2009. *Partisipasi Publik dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan*.Jakarta:UUI Press.

Shidarta, Abdul Rasyid, Ahmad Sofian. 2018. *Aspek Hukum Ekonomi danBisnis*, Jakarta : Prenadamedia Group,

Susanti Adi Nugroho,2012. *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, Jakarta; Kencana Prenadamedia group.

B. Jurnal :

Ahsani Amalia Anwar, *Online vs Konvensional: Keunggulan dan Konflik Antara Moda transportasi di Kota Makassar*, Jurnal Etnografi Indonesia, Volume 2 Edisi 2, Desember 2017.

Agus Pribadiono, *Transportasi Online vs Trasportasi Tradisional Non-Online Persaingan Tidak Sehat Aspek Pemanfaatan Aplikasi Oleh Penyelenggara Online*, Lex Jurnalica, Volume 13 Nomor 2, Agustus 2016.

Alsa Dwi Chayadi Talib. *Aspek Hukum Persaingan Bisnis Dalam Penerapan Tarif Moda Transportasi Udara*. Lex Societas. Vol III/No.7, 2015

Melisa Safitri. *Tinjauan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Konflik Antara Taksi Konvensional Dan Tkasi Online*.Jurnal Progesif. Vol. 6/No.2. 2015

Muhammad Farhan. *Analisis Filosofis dan Yuridis Peraturan Menteri Perhubungan No. 108 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak Dalam Trayek*.Vol.10/No.1. 2018.

C. Undang- Undang :

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

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

Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 5 (Penetapan Harga) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018
Tentang Angkutan Umum Sewa Khusus

Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata
Cara Penanganan Perkara

Peraturan KPPU Nomor 03 Tahun 2009 Tentang Pedoman Penerapan Pasal 1
Angka 10 Tentang Pasar Bersangkutan

D. Internet :

Advokat Bimo Prasetyo dalam artikel *Peran Pemerintah dalam Mengatur Bisnis
Jasa Berbasis Teknologi Aplikasi*, 2018

https://www.researchgate.net/publication/42353873_Penetapan_Harga_Price_Fixing_Antara_Para_Pelaku_Usaha_Yang_Bertentangan_Dengan_Undang-Undang_No_5_Tahun_1999

<https://kumparan.com/@kumparanbisnis/alasan-blue-bird-pilih-kerjasama-bareng-go-jek.amp>

<https://www.merdeka.com/uang/persaingan-mulai-tak-sehat-grab-atau-go-jek-berpotensi-mati.html>

<https://beritaasatu.com/teknologi/23870/19/01/2017/permenhub-322016-kontroversi-langgar-prinsip-ekonomi-kerakyatan.html>

<https://www.kompasiana.com/kertasputihkastrat/5968d4ee4b0a685ae0458922/kenayakan-tarif-taksi-online-apa-dampaknya>

<https://www.cnnindonesia.com/teknologi/20170702170225-185-225243/untung-buntung-pene>

<https://kaltim.prokal.co/read/news/297578-batas-tarif-bisa-munculkan-kartel.html>