

**TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRAKTEK MONOPOLI
DALAM PELAYANAN JASA TAKSI BANDARA YANG
DILAKUKAN PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG
BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
(Analisis Putusan No.18/KPPU/2009)**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Tugas-Tugas Dan Syarat-Syarat
Mencapai Gelar Sarjana Hukum**



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

Oleh :

**NAMA : TESSYA WIRANDA NASUTION
NPM : 1506200265**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA
UTARA
2020**



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474

Website : <http://www.umsu.ac.id>, <http://www.fahum.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id, fahum@umsu.ac.id

UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Bila menjawab surat ini, agar disebutkan nomor dan tanggalnya

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

NAMA : TESSYA WIRANDA NASUTION
NPM : 1506200265
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRAKTEK MONOPOLI DALAM PELAYANAN JASA TAKSI BANDARA YANG DILAKUKAN PT. ANGKASA PURA I (Persero) CABANG BANDARA INTERNETIONAL HASANUDDIN (Analisis Putusan Nomor 18/KPPU/2009)
PEMBIMBING : FAISAL RIZA, S.H., M.H

TANGGAL	MATERI BIMBINGAN	TANDA TANGAN
Sabtu 1 february 2020	Pengertian skripsi	
Senin-10 february Selasa-25-febru	Perbaikan penulisan kata dan kalimat perbaikan catatan kaki dan sumber pustaka	
29 - 2020 (sabtu)	perbaikan BAB I dan II	
4 Maret 2020	revisi jurnal hasil seminar skripsi	
20 Maret 2020	Bahas pengumpulan data	
1 April 2020	Perbaikan BAB IV, Metode, daftar pustaka jumlah halaman.	
9 juni 2020	Perbaikan kata pengantar, Abstrak	
29 juni 2020	Perbaiki lagi (TUGAS)	
28 Juli 2020	Bebah BUKU - Perbaiki - Daftar Sidal	

Diketahui,
Dekan Fak. Hukum UMSU

(Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H)

Pembimbing

(FAISAL RIZA, S.H., M.H)



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsuac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

NAMA : TESYA WIRANDA NASUTION
NPM : 1506200265
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRAKTEK MONOPOLI DALAM PELAYANAN JASA TAKSI BANDARA YANG DILAKUKAN PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN (Analisis Putusan No.18/KPPU/2009)

**Disetujui Untuk Disampaikan Kepada
Panitia Ujian**

Medan, 28 Juli 2020

DOSEN PEMBIMBING


FAISAL RIZA, S.H., M.H
NIDN: 0112068204



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsuac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Pendaftaran Skripsi Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, bagi:

NAMA : TESYA WIRANDA NASUTION
NPM : 1506200265
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRAKTEK MONOPOLI DALAM PELAYANAN JASA TAKSI BANDARA YANG DILAKUKAN PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN (Analisis Putusan No.18/KPPU/2009)

PENDAFTARAN : 03 Agustus 2020

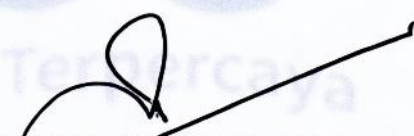
Dengan diterimanya Skripsi ini, sesudah Lulus dari Ujian Skripsi Penulis berhak memakai gelar:

SARJANA HUKUM (S.H)

Diketahui
DEKAN FAKULTAS HUKUM

PEMBIMBING


Dr. IDA HANIFAH, S.H., M.H
NIP: 196003031986012001


FAISAL RIZA, S.H., M.H
NIDN: 0112068204



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662

Website : <http://www.umsuac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

Bankir. Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

BERITA ACARA UJIAN MEMPERTAHANKAN SKRIPSI SARJANA BAGI MAHASISWA PROGRAM STRATA I

Panitia Ujian Sarjana Strata 1 Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dalam sidangnya yang diselenggarakan pada hari Rabu, Tanggal 05 Agustus 2020 Jam 08.30 WIB sampai dengan selesai, setelah mendengar, melihat, memperhatikan menimbang:

MENETAPKAN

NAMA : TESYA WIRANDA NASUTION
NPM : 1506200265
PRODI/BAGIAN : ILMU HUKUM/HUKUM BISNIS
JUDUL SKRIPSI : TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRAKTEK MONOPOLI DALAM PELAYANAN JASA TAKSI BANDARA YANG DILAKUKAN PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDARA INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN (Analisis Putusan No.18/KPPU/2009)


Dinyatakan : (B) Lulus Yudisium dengan Predikat Sangat Baik
() Lulus Bersyarat, Memperbaiki/Ujian Ulang
() Tidak Lulus


Setelah lulus, dinyatakan berhak dan berwenang mendapatkan gelar Sarjana Hukum (SH) dalam Bagian Hukum Bisnis.

PANITIA UJIAN

Ketua




Sekretaris


Dr. IDA HANIFAH, SH., M.H
NIP: 196003031986012001


FAISAL, SH., M.Hum
NIDN: 0122087502

ANGGOTA PENGUJI:

1. FAISAL RIZA, S.H., M.H
2. Dr. IDA NADIRAH, S.H., M.H
3. FAJARUDDIN, S.H., M.H

1. 
2. 
3. 



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI, PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Jalan Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6623301 Fax. (061) 6625474
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id
Bankir : Bank Syariah Mandiri, Bank Mandiri, Bank BNI 1946, Bank Sumut

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Tesya Wiranda Nst
NPM : 1506200265
Program : Strata - I
Fakultas : Hukum
Program Studi : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum Bisnis
Judul : **TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRAKTEK MONOPOLI
DALAM PELAYANAN JASA TAKSI BANDARA YANG
DILAKUKAN PT. ANGKASA PURA I (PERSERO)
CABANG BANDARA INTERNASIONAL SULTAN
HASANUDDIN (Analisis Putusan No.18/KPPU/2009)**

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian/karya saya sendiri, kecuali pada bagian-bagian yang dirujuk sumbernya.

Dan apabila ternyata di kemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik dari Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Juli 2020

Saya yang menyatakan

meterai

TESYA WIRANDA NST

**TINJAUAN HUKUM TERHADAP PRAKTEK MONOPOLI DALAM
PELAYANAN JASA TAKSI BANDARA YANG DILAKUKAN PT.
ANGKASA PURA I (PERSERO) CABANG BANDARA
INTERNASIONAL SULTAN HASANUDDIN
(ANALISIS PUTUSAN NO.18/KPPU/2009)**

**Tesya Wiranda Nasution, Faisal Riza, S.H., M.H
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
Jl. Kapten Muchtar Basri No.3, Glugur Darat II, Medan Timur, Kota Medan
No. Hp : 081396572882, Email : tesyawirandanst@gmail.com**

ABSTRAK

Secara khusus penelitian ini akan meninjau dugaan monopoli dan persaingan usaha tidak sehat berdasarkan Putusan KPPU Nomor 18/KPPU-I/2009 tentang PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin yang diduga melakukan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, dan berpotensi melanggar Pasal 17 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak sehat. PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin melarang membatasi operator angkutan yang dapat masuk ke Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 7 operator. AngkasaPura diduga telah memusatkan pasar dikekuasaan mereka, mereka juga yang menentukan dan menetapkan harga taksi yang beroperasi disana.

Penelitian ini merupakan jenis penelitian Normatif yang menggunakan sumber data Sekunder serta menganalisis data dengan metode analisis kualitatif berupa uraian-uraian kalimat yang mudah dimengerti oleh pembaca.

Berdasarkan hasil penelitian bahwa Bentuk Praktek Monopoli yang terjadi berupa Pada putusan No. 18/KPPU/2009 dinyatakan bahwa dugaan pelanggaran yang dilakukan terkait dengan Pasal 17 dan 19 di atas merupakan membatasi operator angkutan yang dapat masuk ke Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 7 operator, membatasi unit angkutan masing-masing operator taksi/sewa sebanyak 10 unit dan operator bus Damri sebanyak 2 unit dan menetapkan biaya operasional angkutan di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*). Bahwa Dampak adalah mengenai biaya operasional yang dinilai tidak seimbang dengan pembagian kuota unit taksi bandara yang mereka terima, operator tidak bisa beroperasi dengan baik karena terkendala dengan izin. PT. Angkasapura juga terkena dampak hukum atas perbuatan mereka yaitu PT. Angkasapura telah dinyatakan bersalah telah melanggar sebagian Pasal yang didugakan terhadap PT. Angkasapura. Bahwa Terkait dengan izin yang harus dimiliki oleh operator taksi jika ingin beroperasi di Bandara Sultan Hasanuddin Makasar menjadi sangat rancu.

Kata kunci: Praktek Monopoli, Pelayanan Jasa, Taksi, Bandara

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr.Wb

Alhamdulillah *rabbi`alamin*, Segala Puji dan Syukur bagi Allah SWT yang senantiasa memberikan rahmat dan karunia-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini sebagaimana mestinya dengan segala kekurangan dan kelebihannya, Sholawat beserta salam kepada Rasulullah Muhammadiyah SAW dan sahabatnya serta para pengikutnya hingga akhir zaman.

Sesuai dengan kaidah dan metode penelitian dan penyusunan yang telah ditetapkan keberhasilan penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan moral dan material serta bimbingan dari berbagai pihak baik secara langsung maupun tidak langsung yang paling utama saya ucapkan beribu kali terima kasih kepada kedua orang tua saya yang telah mendukung moral dan material sehingga semangat kuliah dan selesai pada saat yang diharapkan, selanjutnya pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Orang tua saya yang paling saya cintai dan sayangi, Ayahanda Syawaluddin Nasution dan Ibunda saya Usriani yang telah memberikan kekuatan moral dan psikis kepada saya dalam menjalani pendidikan dan kehidupan dari masa kecil hingga sampai sekarang ini.
2. Bapak Dr. Agussani, M.AP selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Ibu Dr. Ida Hanifah, S.H., M.H selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Faisal, S.H., M.Hum selaku Wakil Dekan I, dan Bapak Zainuddin, S.H., M.H selaku Wakil Dekan III Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Rachmad Abduh, S.H., M.H, selaku Kepala Bagian Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Bapak Faisal Riza, S.H., M.H, selaku Dosen Pembimbing Skripsi, Terima kasih atas waktu dan ilmu yang telah diberikan kepada penulis dalam menyelesaikan dan menyempurnakan materi penulisan dalam skripsi ini

7. Seluruh Dosen Pengajar dan Pegawai Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah membantu kami mendapatkan informasi dan urusan kampus.
8. Kepada teman Inal, Sukdev, Pinky, Ade, Elvi, Gusti dan Rahmah. Dan terima kasih kepada seluruh teman-teman saya yang tidak bisa ucapkan namanya satu persatu yang telah mendoakan penulis supaya selalu sehat dalam mengerjakan Skripsi.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu secara langsung yang telah memberikan bantuan dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini. Penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya semoga mendapat balasan yang berlipat ganda dari Allah SWT, serta tidak lupa juga penulis memohon maaf atas semua kekurangan dan kesalahan yang ada selama penulisan skripsi ini, semoga akan lebih baik lagi kedepannya dan skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan siapa saja yang membacanya demi kemajuan Ilmu Pendidikan.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Medan, Agustus 2020

Penulis

Tesya Wiranda Nasution

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI.....	iv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
1. Rumusan Masalah	9
2. Faedah Penelitian	9
B. Tujuan Penelitian	10
C. Definisi Operasional	11
D. Keaslian Penelitian	12
E. Metode Penelitian	13
1. Jenis dan Pendekatan Penelitian	13
2. Sifat Penelitian	14
3. Sumber Data	14
4. Alat Pengumpul Data	16
5. Analisis Data	17
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Praktek Monopoli	18
B. Tinjauan Umum Badan Usaha Milik Negara yang Boleh Melakukan Monopoli	24

BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan PT. Angkasa Pura I (PERSERO)	31
B. Akibat Dari Adanya Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan PT. Angkasa Pura I (PERSERO)	48
C. Analisis Putusan No. 18/KPPU/2009 Tentang Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan oleh PT. Angkasa Pura.....	63

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan	75
B. Saran	76

DAFTAR PUSTAKA

BAB I

PENDAHULUAN

F. Latar Belakang

Dunia bisnis merupakan tempat persaingan yang memiliki dinamika tersendiri dan hal itu tidak dapat dihindari keberadaannya. Para pembisnis banyak yang menilai bahwa sebuah persaingan adalah sebuah hal yang negatif, karena dianggap dapat mengancam bisnis masing-masing dan mengakibatkan kurangnya profit yang akan didapat. Padahal persaingan bisnis tidak bersifat demikian, persaingan bisnis dapat dilakukan dengan cara yang sehat tanpa merugikan pembisnis yang lain yang notabene menjadi pesaing.

Pembisnis atau biasa disebut pelaku usaha di Indonesia menjalankan kegiatan usahanya dengan dasar demokrasi ekonomi dengan mempertimbangkan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan publik. Undang-Undang Persaingan Usaha adalah Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang memiliki tujuan untuk menciptakan pasar yang kompetitif untuk menciptakan persaingan yang baik dan sehat.

Monopoli adalah komponen utama yang akan membuat kekayaan terkonsentrasi ditangan segelintir kelompok sehingga dapat menciptakan kesenjangan sosial dan ekonomi. Kepemilikan dan penguasaan aset kekayaan ditangan individu adalah sesuatu yang diperbolehkan. Namun demikian ketika kebebasan tersebut dimanfaatkan untuk menciptakan praktek-praktek

monopolistik yang merugikan, maka adalah tugas dan kewajiban negara untuk melakukan intervensi dan koreksi.¹

Persaingan merupakan suatu kondisi yang selalu lekat dengan karakteristik manusia, dimana manusia selalu memiliki kecenderungan untuk saling mengungguli manusia lain dalam banyak hal. Salah satu persaingan dibidang 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 dengan 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 semurah mungkin. Selain itu kondisi persaingan juga dapat merangsang peningkatan buku produk. Pelayanan, produksi, dan teknologi.

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

¹Mashur Malaka. "Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha" *dalam jurnal Al-Adl* Vol. 7 No. 2 Juli 2014.

²Fernando JPP Dairi. 2012. "Tinjauan Yuridis Praktek Monopoli Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha (Studi Kasus Praktek Layanan Jasa Taksi Di Bandara Hang Nadim Sesuai dengan Putusan KPPU 28/KPPU-I/2007). (Skripsi) Universitas Indonesia, Depok.

Penelitian ini akan berusaha meninjau dugaan monopoli yang dilakukan dilingkungan bandar angkutan udara. Ida Nadirah mengemukakan dalam bukunya bahwa angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar yang lain atau beberapa bandar udara.³

Secara khusus penelitian ini akan meninjau dugaan monopoli dan persaingan usaha tidak sehat berdasarkan Putusan KPPU Nomor 18/KPPU-I/2009 tentang PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin yang diduga melakukan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, dan berpotensi melanggar Pasal 17 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak sehat.

Berdasarkan Pasal 17 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak sehat, Pasal tersebut menyatakan:

1. Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.
2. Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:
 - a. Barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau
 - b. Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau
 - c. Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin melarang membatasi operator angkutan yang dapat masuk ke Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 7 operator (4 operator taksi, 2 operator

³ Ida Nadirah. 2019. *Hukum Dagang dan Bisnis Indonesia*. Medan: Pustaka Prima, halaman 188.

angkutan sewa, dan 1 operator bus Damri). Angkasa Pura diduga telah memusatkan pasar dikekuasaan mereka, mereka juga yang menentukan dan menetapkan harga taksi yang beroperasi disana.

Pengelolaan bandara merupakan masalah vital dalam sistem transportasi di Indonesia. Negara Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jarak tempuh antar pulau yang jauh membuat keberadaan transportasi udara sangatlah penting dalam menghubungkan dan memperpendek waktu tempuh bagi setiap masyarakat Indonesia. Dengan posisinya yang sangat penting seharusnya bandara juga diharap mampu melayani konsumennya dengan baik dan benar.

Berdasarkan uraian di atas, maka penulis tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Tinjauan Hukum Terhadap Praktek Monopoli dalam pelayanan jasa taksi bandara yang dilakukan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (Analisis Putusan No.18/KPPU/2009)”**

3. Rumusan Masalah

Adapun yang menjadi batasan permasalahan yang akan diteliti terangkum dalam rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana praktek monopoli dalam pelayanan jasa taksi bandara yang dilakukan PT. Angkasa Pura I (Persero)?
- b. Bagaimana akibat dari adanya praktek monopoli dalam pelayanan jasa taksi bandara yang dilakukan PT. Angkasa Pura I (Persero)?

- c. Bagaimana analisis putusan No. 18/KPPU/2009 Tentang praktek monopoli dalam pelayanan jasa taksi bandara yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura?

4. Faedah Penelitian

Merujuk pada rumusan masalah yang akan diteliti sebagaimana disebutkan di atas, penelitian ini diharapkan dapat memberikan faedah sebagai berikut:

- a. Secara teoritis penelitian ini diharapkan dapat menjadi salah satu sumber literatur di bidang Hukum Bisnis terutama terkait dengan Praktek Monopoli dalam pelayanan jasa taksi bandara yang dilakukan PT. Angkasapura (Persero) (Analisis putusan No.18/KPPU/2009).
- b. Secara praktis sebagai suatu bentuk sumbangan saran sebagai buah pemikiran bagi pihak yang berkepentingan seperti pihak akademisi yang sedang melakukan penelitian akan prakter monopoli, dan pihak pelaku usaha lainnya agar terhindar dari kegiatan monopoli yang tentu saja kedua phak yang disebutkan di atas ada dalam kerangka persoalan Praktek Monopoli dalam pelayanan jasa taksi bandara yang dilakukan PT. Angkasapura (Persero) (Analisis putusan No.18/KPPU/2009).

G. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian harus tergambar secara tegas apa yang hendak dicapai di dalam melaksanakan penelitian tersebut. Tujuan penelitian harus bertitik tolak dari permasalahan. Bahkan harus terlihat tegas jika permasalahan ada 3 (tiga)

maka tujuan penelitian pun harus 3 (tiga). Ketiga hal tersebutlah yang menjadi pokok permasalahan yang intisarinya harus terlihat pada kesimpulan.⁴

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui praktek monopoli dalam pelayanan jasa taksi bandara yang dilakukan PT. Angkasa Pura I (Persero).
2. Untuk mengetahui akibat dari adanya praktek monopoli dalam pelayanan jasa taksi bandara yang dilakukan PT. Angkasa Pura I (Persero).
3. Untuk mengetahui analisis putusan No. 18/KPPU/2009 Tentang praktek monopoli dalam pelayanan jasa taksi bandara yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura.

H. Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara definisi-definisi/konsep-konsep khusus yang akan diteliti. Konsep merupakan salah satu unsur konkrit dari teori. Namun demikian, masih diperlukan penjabaran lebih lanjut dari konsep ini dengan jalan memberikan definisi operasionalnya.⁵

Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan yaitu mekanisme penggabungan perkara gugatan ganti kerugian atas tindak pidana penggelapan, maka dapat diterangkan definisi operasional penelitian dimaksud, yaitu:

⁴Ida Hanifah Dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Pustaka Prima, halaman 16.

⁵*Ibid.*, halaman 17

1. Monopoli menurut Undang-Undang No 5 Tahun 1999 adalah penguasaan atas produk dan/atau pemasaran barang dan/atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha.
2. Praktek Monopoli menurut Undang-Undang No 5 Tahun 1999 adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.
3. Taksi Bandara adalah pelayanan jasa yang diberikan dalam bentuk transportasi darat yang beroperasi dilingkungan Bandara.
4. 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.⁶
5. Badan Usaha Milik Negara, yang dimaksud Badan Usaha Milik Negara dalam penelitian ini adalah PT. Angkasa Pura.

I. Keaslian Penelitian

1. Skripsi Fernando Jpp Dairi, NPM 0806342094, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Indonesia Depok, tahun 2012 yang berjudul “Tinjauan Yuridis Praktek Monopoli Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha (Studi Kasus : Praktek Monopoli Pelayanan Jasa Taksi Di Bandara Hang Nadim

⁶Fernando JPP Dairi. 2012. “Tinjauan Yuridis Praktek Monopoli Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha (Studi Kasus Praktek Layanan Jasa Taksi Di Bandara Hang Nadim Sesuai Dengan Putusan KPPU 28/KPPU-I/2007). (Skripsi) Program Studi Ilmu Hukum Universitas Indonesia Depok.

Sesuai Dengan Putusan Kppu : 28/Kppu-I/2007. Skripsi ini merupakan penelitian Normatif yang membahas tentang Praktik Monopoli yang dilakukan di bandara hang nadim melalui putusan KPPU. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian tersebut di atas adalah perumusan masalah yang terkait dengan pembahasan di dalamnya dan juga perbedaan terletak pada putusan KPPU yang dijadikan acuan untuk di analisis.

2. Skripsi Dewi Yanti NPM 1212011094 mahasiswi Fakultas Hukum Universitas Bandar Lampung Tahun 2017, yang berjudul “Pelanggaran Hukum Persaingan Usaha Pada Pelayanan Jasa Penanganan Pesawat Udara Didarat Di Bandar Udara Gusti Ngurah Rai” skripsi ini merupakan penelitian empiris yang bertujuan untuk memahami bagaimana pelanggaran hukum atas persaingan usaha pada jasa pelayanan bandara ngurah rai. Perbedaan terletak pada fokus pembahasan dan objek pembahasan.

J. Metode Penelitian

Penelitian pada hakikatnya adalah rangkaian kegiatan ilmiah, dan karena itu menggunakan metode-metode ilmiah untuk menggali dan memecahkan permasalahan. Penelitian ini dirangkai sedemikian rupa dengan menggunakan metode ilmiah. Metode penelitian merupakan salah satu faktor suatu permasalahan yang akan dibahas, dimana metode penelitian merupakan cara yang memiliki tujuan untuk mencapai penelitian ilmiah, sesuai dengan rumusan permasalahan dan tujuan penelitian. Metodologi merupakan suatu unsur yang mutlak yang harus

ada di dalam penelitian dan pengembangan ilmu pengetahuan. Istilah “metodelogi” berasal dari kata “metode” yang berarti “jalan ke”. Terhadap pengertian metodelogi, biasanya diberikan arti-arti sebagai logika dari penelitian ilmiah, studi terhadap prosedur dan teknik penelitian.⁷ Jadi metode penelitian yang dilakukan meliputi:

6. Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian Normatif disebut juga penelitian hukum doktrinal, dimana hukum dikonsepsikan sebagai apa yang tertulis peraturan perundang-undangan, dan penelitian terhadap sistematika hukum dapat dilakukan pada peraturan perundang-undangan tertentu atau hukum tertulis. Dengan pendekatan analisis putusan 18/KPPU/2009.⁸

7. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif analisis, Penelitian deskriptif merupakan metode penelitian yang berusaha melihat objek penelitian dengan apa adanya, bertujuan untuk memberikan data hasil dari meneliti suatu keadaan atau fakta-fakta yang ada dilingkup masyarakat yang akan dideskripsikan dengan jelas agar dapat diterima dan dipahami oleh pembaca dan dapat menggambarkan bagaimana Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang dilakukan PT. Angkasa Pura ditinjau dari putusan KPPU 18/KPPU/2009.

⁷Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penenlitan Hukum*. Jakarta: UI-Perss, halaman 5.

⁸Ida Hanifah, *Op.Cit.*, halaman 19.

8. Sumber Data

Sesuai dengan jenis penelitian ini yaitu penelitian hukum normatif atau penelitian hukum kepustakaan, maka sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah bersumber dari Data Hukum Islam, dan Data Sekunder.

a. Sumber Data Hukum Islam

Data yang bersumber dari hukum islam; yaitu Al-Quran dan Hadist (Sunah Rasul). Data yang bersumber dari hukum islam tersebut lazim disebut juga dengan kewahyuan. Dalam rangka pengamalan Catur Dharma Perguruan Tinggi Muhammadiyah yaitu salah satunya adalah “menanamkan dan mengamalkan nilai-nilai ajaran Al-Islam dan Kemuhammadiyah”.⁹

b. Data Skunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari studi kepustakaan yang relevan pada penelitian ini. Data sekunder adalah data yang bersumber dari studi kepustakaan (*library research*) yang berkaitan dengan data pustaka yang tercantum dalam dokumen-dokumen. Studi kepustakaan yang dimaksud adalah peraturan hukum yang berlaku yang tentunya berkaitan dengan penelitian ini. Dalam penelitian ini, sumber data skunder meliputi;

1) Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat,

berupa;

a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

b) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan

Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat

⁹*Ibid.*, halaman 20.

- c) Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen
- 2) Bahan hukum sekunder adalah bahan hukum yang didapat dari bahan pustaka atau dari penelitian yang sudah terakreditasi sebelumnya, tentunya yang terkait atau relevan dengan penelitian ini seperti; buku, jurnal ilmiah, majalah dan lain sebagainya.
- 3) Bahan hukum tersier, adalah bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, dengan begitu penelitian yang dilakukan akan semakin baik dan terkesan jujur. Agar sebuah tulisan ilmiah terbebas dari tindakan plagiat, maka seorang penulis harus bertindak jujur serta berterus terang darimana sebuah tulisan diambil apabila tidak merupakan idenya sendiri.¹⁰

9. Alat Pengumpul Data

Alat pengumpul data yang dipergunakan dalam penelitian ini melalui dua cara, yaitu:¹¹

- a. Studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan secara langsung dengan mengunjungi toko-toko buku, perpustakaan (baik di dalam maupun di luar kampus Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara) guna menghimpun data skunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini.
- b. Studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan dua cara yaitu:

¹⁰Ramlan, Tengku, dan Nurul. 2017. *Malu Menjadi Plagiator*, Malang:Inteligensia Media, halaman. 87.

¹¹ Ida Hanifah, *Op.Cit.*, halaman 22.

- 1) *Offline*, yaitu mengumpulkan data studi kepustakaan secara langsung dengan mengunjungi toko-toko buku, perpustakaan, guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.
- 2) *Online*, yaitu studi kepustakaan yang dilakukan dengan cara *searching* melalui media internet guna menghimpun data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian.

10. Analisis Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini dikelompokkan sesuai dengan penelitian dan diteliti serta dievaluasi keabsahannya. Setelah itu dianalisis secara kualitatif dan akan diuraikan secara deskriptif analisis dalam bentuk uraian kalimat yang dituliskan melalui skripsi.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan pustaka berisi uraian sistematis tentang keterangan-keterangan yang dikumpulkan dari kepustakaan. Data yang berasal dari kepustakaan, harus ada hubungannya dengan penelitian dan menunjang pembahasan yang akan diteliti. Selain itu, tinjauan pustaka juga memuat tentang, konsep-konsep hukum yang diperoleh baik dari buku-buku, jurnal ilmiah, yurisprudensi maupun perundang-undangan yang berkaitan dengan objek yang diteliti.¹²

C. Praktek Monopoli

1. Pengertian Monopoli

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yang dimaksud dengan monopoli adalah penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha. Praktik monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produk dan/atau pemasaran atas barang dan/atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum. 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.¹³

¹²Ida Hanifah, *Op.Cit.*, halaman 18

¹³Toman Sony Tambunan dan Wilson RG Tambunan. 2019. *Hukum Bisnis*. Jakarta: Prenada Media Group, halaman 157.

Kepada istilah pemusatan kegiatan ekonomi, diberikan arti oleh perundang-undangan sebagai suatu penguasaan yang nyata atas suatu pasar oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang atau jasa. Dan dengan demikian, istilah posisi dominan yang dimaksudkan adalah suatu keadaan dimana pelaku usaha tidak mempunyai pesaing yang berarti di pasar yang bersangkutan dalam kaitannya dengan kemampuan keuangan, kemampuan akses pada pasokan atau penjualan, serta kemampuan untuk menyesuaikan pasokan atau permintaan barang dan atau jasa.¹⁴

Kemudian, hukum mengartikan persekongkolan atau konspirasi di pasar sebagai suatu bentuk kerjasama yang dilakukan oleh pelaku usaha dengan pelaku usaha lain dengan maksud untuk menguasai pasar yang bersangkutan bagi kepentingan pelaku usaha yang bersengkongkol. Monopoli harus dilarang dan diatur oleh hukum karena tindakan monopoli dapat memberikan dampak negatif terhadap harga barang dan atau jasa, kualitas barang dan atau jasa, dan kuantitas barang dan atau jasa. Dalam melarang kegiatan yang mengakibatkan timbulnya monopoli, hukum menggunakan dua pendekatan yaitu pendekatan *Per Se*, dan Pendekatan *Rule Of Reason*.¹⁵

Pendekatan *Per Se* yang dimaksudkan adalah bahwa dengan hanya melakukan tindakan yang dilarang, demihukum tindakan tersebut dianggap bertentangan dengan hukum yang berlaku. sementara yang dimaksud dengan pendekatan *Rule Of Reason* adalah bahwa dengan telah terbukti dilakukannya tindakan tersebut saja, tidak otomatis tindakan tersebut sudah bertentangan

¹⁴Munir Fuady. 2012. *Pengantar Hukum Bisnis*. Bandung: Citra Aditya Bakti. halaman 213-214.

¹⁵*Ibid.*, halaman 214.

dengan hukum, tetapi harus dilihat dulu sejauh mana akibat dari tindakan tersebut menimbulkan monopoli atau akan mengakibatkan kepada persaingan curang.¹⁶

Larangan dan pengaturan tentang monopoli ini diatur dalam perundang-undangan yang berkenaan dengan monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Tujuan pengaturannya adalah agar tercapai keadilan dan efisiensi dipasar dengan jalan menghilangkan distorsi pasar sebagai berikut:¹⁷

- a. Mencegah penguasaan pangsa pasar yang besar oleh seorang atau segelintir pelaku usaha
- b. Mencegah timbulnya hambatan terhadap entri dari pelaku pasar pendatang baru
- c. Menghambat atau mencegah perkembangan pelaku usaha pasar yang merupakan pesaingnya.

2. Posisi Dominan Pemicu Monopoli

Pada perspektif ekonomi, posisi dominan adalah posisi yang ditempati oleh perusahaan yang memiliki pangsa pasar terbesar. Dengan pangsa pasar yang besar itu, perusahaan memiliki market power. Dengan market power itu, perusahaan dominan dapat melakukan tindakan atau strategi tanpa dapat dipengaruhi oleh perusahaan pesaingnya.¹⁸

Undang-Undang Republik Indonesia No 5 Tahun 1999, yang dimaksud dengan posisi dominan adalah keadaan dimana pelaku usaha tidak mempunyai pesaing yang berarti di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan pangsa pasar

¹⁶*Ibid.*,

¹⁷*Ibid.*, halaman 215.

¹⁸ Rizkia Amelia Sania Putri. 2015. "Pelanggaran Hukum Persaingan Usaha Di Bidang Pengusahaan Bandar Udara Dalam Putusan-Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha". (*Tesis*) Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

yang dikuasai, atau pelaku usaha mempunyai posisi tertinggi diantara pesaingnya di pasar bersangkutan dalam kaitan dengan kemampuan keuangan, kemampuan akses pada pasokan atau penjualan, serta kemampuan untuk menyesuaikan pasokan atau permintaan barang atau jasa tertentu.

Berdasarkan pasal ini, untuk dikatakan memiliki posisi dominan, syarat atau parameter penting yang diberlakukan ialah pelaku usaha mempunyai posisi tertinggi di antara pesaingnya dalam kaitan pangsa pasar, kemampuan keuangan, kemampuan akses pada pasokan atau penjualan, serta kemampuan untuk menyesuaikan pasokan atau permintaan barang atau jasa tertentu. Oleh karena itu menurut hukum hanya satu pesaing (yang mempunyai posisi dominan) yang dapat menguasai posisi dominan di pasar bersangkutan. Tetapi, Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tidak menjelaskan apakah syarat-syarat atau parameter tersebut harus dipenuhi secara kumulatif atau alternatif. Tetapi ciri penting bagi pelaku usaha yang mempunyai posisi dominan adalah jika pelaku usaha itu dapat melakukan persaingan usaha tidak sehat pada pasar yang bersangkutan secara mandiri atau individu tanpa memperhitungkan pesaing-pesaingnya.

Secara teori, ada 3 (tiga) jenis pendekatan yang dapat dilakukan untuk menentukan ada tindakan posisi dominan ini yaitu dengan mengukur kinerja perusahaan, persaingan, dan struktur perusahaan, yakni antara lain bahwa “Pendekatan pertama adalah pendekatan yang dilakukan dengan mengukur tingkat devisanya terhadap norma-norma persaingan yang sehat. Dengan pendekatan ini, diukur berapa jauh devisi harga penjualan barang atau jasa yang diproduksi perusahaan itu melenceng dari biaya marjinalnya, atau berapa selisih laba

perusahaan tersebut dengan laba rata-rata perusahaan sejenis. Pengujian dengan pengukuran kinerja ini tidak sepenuhnya memuaskan, akan tetapi di negara-negara maju pendapatan ini cukup sering digunakan dalam memeriksa kasus-kasus anti monopoli. Pendekatan kedua adalah dengan menguji perilaku perusahaan dalam persaingan, tes ini dilakukan dengan mempelajari sensitivitas penjualan perusahaan tersebut terhadap perubahan harga dan jumlah penjualan yang dilakukan oleh pesaingnya. Pendekatan ketiga adalah tes dengan pendekatan structural, Tes ini dilakukan dengan menghitung jumlah perusahaan yang bergerak disuatu pasar tertentu dan kemudian membandingkan volume penjualan (pangsa pasar) yang dikuasai masing-masing perusahaan. Perusahaan dengan pangsa pasar terbesar dianggap memiliki posisi paling dominan dan memiliki posisi paling dominan dan memiliki kekuatan monopoli”¹⁹.

Penguasaan posisi dominan di dalam hukum persaingan usaha sebenarnya tidak dilarang, sepanjang pelaku usaha itu dalam mencapai posisi dominannya atau menjadi pelaku usaha yang lebih unggul (*market leader*) pada pasar yang bersangkutan atas kemampuannya sendiri dengan cara yang fair. Namun, berdasarkan pendekatan struktur dan perilaku pasar dalam posisi dominan, diperoleh gambaran bahwa struktur pasar yang terdapat pelaku usaha yang memiliki posisi dominan akan bergerak mendekati struktur monopoli dan perilaku pasarnya pun akan menyerupai monopolis. Logikanya, semakin besar penguasaan pasar oleh pelaku usaha yang mempunyai posisi dominan, maka persaingan semakin berkurang dan kemudian menghilang, kondisi ini yang menjadikan posisi

¹⁹ Ilma Hanifah. “Praktik Monopoli Yang Dilakukan Oleh Perusahaan Air Minum Dalam Kemasan (Studi Kasus: Putusan KPPU Nomor 22/KPPU-I/2016)” dalam Jurnal Jurist-Diction Vol. 2 No. 1 Januari 2019.

dominan menjadikan *competition policy* semakin menjauh dari tujuan utamanya yakni untuk mempromosikan dan mewujudkan persaingan usaha tetap ada dan berlangsung sehat.²⁰

Dalam ilmu hukum persaingan usaha, umumnya penyalahgunaan posisi dominan dibedakan dalam dua tipe perilaku bisnis, yaitu:²¹

- a. Penyalahgunaan eksploitasi, dimana suatu perusahaan memanfaatkan kekuatan pasar yang dimilikinya dengan menerapkan harga tinggi kepada konsumennya, membuat diskriminasi di antara konsumen, membayar harga rendah kepada penyalur barang, atau dengan cara-cara lainnya yang berkaitan dengan itu semua;
- b. Penyalahgunaan eksklusivitas, di mana suatu perusahaan mencoba untuk menekan pasar dengan cara menolak bertransaksi dengan perusahaan pesaing, meningkatkan biaya perusahaan pesaing ketika perusahaan itu ingin masuk ke dalam pasar yang sama, dengan menetapkan harga rendah yang sulit dicapai pada perusahaan pesaing (*predatory pricing*).

Dengan demikian, Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 sebenarnya tidak melarang bagi pelaku usaha memiliki kedudukan posisi dominan di dalam pasar, asalkan tidak menyalahgunakan posisi dominan yang dimilikinya.

²⁰ Rizkia Amelia Sania Putri. 2015. "Pelanggaran Hukum Persaingan Usaha Di Bidang Pengusahaan Bandar Udara Dalam Putusan-Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha". (*Tesis*) Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

²¹ Rizkia Amelia Sania Putri. 2015. "Pelanggaran Hukum Persaingan Usaha Di Bidang Pengusahaan Bandar Udara Dalam Putusan-Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha". (*Tesis*) Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Pasal 25 dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999, disebutkan bahwa pelaku usaha dialrang menggunakan posisi dominan baik secara langsung maupun tidak langsung untuk:

- a. Menetapkan syarat-syarat perdagangan dengan tujuan untuk mencegah dan/atau menghalangi konsumen memperoleh barang dan atau jasa yang bersaing, baik dari segi harga maupun kualitas.
- b. Membatasi pasar dan pengembangan teknologi.
- c. Menghambat pelaku usaha lain yang berpotensi menjadi pesaing untuk memasuki pasar bersangkutan.

Pelaku usaha memiliki posisi dominan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 apabila satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai 50% atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu, dan dua atau tiga pelaku usaha atau kelompok pelaku usaha menguasai 75% atau lebih pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

D. Tinjauan Umum Badan Usaha Milik Negara yang Boleh Melakukan Monopoli

Pasal 50 Undang-Undang No 5 Tahun 1999 mengemukakan bahwa terdapat beberapa pengecualian dari ketentuan-ketentuan yang ada pada Undang-Undang tersebut, antara lain:

1. Perbuatan dan atau perjanjian yang bertujuan melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
2. Perjanjian yang berkaitan dengan hak atas kekayaan intelektual seperti lisensi, paten, merek dagang, hak cipta, desain produk industri, rangkaian elektronik terpadu, dan rahasia dagang, serta perjanjian yang berkaitan dengan waralaba;

3. Perjanjian penetapan standart teknis produk barang dan atau jasa yang tidak mengekang dan menghalangi persaingan;
4. Perjanjian dalam rangka keagenan yang isinya tidak memuat ketantuan untuk memasok kembali barang dan atau jasa dengan harga yang lebih rendah daripada harga yang telah diperjanjikan;
5. Perjanjian kerjasama penelitian untuk peningkatan atau perbaikan standart hidup masyarakat luas;
6. Perjanjian Internasional yang telah diratifikasi oleh pemerintah Republik Indonesia;
7. Perjanjian dan atau perbuatan yang bertujuan untuk ekspor yang tidak mengganggu kebutuhan dan atau pasokan pasar dalam negeri;
8. Pelaku usaha yang tergolong dalam usaha kecil;
9. Kegiatan usaha koprasi yang secara khusus bertujuan untuk melayani anggotanya.

Selanjutnya Pasal 51 juga telah mengemukakan bahwa BUMN mendapat pengecualian untuk boleh melakukan kegiatan Monopoli, yang berbunyi “ Monopoli dan atau pemusatan kegiatan yang berkaitan dengan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang menguasai hajat hidup orang banyak serta cabang-cabang produksi yang penting bagi Negara diatur dengan Undang-Undang dan diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dan atau Badan atau Lembaga yang ditunjuk oleh pemerintah”.

Berdasarkan bunyi Pasal 50 dan 51 di atas, BUMN diberi pengecualian untuk dapat atau diperbolehkan untuk melakukan kegiatan Monopoli, tetapi bukan semua BUMN mendapat pengecualian tersebut, BUMN yang dibentuk dan diperintahkan langsung oleh Undang-Undang atau Pemerintahlah yang dapat diberi pengecualian. Pada faktanya menurut Putusan No. 18/kppu/2009 bahwa PT. Angkasapura bukanlah BUMN yang berada atau dibentuk langsung oleh Undang-Undang, hal tersebut tercermin pada identitas terlapor yang tercantum pada Putusan KPPU tersebut bahwa PT. Angkasa Pura Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makasar adalah unit pelaksana PT. Angkasa Pura yang berada

dibawah dan bertanggung jawab kepada direksi yang dipimpin oleh seorang General Manager, bahwa organisasi dan tata kerja PT. Angkasa Pura tersebut di atas ditetapkan berdasarkan Keputusan Direksi No. KEP.93/OM.00/2005 tanggal 21 Desember 2005, bahwa PT. Angkasa Pura tersebut di atas memiliki fungsi pengelolaan kegiatan usaha pelayanan jasa kebandaraan sesuai dengan pedoman dan kebijaksanaan yang digariskan oleh Direksi PT. Angkasa Pura.

Berdasarkan uraian analisis Putusan KPPU di atas, maka terlihat jelas bahwa PT. Angkasa Pura bukanlah Badan Usaha Milik Negara yang berada langsung atau diperintahkan langsung oleh Undang-Undang melainkan berpedoman dan berada dibawah dewan direksi perusahaan tersebut, oleh karena itu PT. Angkasa Pura tentunya tidak termasuk BUMN yang dimaksud pada Pasal 51 dan tentunya tidak diperbolehkan melakukan kegiatan Monopoli.

1. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU)

a. Pengertian KPPU

Undang-Undang No 5 Tahun 1999 menyatakan dengan jelas definisi dari KPPU, Komisi Pengawas Persaingan Usaha adalah komisi yang dibentuk untuk mengawasi pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya agar tidak melakukan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

b. Tugas dan Wewenang KPPU

Menurut Pasal 35 Undang-Undang No 5 Tahun 1999 Tugas Komisi Pengawas Persaingan Usaha adalah melakukan penilaian terhadap perjanjian yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 4 sampai dengan Pasal 16 Undang-undang

tersebut lalu melakukan penilaian terhadap kegiatan usaha dan atau tindakan pelaku usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 24, tugas berikutnya adalah melakukan penilaian terhadap ada atau tidak adanya penyalahgunaan posisi dominan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 25 sampai dengan Pasal 28, selanjutnya mengambil tindakan sesuai dengan wewenang Komisi sebagaimana diatur dalam Pasal 36, Komisi Pengawas Persaingan Usaha dapat memberikan saran dan pertimbangan terhadap kebijakan Pemerintah yang berkaitan dengan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat, menyusun pedoman dan atau publikasi yang berkaitan dengan Undangundang ini dan tugas terakhir dari KPPU adalah memberikan laporan secara berkala atas hasil kerja Komisi kepada Presiden dan Dewan Perwakilan Rakyat.

Selanjutnya Menurut Pasal 35 Undang-undang No 5 Tahun 1999 Wewenang Komisi meliputi, menerima laporan dari masyarakat dan atau dari pelaku usaha tentang dugaan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat, melakukan penelitian tentang dugaan adanya kegiatan usaha dan atau tindakan pelaku usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat lalu melakukan penyelidikan dan atau pemeriksaan terhadap kasus dugaan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang dilaporkan oleh masyarakat atau oleh pelaku usaha atau yang ditemukan oleh Komisi sebagai hasil penelitiannya, setelah dilakukan

penyelidikan lalu menyimpulkan hasil penyelidikan dan atau pemeriksaan tentang ada atau tidak adanya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat setelah itu memanggil pelaku usaha yang diduga telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan undang-undang ini lalu memanggil dan menghadirkan saksi, saksi ahli, dan setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran terhadap ketentuan undang-undang ini, setelah itu meminta bantuan penyidik untuk menghadirkan pelaku usaha, saksi, saksi ahli, atau setiap orang sebagaimana dimaksud huruf e dan huruf f, yang tidak bersedia memenuhi panggilan Komisi, meminta keterangan dari instansi Pemerintah dalam kaitannya dengan penyelidikan dan atau pemeriksaan terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan undang-undang ini lalu KPPU juga berwenang untuk mendapatkan, meneliti, dan atau menilai surat, dokumen, atau alat bukti lain guna penyelidikan dan atau pemeriksaan setelah itu memutuskan dan menetapkan ada atau tidak adanya kerugian di pihak pelaku usaha lain atau masyarakat lalu memberitahukan putusan Komisi kepada pelaku usaha yang diduga melakukan praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat dan menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan Undang-undang ini.

c. Keanggotaan KPPU

Pasal 31 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 menyatakan:

- 1) Komisi terdiri atas seorang Ketua merangkap anggota, seorang Wakil Ketua merangkap anggota, dan sekurang-kurangnya 7 (tujuh) orang anggota.
- 2) Anggota Komisi diangkat dan diberhentikan oleh Presiden atas persetujuan Dewan Perwakilan Rakyat.
- 3) Masa jabatan anggota Komisi adalah 5 (lima) tahun dan dapat diangkat kembali untuk 1 (satu) kali masa jabatan berikutnya.

- 4) Apabila karena berakhirnya masa jabatan akan terjadi kekosongan dalam keanggotaan Komisi, maka masa jabatan anggota dapat diperpanjang sampai pengangkatan anggota baru.

Menurut Pasal 32 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Persyaratan

keanggotaan Komisi Pengawas Persaingan Usaha adalah:

- 1) Warga negara Republik Indonesia, berusia sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) tahun dan setinggi-tingginya 60 (enam puluh) tahun pada saat pengangkatan;
- 2) Setia kepada Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945;
- 3) Beriman dan bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa;
- 4) Jujur, adil, dan berkelakuan baik;
- 5) Bertempat tinggal di wilayah negara Republik Indonesia;
- 6) Berpengalaman dalam bidang usaha atau mempunyai pengetahuan dan keahlian di bidang hukum dan atau ekonomi;
- 7) Tidak pernah dipidana;
- 8) Tidak pernah dinyatakan pailit oleh pengadilan; dan
- 9) Tidak terafiliasi dengan suatu badan usaha.

Menurut Pasal 33 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Keanggotaan

Komisi Pengawas Persaingan Usaha berhenti, karena:

- 1) Meninggal dunia;
- 2) Mengundurkan diri atas permintaan sendiri;
- 3) Bertempat tinggal di luar wilayah negara Republik Indonesia;
- 4) Sakit jasmani atau rohani terus menerus;
- 5) Berakhirnya masa jabatan keanggotaan Komisi; atau
- 6) Diberhentikan.

Berdasarkan uraian di atas maka jika seorang anggota sakit jasmani atau rohani bahkan sampai meninggal dunia maka secara hukum ia telah berhenti menjadi anggota KPPU, lalu seorang anggota diperkenankan untuk mengundurkan diri atas permintaannya sendiri untuk berhenti menjadi anggota KPPU, jika seorang anggota KPPU bertempat tinggal di luar wilayah negara

Republik Indonesia dengan maksud untuk menetap disana maka keanggotaannya akan berhenti, berakhirnya masa jabatan juga menjadi salah satu alasan seseorang berhenti dari keanggotaan KPPU, lalu berhenti menjadi anggota KPPU juga bisa terjadi karena diberhentikan secara legal hukum.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

D. Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan PT. Angkasa Pura I (PERSERO)

Praktek monopoli menurut Undang-Undang Nomor. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.²²

Selanjutnya Undang-Undang Nomor. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat menjelaskan bahwa pemusatan kekuatan ekonomi adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan atau jasa.²³

Pelaku usaha merupakan 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. Pada

²² Lihat Pasal 1 Butir 2 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

²³ Lihat Pasal 1 Butir 3 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

penelitian kali ini pelaku usaha adalah badan hukum yaitu PT. Angkasa Pura I (PERSERO).

Bentuk-bentuk pelaku usaha yang di akui ada 2 yaitu pelaku usaha orang perseorangan dan pelaku usaha berbentuk badan usaha. Orang perorangan yakni setiap individu yang melakukan kegiatan usahanya secara seorang diri, sedangkan badan usaha yakni kumpulan individu yang secara bersama-sama melakukan kegiatan usaha. Badan usaha selanjutnya dapat dikategorikan dalam dua kategori yaitu badan hukum dan bukan badan hukum.

Badan usaha yang dikategorikan merupakan badan hukum contohnya seperti Yayasan, Perseroan Terbatas (PT), dan Koperasi. Sementara itu badan usaha yang dikategorikan bukan badan hukum contohnya seperti Firma atau sekelompok orang yang melakukan usaha secara insidental. Pada penelitian kali ini badan usaha ataupun pelaku usaha yang ingin dikaji oleh penulis adalah badan usaha berupa badan hukum yakni PT. Angkasa Pura (PERSERO). Terkait dengan adanya dugaan Monopoli yang melibatkan jasa taksi bandara yang kemudian tertuang pada putusan No. 18/KPPU/2009.

Pada dugaan awal putusan No. 18/KPPU/2009 setelah melakukan pemeriksaan lanjutan, Tim Pemeriksa membuat Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan yang pada pokoknya berisi sebagai berikut:

Pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang Dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terkait Jasa Pelayanan Taksi.

Pelanggaran PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dilakukan dengan cara:

1. Membatasi operator angkutan yang dapat masuk ke Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 7 operator (4 operator taksi, 2 operator angkutan sewa, dan 1 operator bus Damri).
2. Membatasi unit angkutan masing-masing operator taksi/sewa sebanyak 10 unit dan operator bus Damri sebanyak 2 unit
3. Menetapkan biaya operasional angkutan (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*).

Selanjutnya akan dikemukakan dasar hukum penyelenggaraan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menurut Putusan No. 18/KPPU/2009. Pasal 131 ayat (1) dan (2) Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (d/h. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992) menyatakan bahwa “Untuk menunjang kegiatan angkutan udara niaga, dapat dilaksanakan kegiatan usaha penunjang angkutan udara dan Kegiatan usaha penunjang angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat izin dari Menteri”. Kemudian Pasal 133 yang menyatakan bahwa Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara, dan prosedur pemberian izin kegiatan usaha penunjang angkutan udara diatur dengan Peraturan Menteri.²⁴

Dasar hukum selanjutnya adalah Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan khususnya Pasal 26 ayat (1) sampai (4) yang berbunyi:

1. Penyelenggaraan bandar udara untuk umum dan pelayanan navigasi penerbangan dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat

²⁴ Putusan No. 18/KPPU/2009.

dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara yang didirikan untuk maksud tersebut berdasarkan Peraturan perundang-undangan yang berlaku;

2. Badan Hukum Indonesia dapat diikutsertakan dalam penyelenggaraan bandar udara untuk umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) atas dasar kerjasama dengan BUMN yang melaksanakan penyelenggaraan bandar udara untuk umum;
3. Pengadaan, pengoperasian, dan perawatan fasilitas penunjang bandar udara untuk umum dapat dilakukan oleh Pemerintah atau Badan Hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia;
4. Ketentuan sebagaimana diatur dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Masih ada beberapa dasar hukum lain yang tertera pada Putusan No. 18/KPPU/2009 terkait dengan penyelenggaraan taksi Bandara Sultan Hasanuddin.

Selanjutnya untuk mengetahui mengenai bentuk pelanggaran yang dilakukan pada Putusan No. 18/KPPU/2009 di Bandara Sultan Hasanuddin maka akan dikemukakan terlebih dahulu dugaan tentang pelanggaran Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku. Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia selanjutnya disebut Komisi memeriksa dugaan pelanggaran terhadap Pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Pasal 17 ayat (1) dan (2) berbunyi sebagai berikut:

1. Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.
2. Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:
 - a. Barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau
 - b. Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau

- c. Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu.

Selanjutnya pasal yang terkait adalah Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d)

Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sebagai berikut:

Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa:

1. Menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; atau
2. Menghalangi konsumen atau pelanggan pelaku usaha pesaingnya untuk tidak melakukan hubungan usaha dengan pelaku usaha pesaingnya itu; atau
3. Membatasi peredaran dan atau penjualan barang dan atau jasa pada pasar bersangkutan; atau
4. Melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.

Pada putusan No. 18/KPPU/2009 dinyatakan bahwa dugaan pelanggaran yang dilakukan terkait dengan Pasal 17 dan 19 di atas merupakan pembatasan operator angkutan yang dapat beroperasi di Bandara sebanyak 7 operator atas rincian 4 operator taksi, 2 operator angkutan sewa dan 1 operator bus Damri, pembatasan unit angkutan masing-masing operator taksi/sewa sebanyak 10 unit dan operator bus Damri sebanyak 2 unit serta menetapkan biaya operasional angkutan di Bandara secara berlebihan.

Berdasarkan Pasal 17 pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat apabila jasa dalam hal ini pelayanan taksi bandara belum ada substitusinya. Sementara pada

faktanya jasa taksi yang dilakukan di bandara sudah memiliki substitusi, maka dari itu unsur barang atau jasa tidak ada substitusinya tidak terpenuhi.

Selanjutnya Pasal 19 huruf a yang berbunyi Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan. Dalam hal ini menurut keterangan dari PT. AngkasaPura yang dikutip penulis dari Putusan No. 18/KPPU/2009 menyatakan bahwa tidak ada upaya dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin untuk menolak dan/atau menghalangi pelaku usaha taksi tertentu untuk melakukan kegiatan usaha di bandara, Hal tersebut terbukti dengan telah dikeluarkannya Surat Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor AP.I.499/OP.90.2.5/2008/DU-B tanggal 12 Februari 2008, Perihal: Pembebasan Taksi Masuk Bandara, yang pada pokoknya menyampaikan arahan kepada para General Manager di seluruh bandara PT. Angkasa Pura I (Persero) untuk segera membuka pengoperasian taksi di bandara.²⁵

Surat Direksi tersebut kemudian ditindaklanjuti oleh General Manager Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dengan mengeluarkan Surat Nomor AP.I.852/OP.90.2.5/2008/GMD tanggal 4 April 2008, Perihal: Surat Pemberitahuan Kepada Beberapa Operator Taksi, yang pada pokoknya menyampaikan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional

²⁵ Putusan No. 18/KPPU/2009.

Sultan Hasanuddin membuka kesempatan berusaha di bidang sarana transportasi bandara. Surat tersebut disampaikan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin kepada operator taksi yang telah menyatakan minat untuk berusaha di bidang sarana transportasi bandara.

Munculnya nama-nama 7 (tujuh) operator angkutan darat dalam rekomendasi, adalah berdasarkan data permohonan yang telah masuk ke Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan untuk mendapatkan Izin Operasi di lingkungan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Bahwa Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang berwenang untuk menerbitkan Izin Operasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, bukan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin hanya bisa memberikan rekomendasi Izin Berusaha kepada pihak operator angkutan darat sebagai salah satu syarat kelengkapan administrasi dalam penerbitan Izin Operasi sebagaimana disyaratkan dalam Izin Prinsip Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan kepada operator angkutan darat (sesuai ketentuan Pasal 64 jo. Pasal 67 ayat (4) KM Nomor 35 Tahun 2003).²⁶

PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin pernah mengundang beberapa operator angkutan taksi, namun beberapa operator (termasuk PT. Lima Muda) tidak menghadirinya. Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menyatakan tidak menolak, menghambat

²⁶ Putusan No. 18/KPPU/2009.

dan/atau menghalangi pelaku usaha taksi tertentu untuk melakukan kegiatan usaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.

Menanggapi keterangan sekaligus bentuk bantahan terkait dengan dugaan pelanggaran Pasal 19 huruf a di atas, maka pada putusan No. 18/KPPU/2009 tim pemeriksa menyatakan berdasarkan analisis Bahwa dari 8 (delapan) operator taksi tersebut, hanya 3 (tiga) operator taksi yang dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: Kopsidara, PT. Bosowa Utama, dan PT. Putra Transport Nusantara, sedangkan 5 (lima) operator taksi lainnya tidak dapat beroperasi karena tidak mendapat Persetujuan Izin Operasi dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Dengan tidak mendapat izin, maka operator taksi tidak dapat beroperasi, sesuai dengan keterangan pada putusan yang menyatakan Bahwa Persetujuan Izin Operasi dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin mengacu kepada Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, yang pada pokoknya menyatakan operator taksi dapat beroperasi di bandara bila telah mendapat Izin Berusaha dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.²⁷

Bahwa Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KADHND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin memberikan izin

²⁷ Putusan No. 18/KPPU/2009.

kepada 8 (delapan) operator angkutan darat, yang terdiri dari: Kopsidara (angkutan taksi), PT. Bosowa Utama (angkutan taksi), PT. Putra Transport Nusantara (angkutan taksi), Primkopau Lanud Hasanuddin (angkutan taksi), CV. Anugerah Karya (angkutan taksi atau sewa), PT. Bandar Avia Mandiri (angkutan sewa), Perusda Maros (angkutan sewa), dan Perum Damri (angkutan bus bandara). Bahwa dari 5 (lima) operator angkutan taksi yang memiliki izin operasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, terdapat 4 (empat) operator angkutan taksi yang belum memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu: CV. Anugerah Karya, PT. Bandar Avia Mandiri, Perusda Maros, dan Primkopau Lanud Hasanuddin.²⁸

Bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin memberikan Izin Berusaha bagi operator taksi/sewa di bandara hanya kepada operator taksi yang mengajukan surat permohonan izin operasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Tetapi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin tidak pernah mengundang operator taksi di Sulawesi Selatan untuk menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Tim Pemeriksa menilai PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah menghambat operator taksi lainnya untuk dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

Maka berdasarkan uraian di atas maka dapat diketahui bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah

²⁸ Putusan No. 18/KPPU/2009.

melanggar Pasal 19 huruf a Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Selanjutnya mengenai Pasal 19 huruf c yang berbunyi pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa membatasi peredaran dan atau penjualan barang dan atau jasa pada pasar bersangkutan. Dalam hal ini pihak PT. Angkasapura telah memberikan keterangan yang dikutip dari Putusan No. 18/KPPU/2009, PT. Angkasapura menyatakan Pada prinsipnya, peredaran taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar didasarkan pada kajian *load factor* penumpang (perhitungan mekanisme penetapan kebutuhan dan penambahan jumlah angkutan taksi pada wilayah operasi yang sudah tertutup berdasarkan hasil kajian teknis) yang merupakan dasar perhitungan jumlah armada taksi yang perlu disiapkan atau dibutuhkan oleh bandar udara. Hal ini dimaksudkan agar dalam pelaksanaan pelayanan operasional di bandara, khususnya bagi pengguna jasa, dapat dilayani dengan tetap memperhatikan estetika bandara dengan tidak mengurangi tingkat kenyamanan kepada penumpang, pengunjung, dan pengantar.²⁹

Diinformasikan kembali bahwa pengkajian teknis *load factor* penumpang merupakan kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Sebagai contoh dalam penerapannya, perlu kami sampaikan Surat Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 550/551.11-127/2008 tanggal 30 Oktober 2008,

²⁹ Putusan No. 18/KPPU/2009.

Perihal: Permintaan Data, yang pada pokoknya menyampaikan bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tidak diperkenankan memberikan rekomendasi kepada perusahaan angkutan untuk beroperasi di bandara sebelum ada hasil kajian jumlah kebutuhan kendaraan yang beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.

Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menyatakan tidak ada upaya untuk membatasi peredaran dan/atau penjualan barang dan/atau jasa pelaku usaha taksi tertentu untuk melakukan kegiatan usaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.

Terkait dengan hal tersebut di atas, telah dilakukan penelitian data yang berhubungan dengan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Hasil yang di dapat bahwa berdasarkan data tahun 2008 Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan menyatakan terdapat 8 (delapan) operator taksi yang mendapat Izin Operasi di Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Lima Muda Nusantara, Puskud Hasanuddin, PT. Lima Muda Mitra, Gowata Taksi, Kopsidara, Gowa Makassar Taksi, dan PT. Putra Transport Nusantara.

Kemudian dari 8 (delapan) operator taksi tersebut, hanya 3 (tiga) operator taksi yang dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: Kopsidara, PT. Bosowa Utama, dan PT. Putra Transport Nusantara, sedangkan 5 (lima) operator taksi lainnya tidak dapat beroperasi karena tidak mendapat Persetujuan Izin Operasi dari PT. Angkasa Pura I (Persero)

Cabang Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin. Berdasarkan keterangan di atas maka dapat di ketahui bahwa PT. Angkasapura telah melanggar Pasal 19 huruf c.

Selanjutnya akan dibahas unsur Pasal 19 huruf d yang berbunyi pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.

Menanggapi dugaan terkait dengan praktek diskriminasi PT. Angkasapura menerangkan bahwa Menanggapi dugaan diskriminasi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin yang membatasi jumlah kuota 7 (tujuh) angkutan darat yang baru, diberikan kesempatan masuk ke bandara masing-masing sebanyak 10 (sepuluh) unit bagi angkutan taksi/sewa, dan 2 (dua) unit bagi bus Perum Damri, sedangkan terhadap Kopsidara tidak dibatasi, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menjelaskan pertimbangan latar belakang sejarah, dimana pada awalnya hanya ada taksi Kopsidara yang melayani jasa angkutan darat.³⁰

Sementara menurut putusan No. 18/KPPU/2009 PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin mengikuti Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/ KAD-HND/09 yang menetapkan kuota taksi bagi masing-masing operator taksi/sewa di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 10 (sepuluh) unit, sedangkan terhadap

³⁰ Putusan No. 18/KPPU/2009.

Kopsidara tidak ada pembatasan kuota taksi. alasan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin membagi kuota taksi adalah untuk tidak mengganggu keberadaan operasional taksi yang telah ada di bandara yang berjumlah 185 (seratus delapan puluh lima) unit milik taksi Kopsidara. Bahwa Tim Pemeriksa menilai PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah melakukan pembatasan peredaran unit taksi di bandara dan juga telah melakukan praktek diskriminasi terhadap operator taksi lain di bandara selain taksi Kopsidara.³¹

Selain uraian bentuk-bentuk monopoli yang telah di uraikan di atas, selanjutnya dalam putusan No. 18/KPPU/2009 juga terdapat dugaan bahwa adanya kelebihan dalam memberikan ketetapan mengenai biaya operasional angkutan darat.

PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dalam suratnya kepada 7 (tujuh) operator angkutan darat, yaitu: PT. Bandar Avia Mandiri, Perusda Maros, CV. Anugerah Karya, Primkopau Lanud Hasanuddin, PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, dan Perum Damri, Perihal: Persetujuan Izin Operasi Angkutan Darat di Bandara, menetapkan biaya operasional angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagai berikut:³²

1. Biaya sewa loket tiket: Rp. 165.000,-/M2 /bulan kepada operator taksi/sewa dan operator bus Damri (total luas dihitung 2 M2).

³¹ Putusan No. 18/KPPU/2009.

³² Putusan No. 18/KPPU/2009.

2. Biaya retribusi: Rp. 6.000,-/sekali buka pintu kepada operator taksi/sewa dan Rp. 50.000,-/sekali rit kepada operator bus Damri.
3. Biaya stiker bandara: Rp. 500.000,-/kendaraan.
4. Biaya parkir berlangganan selama 1 tahun periode 2009: Rp. 500.000,-/kendaraan (belum termasuk PPN 10%)

Berdasarkan data Laporan Monitoring KPPU mengenai Dugaan Praktek Monopoli dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan oleh Koperasi Taksi Bandara (Kopsidara) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, tanggal 4 Juni 2009, dinyatakan hasil evaluasi load factor di bandara saat ini masih di bawah normal dengan load factor 3.5 rit/kendaraan/hari dengan hasil pendapatan bersih + Rp. 33.663,-/kendaraan/hari (total pendapatan – total pengeluaran = 3.5 rit x Rp. 175.000,- = Rp. 262.500,- – Rp. 228.663,-), sedangkan load factor yang normal adalah 6 rit/kendaraan/hari x Rp. 75.000,- = Rp. 450.000,- – Rp. 228.663,- = Rp. 221.333,-/kendaraan/hari).

Selanjutnya data dalam Laporan Monitoring KPPU tersebut menyatakan apabila terjadi penambahan jumlah kendaraan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 70 unit (7 operator x 10 unit), maka jumlah angkutan taksi menjadi 245 unit (175 unit + 70 unit) dengan load factor 2-3 rit/kendaraan/hari (175 unit x 3.5 rit = 613 orang penumpang dibagi 245 unit), sehingga kerugian yang dialami oleh setiap kendaraan angkutan taksi sebesar Rp. 3.663,- /kendaraan/hari dengan rincian total pendapatan dikurangi total biaya operasional = 3 rit x Rp. 75.000,- = Rp. 225.000,- – Rp. 228.000,- = - Rp. 3.663,- /kendaraan/hari. Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa mendapatkan beberapa

keluhan/keberatan dari operator taksi mengenai besaran pengenaan biaya operasional yang dibebankan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, seperti: PT. Putra Transport Nusantara, PT. Lima Muda Nusantara, dan PT. Gowa Makassar Taksi. Kebijakan pembagian kuota 10 (sepuluh) unit taksi untuk masing-masing operator taksi dinilai tidak dapat menutupi biaya operasional taksi bandara yang harus dibayar.³³

Berdasarkan data Laporan Monitoring KPPU dan keterangan saksi operator taksi tersebut, dapat dihitung besaran biaya operasional yang harus dikeluarkan masing-masing operator angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) untuk menyediakan jasa layanan angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dinilai memberatkan. Tim Pemeriksa menilai PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah melakukan praktek monopoli dengan menetapkan biaya operasional angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*).

Sebagai perbandingan penulis akan mengemukakan beberapa analisis penelitian dari penulis lain tentang bagaimana terjadinya praktek monopoli pada Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makasar. Menurut Nadia Aulia Marjianto dalam skripsinya bahwa Praktek monopoli yang terjadi memenuhi 4 kriteria praktek monopoli dan beberapa sikap monopolistik:³⁴

1. Hanya Kopsidara yang diperkenankan untuk mengambil penumpang dari

³³ Putusan No. 18/KPPU/2009.

³⁴ Nadia Aulia Marjianto. 2014. "Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Jaks Taksi Oleh Koperasi Taksi Bandar Udara Di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makasar. (Skripsi) Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

ruang tunggu di Bandara Internasional Hasanuddin. Sedangkan taksi lain hanya diperkenankan untuk menurunkan penumpang atau menunggu penumpang di luar Bandara Internasional Hasanuddin. Namun setelah dilakukan advokasi dari KPPU Perwakilan Daerah di Makassar , PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menyetujui pelaksanaan pelayanan taksi di bandara harus sesuai dengan ketentuan Undang-undang No.5 Th 1999. Berdasarkan data tahun 2008 Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan menyatakan terdapat 8 (delapan) operator taksi yang mendapatkan Izin Operasi di Provinsi Selatan, hanya 3 (tiga) operator taksi yang dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: Kopsidara, PT. Bosowa Utama, dan PT. Putra Transport Nusantara. Dan terdapat pembatasan kuota terhadap masing-masing operator taksi/sewa di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin yaitu sebanyak 10 (sepuluh) unit, sedangkan terhadap Kopsidara tidak ada pembatasan kuota taksi. Alasan membagi kuota taksi adalah untuk tidak mengganggu keberadaan operasional taksi yang telah ada di bandara yang berjumlah 185 (seratus delapan puluh lima) unit milik taksi Kopsidara.

2. Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 194 Tahun 2003 tentang Izin Operasi Angkutan Taksi Kopsidara menjadi kekuatan taksi Kopsidara untuk menguasai pelayanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.

3. PT. Angkasa Pura I telah membuka kesempatan bagi operator taksi lain untuk beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin namun selanjutnya menetapkan pembatasan kuota taksi Kopsidara dan juga menetapkan biaya operasional yang harus dibayarkan operator angkutan darat (taksi dan sewa) yang berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dengan total biaya (sewa tempat, stiker, dan parkir berlangganan) per tahunnya sebesar kurang lebih Rp. 5.500.000,- (lima juta lima ratus ribu rupiah) ditambah biaya sekali buka pintu angkutan taksi/sewa sebesar Rp. 6.000,- (enam ribu rupiah) atau satu kali rit bus Damri sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah). Dengan adanya Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 194 Tahun 2003 tentang Izin Operasi Angkutan Taksi Kopsidara secara tidak langsung telah menghambat masuknya pelaku usaha lain dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Keputusan tersebut diperkuat lagi dengan diedarkannya Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 62 Tahun 2008 tentang Penyesuaian (Penurunan) Tarif Angkutan Taksi dan Angkutan Sewa dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan serta Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) dan Mobil Bus Umum Trayek Makassar-Sungguminasa. Di dalam peraturan tersebut terdapat dua jenis taksi, yaitu taksi umum dan taksi bandara. Taksi umum menggunakan tarif berdasarkan argometer, sedangkan taksi bandara menggunakan tarif berdasarkan sistem zonasi. Pemberlakuan dua mekanisme dalam penentuan tarif ini dinilai menimbulkan kondisi persaingan usaha yang

timbang diantara operator taksi. Selain itu pula pembatasan pada operator taksi lain menunjukkan adanya pemusatan kekuatan ekonomi terhadap kopsidara, karena tidak ada batasan operator terhadap kopsidara. Hal tersebut yang menimbulkan akibat adanya persaingan usaha tidak sehat.

4. Pemusatan ekonomi ini jelas merugikan kepentingan umum karena konsumen tidak memiliki banyak pilihan terhadap akomodasi transportasi yang tersedia di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.

Selanjutnya, beberapa sikap monopolistik yang terpenuhi dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, adalah:³⁵

1. Mempersulit masuknya para pesaing dalam bisnis yang bersangkutan (*barriers to entry*). PT. Angkasa Pura I menetapkan persyaratan teknis dan operasional bagi operator taksi lain yang akan beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.
2. Surat Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 194 Tahun 2003 tentang Izin Operasi Angkutan Taksi Kopsidara secara tidak langsung telah menghambat masuknya pelaku usaha lain dalam pelayanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.

E. Akibat Dari Adanya Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan PT. Angkasa Pura I (PERSERO)

Ketika berbicara mengenai dampak, maka seringkali dikaitkan dengan akibat. Pada dasarnya dampak dengan akibat merupakan suatu hal yang memiliki kesamaan, karena keduanya timbul dari suatu perbuatan entah itu perbuatan baik

³⁵ Nadia Aulia Marjianto. 2014. "Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Jasa Taksi Oleh Koperasi Taksi Bandar Udara Di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makasar. (Skripsi) Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

maupun perbuatan buruk. Biasanya dampak atau akibat dari akan berjalan lurus dengan hasil yang akan di dapat, contohnya jika melakukan perbuatan baik maka akan mendapatkan dampak atau akibat yang baik pula dan begitu pula sebaliknya, jika melakukan perbuatan buruk maka akan mendapat dampak atau akibat yang buruk.

Pengertian dampak menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah benturan, pengaruh yang mendatangkan akibat baik positif maupun negatif. Pengaruh adalah daya yang ada dan timbul dari sesuatu (orang, benda) yang ikut membentuk watak, kepercayaan atau perbuatan seseorang. Pengaruh adalah suatu keadaan dimana ada hubungan timbal balik atau hubungan sebab akibat antara apa yang mempengaruhi dengan apa yang dipengaruhi. Dampak secara sederhana bisa diartikan sebagai pengaruh atau akibat. Dalam setiap keputusan yang diambil oleh seorang atasan biasanya mempunyai dampak tersendiri, baik itu dampak positif maupun dampak negatif. Dampak juga bisa merupakan proses lanjutan dari sebuah pelaksanaan pengawasan internal. Seorang pemimpin yang handal sudah selayaknya bisa memprediksi jenis dampak yang akan terjadi atas sebuah keputusan yang akan diambil.

Dari penjabaran diatas maka kita dapat membagi dampak ke dalam dua pengertian yaitu:

1. Dampak Positif

Pengertian Dampak Positif Dampak adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya. Sedangkan positif

adalah pasti atau tegas dan nyata dari suatu pikiran terutama memperhatikan hal-hal yang baik. positif adalah suasana jiwa yang mengutamakan kegiatan kreatif dari pada kegiatan yang menjemukan, kegembiraan dari pada kesedihan, optimisme dari pada pesimisme. Positif adalah keadaan jiwa seseorang yang dipertahankan melalui usaha-usaha yang sadar bila sesuatu terjadi pada dirinya supaya tidak membelokkan fokus mental seseorang pada yang negatif. Bagi orang yang berpikiran positif mengetahui bahwa dirinya sudah berpikir buruk maka ia akan segera memulihkan dirinya. Jadi dapat disimpulkan pengertian dampak positif adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya yang baik.

2. Dampak Negatif

Kamus besar Bahasa Indonesia dampak negatif adalah pengaruh kuat yang mendatangkan akibat negatif. Dampak adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya. berdasarkan beberapa penelitian ilmiah disimpulkan bahwa negatif adalah pengaruh buruk yang lebih besar dibandingkan dengan dampak positifnya. Jadi dapat disimpulkan pengertian dampak negatif adalah keinginan untuk membujuk, meyakinkan, mempengaruhi atau memberi kesan kepada orang lain, dengan tujuan agar mereka mengikuti atau mendukung keinginannya yang buruk dan menimbulkan akibat tertentu.

Dampak juga sering disamakan dengan akibat. Dalam penelitian kali ini berjalan lurus dengan pembahasan mengenai hukum, maka akan penulis coba jabarkan mengenai akibat hukum yang terkait dengan praktek monopoli. Indonesia adalah negara hukum, yang dimana hukum harus berjalan sebagaimana semestinya begitu juga dengan praktek monopoli yang di duga dilakukan oleh PT. Angkasapura. Dalam memberikan pengertian hukum para ahli sarjana ilmu hukum melihat berbagai sudut yang berlainan titik beratnya, karena itu tidak ada kesatuan atau keseragaman tentang definisi hukum.

Walaupun diantara para ahli ilmu hukum belum terdapat suatu kesatuan mengenai pengertian hukum, tetapi dapat ditarik kesimpulan bahwa hukum meliputi beberapa unsur yaitu:

- a. Peraturan mengenai tingkah laku manusia dalam pergaulan masyarakat,
- b. Peraturan itu bersifat mengikat dan memaksa,
- c. Peraturan itu diadakan badan-badan resmi, dan
- d. Pelanggaran terhadap peraturan tersebut dikenakan sanksi yang tegas.

Praktek monopoli merupakan ruang lingkup dari hukum bisnis. Istilah “bisnis” sendiri diambil dari kata *business* yang berarti kegiatan usaha. Oleh karena itu, secara luas kegiatan bisnis diartikan sebagai kegiatan usaha yang dijalankan oleh orang atau badan usaha (perusahaan) secara teratur dan terus menerus, yaitu berupa kegiatan mengadakan barang-barang atau jasa maupun fasilitas untuk diperjual belikan, atau disewakan dengan tujuan untuk

mendapatkan keuntungan. Dengan demikian, kegiatan atau usaha dalam bidang bisnis ini dapat dibedakan dalam tiga bidang berikut ini.³⁶

- a. Usaha dalam arti kegiatan perdagangan, yaitu keseluruhan kegiatan jual beli yang dilakukan oleh orang-orang atau badan-badan, baik di dalam maupun di luar negeri ataupun antarnegara untuk tujuan memperoleh keuntungan. Contoh untuk kegiatan ini adalah menjadi dealer, agen, grosir, toko, dan usaha lainnya.
- b. Usaha dalam arti kegiatan melaksanakan jasa-jasa, yaitu kegiatan yang melaksanakan atau menyediakan jasa-jasa yang dilakukan baik oleh perorangan maupun suatu badan. Contoh untuk kegiatan ini adalah melakukan kegiatan untuk jasa perhotelan, konsultan, asuransi, pariwisata, dan lain-lain.
- c. Usaha dalam arti kegiatan industri, yaitu kegiatan memproduksi atau menghasilkan barang atau jasa yang nilainya lebih berguna dari asalnya. Contoh untuk kegiatan ini adalah industri pertanian, perkebunan, pertambangan, dan lain-lain.

Menurut Fitrotin, hukum bisnis adalah suatu peraturan yang diperuntukan sebelum adanya aktifitas dalam berbisnis atau melakukan kegiatan berniaga. Di dalam hukum tersebut, sama halnya dengan undang-undang terdapat pula tata cara atau aturan serta prosedur mengenai berbisnis yang baik dan benar. Hukum bisnis dapat pula diartikan sebagai peraturan-peraturan dan sengaja dibuat oleh pemerintah untuk mengatur tata cara berbisnis serta melindungi dan mengawasi

³⁶ Zaeni Asyhadie. 2017. *Hukum Bisnis (Prinsip dan Pelaksanannya di Indonesia)*. Jakarta: Raja Grafindo Persada. Halaman 29.

seluruh aktivitas dalam berbisnis, dalam bentuk bisnis apapun (niaga atau perdagangan, industri dan lain-lain yang berkaitan dengan bisnis) yang berhubungan dengan keuntungan atau keuangan.³⁷

Adanya hukum bisnis ini, aktivitas bisnis dapat diatur dan juga tertib. Hal ini akan menimbulkan kondisi bisnis yang baik dan sehat karena membawa dampak positif terhadap pelaku bisnis. Hukum bisnis dibentuk untuk menciptakan kedamaian dalam beraktivitas, kemudian apabila ada yang melanggar hukum bisnis ini maka akan mendapatkan sanksi. Tujuan diadakannya sanksi bagi pelanggar tidak lain adalah untuk memberikan kepastian hukum, penegakan keadilan, dan juga memberikan kesadaran kepada masyarakat dalam beraktivitas di dunia bisnis.³⁸

Hukum dapat dikasifikasikan menjadi beberapa macam, tergantung dari aspek mana kita melihatnya. Dalam kaitannya dengan hukum bisnis yang akan menjadi pokok bahasan, penyusunan mengklasifikasikan hukum berdasarkan sebagai berikut:³⁹

- a. Fungsi hukum, yang terdiri dari hukum materil dan hukum formil. Hukum materil adalah hukum yang terdiri dari aturan-aturan yang memberi hak dan membebani kewajiban. Sementara itu hukum formil adalah peraturan hukum yang fungsinya menegakkan hukum materil tersebut agar tidak dilanggar.

³⁷ Fitrotin Jamilah. 2014. *Strategi Penyelesaian Sengketa Bisnis*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia, halaman 14.

³⁸ *Ibid.*, halaman 15.

³⁹ Zaeni Asyhadie, *Op.Cit.*, Halaman 9.

- b. Berdasarkan wilayah berlakunya, terdiri dari hukum nasional dan hukum internasional.
- c. Berdasarkan isinya, terdiri dari hukum umum dan hukum khusus.

Pada hakikatnya bisnis adalah bentuk usaha dalam memenuhi kebutuhan manusia baik berupa barang maupun jasa. Pelaku bisnis dapat melihat adanya peluang yang besar untuk mendapatkan keuntungan dari masyarakat, kemudian pelaku bisnis dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dengan baik. Dengan begitu masyarakat akan merasa puas dan senang. Dengan sikap masyarakat yang seperti itu maka akan mendapat segi positif bagi pelaku bisnis dalam mengembangkan usahanya.⁴⁰

Bisnis mempunyai arti yang berbeda pula. Bisnis dalam dunia marketing sering disebut dengan dagang atau niaga. Didalam dunia perekonomian dan dalam bidang ilmu ekonomi, bisnis memiliki arti yaitu suatu kegiatan ketika terdapat transaksi jual beli baik berbentuk baranga tau jasa kepada konsumen atau pihak lain dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya. Tetapi tidak semua bentuk bisnis menghasilkan suatu keuntungan yang berupa financial, ada juga bentuk bisnis yang bertujuan untuk membantu kesejahteraan masyarakat. Biasanya penggerak bisnis ini adalah pemerintahan, masyarakat, dan juga kesatuan kerja. Jadi dapat disimpulkan bahwa bisnis adalah suatu kegiatan niaga yang dilakukan oleh perseorangan, kelompok atau kesatuan yang biasanya

⁴⁰ Fitrotin Jamilah, *Op.Cit.*, halaman 15.

dilakukan setiap hari dan sering dinamakan dengan pekerjaan juga disesuaikan dengan profesi dan menghasilkan keuntungan sebesar besarnya.⁴¹

Dampak adanya praktek monopoli yang diduga dilakukan oleh PT. Angkasapura kepada para operator taksi adalah mereka tidak bisa beroperasi dengan baik karena terkendala dengan izin. Pada dasarnya izin dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, tetapi pada prakteknya PT. Angkasapura tidak menjalankan izin yang telah diberikan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dengan seluruhnya. berdasarkan data tahun 2008 Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan menyatakan terdapat 8 (delapan) operator taksi yang mendapat Izin Operasi di Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Lima Muda Nusantara, Puskud Hasanuddin, PT. Lima Muda Mitra, Gowata Taksi, Kopsidara, Gowa Makassar Taksi, dan PT. Putra Transport Nusantara. Tetapi dari 8 (delapan) operator taksi tersebut, hanya 3 (tiga) operator taksi yang dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: Kopsidara, PT. Bosowa Utama, dan PT. Putra Transport Nusantara, sedangkan 5 (lima) operator taksi lainnya tidak dapat beroperasi karena tidak mendapat Persetujuan Izin Operasi dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin.

Selanjutnya dampak yang dirasakan langsung oleh operator-operator taksi bandara adalah mengenai biaya operasional yang dinilai tidak seimbang dengan pembagian kuota unit taksi bandara yang mereka terima. Dalam membicarakan kaedah penentuan harga, sebenarnya tiada dalil dari nas al-Quran dan hadis secara

⁴¹ *Ibid.*, halaman 16.

jelas yang khusus menyentuh tentangnya. Maka kaedah paling tepat dalam penetapan harga ialah jangan sampai menyebabkan ada pihak yang dizalimi. Harga yang diletakkan kepada sesuatu barang yang ingin dikeluarkan jangan sampai menindas pengguna dan jangan mengabaikan hak penjual untuk mendapatkan keuntungan. Sebaliknya, ia mestilah berada di pertengahan. Ini sejajar dengan sifat 'ibadurrahman (hamba Allah) yang bersifat pertengahan dalam melakukan perbelanjaan. Firman Allah SWT yang artinya “Dan orang-orang yang apabila membelanjakan (harta), mereka tidak berlebihan, dan tidak (pula) kikir, dan adalah (pembelanjaan itu) di tengah-tengah antara yang demikian”⁴².

Rasulullah SAW pernah membenarkan peniaga meningkatkan keuntungan sehingga melebihi 100% dari harga asal. Ini dapat dilihat melalui Hadis Urwah AlBariqi riwayat Al-Bukhari, no 3642; Sesungguhnya Nabi SAW memberi Urwah satu dinar untuk membeli seekor kambing, maka (atas kebijaksanaannya) dapat dibelinya dua ekor kambing, lalu dijualnya seekor dengan harga satu dinar, lalu ia datang bertemu Nabi membawa satu dinar dan seekor kambing, maka Nabi terus mendoakannya dalam jualannya, yang jika ia membeli tanah sekalipun pasti ia akan mendapat untung.⁴³

Berdasarkan Putusan No. 18/KPPU/2009 PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin mengikuti Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/ KAD-HND/09 yang menetapkan kuota taksi bagi masing-masing operator taksi/sewa di Bandara Internasional Sultan

⁴² Mashur Malaka. “Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha” dalam jurnal *Al-Adl* Vol. 7 No. 2 Juli 2014.

⁴³ Mashur Malaka. “Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha” dalam jurnal *Al-Adl* Vol. 7 No. 2 Juli 2014

Hasanuddin sebanyak 10 (sepuluh) unit, sedangkan terhadap Kopsidara tidak ada pembatasan kuota taksi. alasan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin membagi kuota taksi adalah untuk tidak mengganggu keberadaan operasional taksi yang telah ada di bandara yang berjumlah 185 (seratus delapan puluh lima) unit milik taksi Kopsidara.

Berdasarkan data Laporan Monitoring KPPU mengenai Dugaan Praktek Monopoli dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan oleh Koperasi Taksi Bandara (Kopsidara) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, tanggal 4 Juni 2009, dinyatakan hasil evaluasi load factor di bandara saat ini masih di bawah normal dengan load factor 3.5 rit/kendaraan/hari dengan hasil pendapatan bersih + Rp. 33.663,-/kendaraan/hari (total pendapatan – total pengeluaran = 3.5 rit x Rp. 175.000,- = Rp. 262.500,- – Rp. 228.663,-), sedangkan load factor yang normal adalah 6 rit/kendaraan/hari x Rp. 75.000,- = Rp. 450.000,- – Rp. 228.663,- = Rp. 221.333,-/kendaraan/hari).

Selanjutnya data dalam Laporan Monitoring KPPU tersebut menyatakan apabila terjadi penambahan jumlah kendaraan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 70 unit (7 operator x 10 unit), maka jumlah angkutan taksi menjadi 245 unit (175 unit + 70 unit) dengan load factor 2-3 rit/kendaraan/hari (175 unit x 3.5 rit = 613 orang penumpang dibagi 245 unit), sehingga kerugian yang dialami oleh setiap kendaraan angkutan taksi sebesar Rp. 3.663,- /kendaraan/hari dengan rincian total pendapatan dikurangi total biaya operasional = 3 rit x Rp. 75.000,- = Rp. 225.000,- – Rp. 228.000,- = - Rp. 3.663,- /kendaraan/hari.

Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa mendapatkan beberapa keluhan/keberatan dari operator taksi mengenai besaran pengenaan biaya operasional yang dibebankan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, seperti: PT. Putra Transport Nusantara, PT. Lima Muda Nusantara, dan PT. Gowa Makassar Taksi. Kebijakan pembagian kuota 10 (sepuluh) unit taksi untuk masing-masing operator taksi dinilai tidak dapat menutupi biaya operasional taksi bandara yang harus dibayar.

Berdasarkan data Laporan Monitoring KPPU dan keterangan saksi operator taksi tersebut, dapat dihitung besaran biaya operasional yang harus dikeluarkan masing-masing operator angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) untuk menyediakan jasa layanan angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dinilai memberatkan. Atas dasar uraian di atas maka terlihat dampak yang begitu signifikan kepada operator taksi bandara terkait dengan *excessive price*.

Selanjutnya akan dikemukakan mengenai dampak hukum yang harus dilaksanakan oleh PT. Angkasapura berdasarkan Putusan No. 18/KPPU/2009. Berikut keputusan Komisi terkait dengan perkara ini:

1. Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tidak terbukti melanggar Pasal 17 Undangundang Nomor 5 Tahun 1999;
2. Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar terbukti secara sah dan

meyakinkan melanggar Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;

3. Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tidak terbukti melanggar Pasal 19 huruf (c) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;
4. Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 19 huruf (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;
5. Memerintahkan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar membuka kesempatan bagi operator taksi yang telah memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan untuk mendapatkan Izin Berusaha sebagai penyedia layanan jasa taksi di lingkungan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;
6. Menghukum PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar membayar denda sebesar Rp. 1.000.000.000,- (satu milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank pemerintah dengan kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha).

Uraian-uraian di atas merupakan dampak negatif dari adanya praktek monopoli yang dilakukan oleh PT. Angkasapura terkait dengan pelayanan taksi di bandara. Tetapi tidak absah jika membahas sesuatu hanya dari satu sudut pandang saja, untuk itu akan dibahas sedikit mengenai dampak positif yang disebabkan oleh praktek monopoli secara umum.

Menurut salah satu pakar Arie Siswanto, apabila ditilik secara mendalam ada beberapa aspek positif yang bisa ditemukan dari praktek monopoli, yaitu:⁴⁴

1. Monopoli bisa memaksimalkan efisiensi pengelolaan sumber daya ekonomi tertentu. Apabila sumber daya alam minyak bumi dikelola oleh satu unit usaha tunggal yang besar, maka ada kemungkinan bahwa biaya-biaya tertentu bias dihindari.
2. Monopoli juga bisa menjadi salah satu sarana untuk meningkatkan pelayanan terhadap konsumen industri tertentu. Dalam bidang usaha pelayanan telekomunikasi, misalnya para pengguna jasa akan bias saling berhubungan tanpa kesulitan karena hubungan itu difasilitasi oleh satu perusahaan yang memiliki basis teknologi yang bias dimanfaatkan oleh semua konsumen. Hal ini mungkin saja tidak terjadi jika usaha pelayanan telekomunikasi dibuka bagi persaingan, ada kemungkinan perusahaan-perusahaan yang saling bersaing itu mengembangkan sendiri teknologi mereka bagi konsumen mereka sendiri. Dengan demikian ada kemungkinan mereka memiliki basis teknologi yang saling berbeda yang

⁴⁴Suharsil dan Mohammad Taufik Makarao. 2010. *Hukum Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Di Indonesia*. Bogor: Ghalia Indonesia, halaman 30.

akan menyulitkan konsumen perusahaan yang satu untuk berhubungan dengan konsumen perusahaan lainnya.

3. Monopoli bisa menghindarkan duplikasi fasilitas umum. Adakalanya bidang usaha tertentu akan lebih efisien bagi public apabila dikelola hanya oleh satu perusahaan. Jika distribusi air minum diberikan pada lebih dari satu perusahaan yang saling bersaing, yang mungkin terjadi adalah mereka akan membangun sendiri instalasi air minum mereka. Dari sisi kepentingan public duplikasi fasilitas air minum itu bisa dianggap sebagai sesuatu yang kurang efisien.
4. Dari sisi produsen monopoli bis menghindarkan biaya pariwisata serta biaya diferensiasi. Jika terjadi persaingan, setiap perusahaan yang bersaing akan saling mencoba merebut konsumen dengan banyak cara. Pariwisata tampaknya menjadi cara yang cukup penting untuk mencakup konsumen. Setiap perusahaan juga akan bisa berkecenderungan untuk membuat produk mereka bisa dibedakan dari produk perusahaan lain. Dalam hal terjadi monopoli, kedua macam biaya tersebut tidak relevan. Karena perusahaan akan selalu berada pada pihak yang lebih dibutuhkan oleh konsumen, ia tidak perlu bersusah-susah mendapatkan konsumen melalui pariwisata maupun diferensiasi produk.
5. Dalam monopoli, biaya kontraktual bisa dihindarkan. Persaingan membuat kekuatan ekonomi terbesar. Dengan demikian, maka para pelaku ekonomi akan memiliki kekuatan relatif yang tidak jauh berbeda. Konsekuensinya jika mereka akan saling bertransaksi, maka waktu, biaya, dan tenaga yang

diperlukan menjadi lebih besar. Kondisi ini tidak dijumpai dalam kondisi monopoli, dimana peluang untuk bernegosiasi tidak terlampau besar.

6. Monopoli bisa digunakan sebagai sarana untuk melindungi sumber daya tertentu yang penting bagi masyarakat luas dari eksploitasi yang semata-mata bersifat “*profit-motive*”.

Alasan monopoli yang memiliki aspek positif, berbanding terbalik dengan argumentasi yang menerima persaingan. Persaingan lebih disukai karena kondisi ini lebih mendorong terciptanya efisiensi dalam kegiatan usaha, serta menjaga kepentingan umum dan meningkatkan produktifitas ekonomi. Argumen monopoli ditolak karena cenderung terciptanya iklim usaha yang tidak kondusif bagi pelaku usaha. Beberapa alasan menolak monopoli adalah sebagai berikut.⁴⁵

1. Monopoli membuat konsumen tidak mempunyai kebebasan memilih produk sesuai dengan kehendak dan keinginan mereka. Jika penawaran sepenuhnya dikuasai oleh seorang produsen, secara praktis para konsumen tidak memiliki pilihan. Dengan kata lain mau tidak mau ia harus menggunakan produk satu-satunya itu.
2. Monopoli membuat posisi konsumen jadi rentan dihadapan produsen. Ketika produsen menempati posisi sebagai pihak yang lebih dibutuhkan daripada konsumen, terbuka peluang besar bagi produsen untuk merugikan konsumen melalui penyalahgunaan posisi monopolistiknya. Ia antara lain menjadi bisa menentukan harga secara sepihak, secara menyimpang dari biaya produksi riil.

⁴⁵*Ibid.*, halaman 31.

3. Monopoli juga berpotensi menghambat inovasi dan proses produksi. Dalam keadaan tidak ada pesaing, produsen lantas tidak memiliki motivasi yang cukup besar untuk mencari dan mengembangkan teknologi dan proses produksi baru. Akibatnya inovasi teknologi dan proses produksi akan mengalami stagnasi.

F. Analisis Putusan No. 18/KPPU/2009 Tentang Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan oleh PT. Angkasa Pura.

Pembahasan Mengenai analisis Putusan No. 18/KPPU/2009 tentang praktek monopoli yang dilakukan oleh PT. Angkasapura akan diawali dengan pemahaman yang jelas tentang praktek monopoli yang selama ini banyak dinilai oleh masyarakat khususnya pelaku usaha bahwa BUMN seperti PT. Angkasapura dapat dikecualikan untuk melakukan praktek monopoli.

Dasar hukum yang dianggap memperbolehkan BUMN untuk melakukan praktek monopoli adalah Pasal 51 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang berbunyi “Monopoli dan atau pemusatan kegiatan yang berkaitan dengan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang menguasai hajat hidup orang banyak serta cabang-cabang produksi yang penting bagi negara diatur dengan Undang-undang dan diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dan atau badan atau lembaga yang dibentuk atau ditunjuk oleh Pemerintah”.

Banyak pelaku usaha yang berpendapat bahwasanya BUMN dapat dikecualikan melakukan monopoli atas dasar pasal tersebut. Monopoli yang

dilakukan oleh BUMN adalah salah satu bentuk monopoli yang dikecualikan karena monopoli tersebut dilakukan oleh negara melalui BUMN yang merupakan amanat dari undang-undang dan monopoli tersebut dilakukan demi sebesar-besar kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Monopoli BUMN dapat dikategorikan dalam monopoli undang-undang, hal itu dikarenakan monopoli dipegang oleh ketetapan undang-undang, yaitu Bank Indonesia, PT PLN(Persero), Pertamina dan lain sebagainya. BUMN merupakan organ pemerintah yang dibentuk dengan tujuan melayani masyarakat dan tidak mencari keuntungan. Berbeda dengan perusahaan swasta yang memang didirikan dan dibentuk dengan tujuan untuk mencari keuntungan sebanyak-banyaknya. Sehingga bentuk *monopoly by law* yang dijalankan oleh BUMN secara teoritis memang memenuhi kehendak dari Pasal 33 Undang-undang Dasar 1945 dan pemberlakuan perlindungan hukum antimonopoli yang ditetapkan dalam Pasal 51 Undang - Undang Nomor 5 Tahun 1999 bertujuan untuk melindungi kesinambungan kinerja BUMN untuk tetap melayani kepentingan masyarakat.⁴⁶

Pengecualian terhadap monopoli yang tercantum dalam pasal 51 Undang-undang No 5 Tahun 1999 memiliki unsur-unsur, sebagai berikut:

1. Monopoli atau pemusatan kegiatan
2. Yang berkaitan dengan produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa yang menguasai hajat hidup orang banyak serta cabang-cabang produksi yang penting bagi negara.
3. Diatur dengan undang-undang.

⁴⁶Riesty Aqmarina, "Monopoli Oleh BumN Dalam Prespektif Asean Economic Community (Aec)", dalam *Jurnal Spirit Pro Patria* Vol. 4 No. 2 September 2018.

4. Diselenggarakan oleh Badan Usaha Milik Negara dan/atau badan atau lembaga yang dibentuk atau ditunjuk oleh Pemerintah.

Penguasaan negara yang terdapat dalam ketentuan pasal 33 Undang-undang Dasar 1945 yang menyatakan bahwa segala sesuatu yang menyangkut “hajat hidup orang banyak” harus dikuasai oleh negara, dan implemementasi penguasaannya antara lain ditafsirkan dilakukan oleh pelaku ekonomi, yaitu BUMN yang juga sejalan dengan Pasal 51 Undang-undang No. 5 Tahun 1999 secara tidak langsung mengemukakan dijaminnya campur tangan negara dalam penyelenggaraan perekonomian negara sebagaimana dengan tegasdinyatakan dalam Pasal 33 Undang-undang Dasar 19420, selain itu pemerintah harus melibatkan diri secara langsung dalam mengusahakan “produksi yang besar-besar yang menguasai hidup orang banyak” 21 dan juga secara tegas bentuk campur tangan negara yang tertuang dalam pemberian monopoly power(kekuatan monopoli) kepada pihak BUMN tersebut dilindungi dari ketentuan Undang-Undang No.5 Tahun 1999.⁴⁷

Dewasa ini di dalam Undang-undang No.5 Tahun 1999, sebenarnya yang dikecualikan bukan tindakan monopoli akan tetapi negara sebagai pengontrol pada tindakan tersebut, dengan adanya pengecualian tersebut, sering disalah artikan oleh penguasa negara terutama dalam penerapannya, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), seringkali mendapatkan kasus mengenai penyalahgunaan wewenang dalam monopoli BUMN tersebut. Dalam hal melaksanakan ketentuan Pasal 33 Undang-undang Dasar 1945 tersebut,

⁴⁷Riesty Aqmarina, “Monopoli Oleh BumN Dalam Prespektif Asean Economic Community (Aec)”, dalam *Jurnal Spirit Pro Patria* Vol. 4 No. 2 September 2018.

pemerintah membentuk Badan-Badan Usaha Milik Negara atau lebih dikenal sebagai BUMN yang dianggap sebagai agen pembangunan, dengan dukungan dana dan pemerintah. Badan Usaha Milik Negara (BUMN) sebagai salah satu pelaku usaha yang didirikan oleh negara berdasarkan Pasal 33 Undang-undang Dasar 1945. Monopoli oleh BUMN diberbagai sektor industri dan perdagangan dibolehkan Undang-undang Dasar 1945, bahkan terhadap industri strategis hanya dapat diselenggarakan atau diawasi oleh BUMN sebagai badan usaha yang mewakili kepentingan umum.⁴⁸

Makna yang terkandung dalam pasal 33 Undang-undang Dasar 1945, menggambarkan tentang peran negara dalam kegiatan ekonomi penguasaan negara atas sumber daya alam adalah mutlak. Kebijakan tersebut bukanlah kesewenang-wenangan negara, melainkan suatu strategi awal untuk membangun ekonomi, namun penguasaan sumber daya alam seperti yang diamanatkan tidaklah berhenti sampai disitu penguasaan sumber daya alam harus dipergunakan sepenuhnya demi kemakmuran dan kesejahteraan rakyat.⁴⁹

Selanjutnya penulis akan mencoba melakukan analisis terkait dengan unsur-unsur pasal yang terkait dengan Putusan No.18/KPPU/2009 dengan menggunakan pendekatan analisis yuridis. Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha menurut Pasal 1 angka 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam

⁴⁸Riesty Aqmarina, "Monopoli Oleh Bumn Dalam Prespektif Asean Economic Community (Aec)", dalam *Jurnal Spirit Pro Patria* Vol. 4 No. 2 September 2018.

⁴⁹Riesty Aqmarina, "Monopoli Oleh Bumn Dalam Prespektif Asean Economic Community (Aec)", dalam *Jurnal Spirit Pro Patria* Vol. 4 No. 2 September 2018.

wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Bahwa Terlapor merupakan perusahaan yang memiliki hak eksklusif untuk mengelola jasa pelayanan kebandarudaraan di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Bahwa dengan demikian, berdasarkan uraian di atas, maka unsur Pelaku Usaha terpenuhi.

Bahwa yang dimaksud dengan jasa menurut Pasal 1 angka 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang menyatakan “jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha. Bahwa pasar produk yang dimaksud dalam perkara ini sebagaimana diuraikan di atas adalah jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Bahwa dengan demikian unsur Jasa terpenuhi.

Bahwa menurut Pasal 17 ayat 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan “Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:

1. Barang dan/atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya;
2. Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan/atau jasa yang sama; atau

3. Suatu pelaku usaha atau suatu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang dan/atau jasa tertentu.

Bahwa Terlapor memiliki hak monopoli untuk mengelola bandar udara dan kegiatan penunjang lainnya sesuai dengan peraturan yang berlaku, Bahwa hak atas monopoli tersebut, Terlapor mengelola kegiatan penunjang kegiatan bandar udara, yaitu jasa pelayanan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Bahwa dengan demikian, Unsur Penguasaan atas Produksi dan/atau Pemasaran Barang dan/atau Jasa terpenuhi.

Bahwa yang dimaksud praktek monopoli menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 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”. Bahwa yang dimaksud pemusatan kekuatan ekonomi menurut Pasal 1 angka 6 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: “penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan jasa”. Bahwa yang dimaksud persaingan usaha tidak sehat menurut Pasal 1 angka 6 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 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”.

Bahwa Terlapor sebagai pengelola jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar menetapkan biaya operasional taksi bandara, seperti: biaya sewa loket tiket, biaya retribusi, biaya stiker bandara, dan biaya parkir berlangganan selama 1 (satu) tahun periode. Terlapor dalam menetapkan biaya operasional tersebut mengacu kepada aturan pentarifan yang berlaku di lingkungan PT. Angkasa Pura I (Persero), yaitu Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I dengan menggunakan tarif dasar (*floor price*) serta memberlakukan biaya operasional taksi secara seragam kepada pengguna jasa bandara lainnya. Bahwa dengan demikian dapat disimpulkan tidak terdapat praktek monopoli yang dilakukan Terlapor dengan cara menetapkan biaya operasional taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*). Bahwa dengan demikian, unsur Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat tidak terpenuhi.

Menimbang Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan “Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat, berupa:

1. Menolak dan/atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; atau
2. Membatasi peredaran dan/atau penjualan barang dan/atau jasa pada pasar bersangkutan;
3. Melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.

Bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur dalam Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999. Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha menurut Pasal 1 angka 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah 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.

Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Terlapor merupakan perusahaan yang memiliki hak eksklusif untuk mengelola jasa pelayanan kebandarudaraan di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. dengan demikian, berdasarkan uraian di atas, maka unsur Pelaku Usaha terpenuhi.

Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha tertentu adalah operator angkutan taksi yang memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. berdasarkan data Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2008, angkutan taksi yang sudah memiliki Izin Operasi ada 8 (delapan) operator, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Lima Muda Nusantara, Puskud Hasanuddin, PT. Lima Muda Mitra, Gowata Taksi, Kopsidara, Gowa Makassar Taksi, dan PT. Putra Transport Nusantara. selain itu, terdapat 2 (dua) operator taksi yang belum memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi

Sulawesi Selatan, yaitu: Primkopau Lanud Hasanuddin dan CV. Anugerah Karya. dengan demikian, unsur Pelaku Usaha Tertentu terpenuhi.

Bahwa kegiatan usaha yang sama dalam perkara ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Dengan demikian, unsur Kegiatan Usaha Yang Sama terpenuhi. Bahwa yang dimaksud dengan pasar bersangkutan menurut Pasal 1 angka 10 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: “pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan/atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan/atau jasa tersebut”. Bahwa pasar bersangkutan yang dimaksud dalam perkara ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi yang dilaksanakan oleh operator taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, dengan demikian, unsur Pasar Bersangkutan terpenuhi.

Tindakan Terlapor yang menolak dan/atau menghalangi operator taksi umum yang memiliki izin operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan untuk dapat menyediakan jasa layanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dilakukan dengan cara memberikan Izin Berusaha di Bandara Internasional hanya kepada 4 (empat) operator taksi baru selain Kopsidara, sebagai berikut: PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya. Dengan demikian, unsur Menolak dan/atau Menghalangi Pelaku Usaha Tertentu Untuk Melakukan Kegiatan Usaha Yang Sama Pada Pasar Bersangkutan terpenuhi.

Bahwa yang dimaksud dengan jasa menurut Pasal 1 angka 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang menyatakan “jasa adalah setiap layanan yang

berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha, Bahwa pasar produk yang dimaksud dalam perkara ini sebagaimana diuraikan di atas adalah jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, dengan demikian unsur Jasa terpenuhi.

Latar belakang tindakan pembatasan tersebut adalah terkait dengan rekomendasi hasil kajian Tim Teknis dengan mempertimbangkan load factor Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Majelis Komisi memahami tindakan pembatasan tersebut sebagai upaya pengaturan secara bertahap guna menyeimbangkan antara kebutuhan konsumen, keberadaan taksi umum serta kemampuan dan kapasitas Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Majelis Komisi menilai tindakan pembatasan tersebut sebagai tindakan dalam kerangka pengaturan pengelolaan jasa taksi guna menjaga keseimbangan antara *supply* dan *demand*. Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi menilai tindakan pembatasan tersebut masih dapat dibenarkan untuk saat ini. Oleh karena tindakan tersebut masih dibenarkan maka unsur Membatasi Peredaran dan/atau Penjualan Barang dan/atau Jasa Pada Pasar Bersangkutan Yang Sama tidak terpenuhi.

Berdasarkan Putusan KPPU Perkara Nomor 07/KPPUL/2004 tentang Perkara Divestasi *Very Large Crude Carrier* (VLCC) yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, yang dimaksud dengan praktek diskriminasi adalah tindakan, sikap, dan perlakuan yang berbeda terhadap pelaku usaha untuk mendapatkan kesempatan yang sama. Dengan demikian praktek diskriminasi tidak selalu berarti tindakan, sikap, dan perlakuan yang berbeda, tetapi juga berupa

tindakan, sikap, dan perlakuan yang seharusnya. tindakan diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu dilakukan Terlapor dengan cara membatasi peredaran unit taksi operator taksi PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya, sedangkan bagi operator taksi Kopsidara tidak dibatasi. bagi operator taksi PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya dibatasi masing-masing sebanyak 10 (sepuluh) unit, sedangkan bagi operator taksi Kopsidara karena tidak dibatasi, maka Kopsidara tetap dapat mengoperasikan 185 (seratus delapan puluh lima) unit taksi yang sudah ada, dengan demikian, unsur Melakukan Praktek Diskriminasi Terhadap Pelaku Usaha Tertentu terpenuhi.

PT. Angkasapura sebagai pengelola jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar telah memberikan perlakuan diskriminatif kepada operator angkutan taksi bandara yang baru, sebab memberlakukan kebijakan pembagian kuota hanya kepada penyedia angkutan taksi bandara yang baru, sedangkan terhadap penyedia angkutan taksi bandara yang lama, yakni Kopsidara, tidak ada pembatasan kuota. Kebijakan PT. Angkasapura tersebut menimbulkan hambatan bagi operator angkutan taksi yang baru untuk dapat bersaing dengan operator taksi Kopsidara dalam menyediakan jasa layanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, dengan demikian, unsur Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat terpenuhi.

Berdasarkan analisis seperti yang tertera di atas maka Majelis telah memutus perkara tersebut seperti yang telah tertera di bab II penelitian ini dengan pembahasan mengenai dampak atau akibat hukum yang dikenakan kepada PT. Angkasapura sebagai terlapor pada Putusan No. 18/KPPU/2009 yang melakukan praktek monopoli terhadap pelayanan taksi bandara di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

C. Kesimpulan

1. Praktek Monopoli yang terjadi pada putusan No. 18/KPPU/2009 dinyatakan bahwa dugaan pelanggaran yang dilakukan terkait dengan Pasal 17 dan 19 di atas merupakan membatasi operator angkutan yang dapat masuk ke Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 7 operator (4 operator taksi, 2 operator angkutan sewa, dan 1 operator bus Damri), membatasi unit angkutan masing-masing operator taksi/sewa sebanyak 10 unit dan operator bus Damri sebanyak 2 unit dan menetapkan biaya operasional angkutan (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*).
2. Akibat yang dirasakan langsung oleh operator-operator taksi bandara adalah mengenai biaya operasional yang dinilai tidak seimbang dengan pembagian kuota unit taksi bandara yang mereka terima. Dampak adanya praktek monopoli yang diduga dilakukan oleh PT. Angkasapura kepada para operator taksi selanjutnya adalah mereka tidak bisa beroperasi dengan baik karena terkendala dengan izin. PT. Angkasapura juga terkena dampak hukum atas perbuatan mereka yaitu PT. Angkasapura telah dinyatakan bersalah telah melanggar sebagian Pasal yang didugakan terhadap PT. Angkasapura.

3. Terkait dengan izin yang harus dimiliki oleh operator taksi jika ingin beroperasi di Bandara Sultan Hasanuddin Makasar menjadi sangat rancu jika dilihat dari Putusan No. 18/KPPU/2009. Karena PT. Angkasapura menyatakan tidak memiliki wewenang untuk menentukan operator taksi yang berhak beroperasi, kewenangan tersebut ada pada Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan. Hal ini menjadikan keraguan terhadap Putusan No. 18/KPPU/2009.

D. Saran

1. Seharusnya Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan lebih tegas dan selalu memberikan pengawasan ekstra terkait dengan kegiatan pelayanan dan penyediaan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makasar agar tercipta lingkungan persaingan yang baik dan tertib.
2. Terkait dengan akibat yang diterima tentunya harus ditindak lanjuti dengan benar. Serta harus ada tindakan pencegahan agar hal seperti ini tidak terjadi lagi sehingga kembali memberikan dampak yang negatif kepada semua pihak.
3. Terkait dengan analisis Putusan No.18/KPPU/2009 secara keseluruhan sudah baik dan sesuai, tetapi ada sedikit ganjalan yang harus dicarikan solusinya yaitu mengenai kewenangan memberikan izin kepada operator taksi yang ingin beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makasar.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku-Buku:

- Abdul R. Saliman. 2017. *Hukum Bisnis*. Jakarta: Kencana. Halaman 203.
- Fitrotin Jamilah. 2014. *Strategi Penyelesaian Sengketa Bisnis*. Yogyakarta: Pustaka Yustisia
- Ida Hanifah, Dkk. 2018. *Pedoman Penulisan Tugas Akhir Mahasiswa*. Medan: Pustaka Prima
- Ida Nadirah. 2019. *Hukum Dagang dan Bisnis Indonesia*. Medan: Pustaka Prima
- Munir Fuady. 2012. *Pengantar Hukum Bisnis*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Ramlan, Tengku, dan Nurul. 2017. *Malu Menjadi Plagiat*. Malang: Inteligencia Media
- Romli Atmasasmita. 2016. *Hukum Kejahatan Bisnis*. Jakarta: Prenada Media Group
- Soerjono Soekanto. 2014. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Perss
- Suharsil dan Mohammad Taufik Makarao. 2010. *Hukum Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Di Indonesia*. Bogor: Ghalia Indonesia
- Toman Sony Tambunan dan Wilson RG Tambunan. 2019. *Hukum Bisnis*. Jakarta: Prenada Media Group.
- Zaeni Asyhadie. 2017. *Hukum Bisnis (Prinsip Dan Pelaksanaannya Di Indonesia)*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

B. Peraturan Perundang-Undangan

- Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat
- Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

C. Karya Ilmiah, Jurnal, dan Internet

- Fernando JPP Dairi. 2012. "Tinjauan Yuridis Praktek Monopoli Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha (Studi Kasus Praktek Layanan Jasa Taksi Di Bandara Hang Nadim Sesuai Dengan Putusan KPPU 28/KPPU-I/2007)". (Skripsi) Program Studi Ilmu Hukum Universitas Indonesia Depok.

Mashur Malaka. “Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha” *dalam jurnal Al-Adl* Vol. 7 No. 2 Juli 2014.

Nadia Aulia Marjianto. 2014. “Praktek Monopoli Dalam Pelayanan Jaksa Taksi Oleh Koperasi Taksi Bandar Udara Di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makasar. (Skripsi) Fakultas Hukum Universitas Airlangga.

Riesty Aqmarina, “Monopoli Oleh Bumn Dalam Prespektif Asean Economic Community (Aec)”, *dalam Jurnal Spirit Pro Patria* Vol. 4 No. 2 September 2018.

Rizkia Amelia Sania Putri. 2015. “Pelanggaran Hukum Persaingan Usaha Di Bidang Pengusahaan Bandar Udara Dalam Putusan-Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha”. (*Tesis*) Program Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.