

**PRAKTIK *BARRIER TO ENTRY* YANG BERTENTANGAN
DENGAN PASAL 19 UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN
1999 DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH**

**(Studi Kasus antara Grab dengan PT TPI dalam Putusan Komisi
Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPPU-I/2019 tentang Jasa
Angkutan Sewa Khusus)**



**PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
PROF. K.H. SAIFUDDIN ZUHRI PURWOKERTO
2021**

PERNYATAAN KEASLIAN

Dengan ini saya:

Nama : Hesti Erfiani
NIM : 1617301118
Jenjang : S-1
Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah

Menyatakan bahwa Naskah Skripsi berjudul “PRAKTIK *BARRIER TO ENTRY* YANG BERTENTANGAN DENGAN PASAL 19 UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH (STUDI KASUS ANTARA GRAB DENGAN PT TPI DALAM PUTUSAN KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA NOMOR 13/KPPU-I/2019 TENTANG JASA ANGKUTAN SEWA KHUSUS)” ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian atau karya saya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya, dalam skripsi ini, diberi tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila dikemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar akademik yang saya peroleh.

Purwokerto, 16 Juli 2021

Saya yang menyatakan



Hesti Erfiani

NIM. 1617301118

PENGESAHAN

Skripsi berjudul:

PRAKTIK *BARRIER TO ENTRY* YANG BERTENTANGAN DENGAN PASAL 19 UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH (STUDI KASUS ANTARA GRAB DENGAN PT TPI DALAM PUTUSAN KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA NOMOR 13/KPPU-I/2019 TENTANG JASA ANGKUTAN SEWA KHUSUS)

Yang disusun oleh Hesti Erfiani (NIM. 1617301118) Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto, telah diujikan pada tanggal 23 Juli 2021 dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk memperoleh gelar **Sarjana Hukum (S.H.)** oleh Sidang Dewan Penguji Skripsi.

Ketua Sidang/ Penguji I



Dr. Bani Syarif Maula, M.Ag., LL.M

NIP. 19750620 200112 1 003

Sekretaris Sidang/ Penguji II



M. Wildan Humaidi, S.H.I., M.H

NIP. 19890929 201903 1 021

Pembimbing/ Penguji III



Luqman Rico Khashogi, S.H.I., M.S.I

NIP. 19861104 201903 1 008

Purwokerto, 23 Juli 2021

Dekan Fakultas Syari'ah



Dr. Supani, S.Ag., M.A

NIP. 19700705 200312 1 00

NOTA DINAS PEMBIMBING

Purwokerto, 16 Juli 2021

Hal : Pengajuan Munaqosyah Skripsi Sdri. Hesti Erfiani
Lampiran : 3 Eksemplar

Kepada Yth.
Dekan Fakultas Syariah UIN Prof.
K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto
Di Purwokerto

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

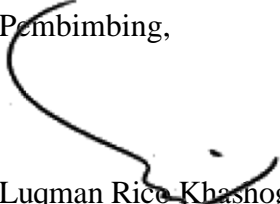
Setelah melakukan bimbingan, telaah, arahan, dan koreksi, maka melalui surat ini saya menyampaikan bahwa:

Nama : Hesti Erfiani
NIM : 1617301118
Jurusan : Hukum Ekonomi Syariah
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah
Fakultas : Syariah
Judul : PRAKTIK *BARRIER TO ENTRY* YANG BERTENTANGAN DENGAN PASAL 19 UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH (STUDI KASUS ANTARA GRAB DENGAN PT TPI DALAM PUTUSAN KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA NOMOR 13/KPPU-I/2019 TENTANG JASA ANGKUTAN SEWA KHUSUS)

Sudah dapat diajukan kepada Dekan Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto untuk dimunaqosyahkan dalam rangka memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H).

Demikian, atas perhatian Bapak, saya mengucapkan terima kasih.
Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Pembimbing,


Luqman Rida Khashogi, SH.I., M.S.I.
NIP. 19861104 201903 1 008

**PRAKTIK *BARRIER TO ENTRY* YANG BERTENTANGAN DENGAN
PASAL 19 UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999
DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH
(STUDI KASUS ANTARA GRAB DENGAN PT TPI DALAM PUTUSAN
KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA NOMOR 13/KPPU-I/2019
TENTANG JASA ANGKUTAN SEWA KHUSUS)**

ABSTRAK
Hesti Erfiani
NIM. 1617301118

**Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah
Universitas Islam Negeri (UIN) Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto**

Perkembangan jasa angkutan sewa khusus yang semakin masif, menimbulkan berbagai pelaku usaha berusaha untuk mempertahankan dirinya dengan menciptakan *branding* yang menarik perhatian konsumen. Upaya saling bersaing juga terjadi diantara perusahaan jasa angkutan sewa khusus yang salah satunya dilakukan oleh Grab dengan PT Teknologi Pengangkutan Indonesia (TPI). Dalam perkara Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor 13/KPPU-I/2019, mereka diduga melanggar Pasal 14 terkait Integrasi Vertikal dan Pasal 19 huruf d terkait Praktik Diskriminasi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Terdapat bentuk-bentuk diskriminasi yang merupakan *barrier to entry*, yang mana apabila dalam hukum ekonomi syariah *barrier to entry* dikaitkan dengan praktik *talaqqī al rukbān*.

Jenis penulisan yang digunakan dalam penulisan ini adalah penulisan kepustakaan (*library research*), dimana penulis menggunakan putusan dan peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan praktik *barrier to entry*, penulis juga mengumpulkan literatur yang sudah ada, untuk kemudian dijadikan sebagai sumber data sekunder. Selain itu, penulis menggunakan pendekatan normatif-sosiologis untuk mendapatkan gambaran praktik *barrier to entry* terkait jasa angkutan sewa khusus. Gambaran tersebut kemudian dianalisis menggunakan metode *content analysis*.

Hasil penulisan ini menyimpulkan bahwa; *Pertama*, terdapat bentuk-bentuk *barrier to entry* yang dikaitkan dengan konsep *rule of reason*, yakni hambatan atas tindakan-tindakan yang diciptakan oleh praktik perusahaan lama, regulasi suatu perusahaan, pembatasan akses terhadap konsumen dan regulasi oleh Pemerintah. *Kedua*, setelah melalui upaya keberatan pada akhirnya Mahkamah Agung membatalkan Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019 yang kemudian tidak lagi berkekuatan hukum. *Ketiga*, bahwa praktik *barrier to entry* terkait jasa angkutan sewa khusus bertentangan dengan Islam, pelaksanaannya tidak diperbolehkan dalam hal ini dikaitkan dengan praktik *talaqqī al rukbān* karena akan merugikan pelaku usaha lain.

Kata Kunci: *Barrier to Entry, Praktik Diskriminasi, KPPU, Talaqqī al Rukbān*

**BARRIER TO ENTRY PRACTICES CONTRACT WITH ARTICLES 19
OF LAW NUMBER 5 OF 1999 IN THE PERSPECTIVE OF ISLAMIC
ECONOMIC LAW (CASE STUDY BETWEEN GRAB AND PT TPI IN
THE DECISION OF THE BUSINESS COMPETITION SUPERVISORY
COMMISSION NUMBER 13/KPPU-I/2019 CONCERNING SPECIAL
RENTAL TRANSPORTATION SERVICES)**

ABSTRACT

**Hesti Erfiani
SN. 1617301118**

**Study Program of Sharia Economic Law, Sharia Faculty, State Islamic
University (UIN) Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto**

The increasingly massive development of special rental transportation services has caused various business actors to try to defend themselves by creating branding that attracts consumers' attention. Efforts to compete with each other also occur between special rental transportation service companies, one of which is carried out by Grab and PT Teknologi Pengangkutan Indonesia (TPI). In the case of the Decision of the Business Competition Supervisory Commission (KPPU) Number 13/KPPU-I/2019, they are suspected of violating Article 14 related to Vertical Integration and Article 19 letter d regarding Discriminatory Practices of Law Number 5 of 1999. There are forms of discrimination which constitute barrier to entry, which if in sharia economic law the barrier to entry is associated with the practice of *talaqqī al rukbān*.

The type of writing used in this paper is library research, where the author uses decisions and laws and regulations relating to the practice of barrier to entry, the author also collects existing literature, to then serve as a secondary data source. In addition, the author uses a normative-sociological approach to get an overview of barrier to entry practices related to special rental transportation services. The picture is then analyzed using the content analysis method.

The results of this paper conclude that; First, there are forms of barriers to entry that are associated with the concept of the rule of reason, namely barriers to actions created by old company practices, regulation of a company, restrictions on access to consumers and regulation by the government. Second, after going through objections, the Supreme Court finally overturned KPPU's Decision Number 13/KPPU-I/2019 which was then no longer legally binding. Third, that the practice of barrier to entry related to special rental transportation services is contrary to Islam, its implementation is not allowed in this case associated with the practice of *talaqqī al rukbān* because it will harm other business actors.

Keywords: *Barrier to Entry, Discrimination Practices, KPPU, Talaqqī al Rukbān*

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-INDONESIA

Transliterasi kata-kata Arab yang dipakai dalam penyusunan skripsi ini berpedoman pada Surat Keputusan Bersama antara Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan R.I Nomor: 158/1987 dan Nomor: 0543/3b/U/1987.

1. Konsonan Tunggal

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba'	B	Be
ت	Ta'	T	Te
ث	Ṡa	ṡ	Es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	Ḥ	ḥ	Ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha'	Kh	Ka dan Ha
د	Dal	D	De
ذ	Ḍal	ḍ	Ze (dengan titik di atas)
ر	Ra'	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Es dan Ye
ص	Ṣad	ṣ	Es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍad	ḍ	De (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa'	ṭ	Te (dengan titik di bawah)
ظ	Ẓa'	ẓ	Zet (dengan titik di bawah)

ع	'Ain	...'	Koma terbalik di atas
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa'	F	Ef
ق	Qaf	Q	Qi
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	'El
م	Mim	M	'Em
ن	Nun	N	'En
و	Waw	W	We
هـ	Ha'	H	Ha
ء	Hamzah	'	Apostrof
ي	Ya'	Y	Ye

2. **Ta' Marbūṭah di Akhir Kata Bila Dimatikan Ditulis h**

المصلحة	Ditulis	<i>Maṣlahah</i>
المرسلة	Ditulis	<i>Mursalah</i>

3. **Vokal Pendek**

--َ---	<i>Fatḥah</i>	Ditulis	A
--ِ---	<i>Kasrah</i>	Ditulis	I
--ُ---	<i>D'ammah</i>	Ditulis	U

4. **Vokal Panjang**

1.	<i>Fatḥah + alif</i>	Ditulis	ā
	شامل	Ditulis	<i>Syāmil</i>

5. **Vokal Rangkap**

1.	Fatḥah + ya' mati	Ditulis	Ay
----	-------------------	---------	----

	وهبه الزحيلي	Ditulis	<i>Wahbah al-Zuḥayfī</i>
--	--------------	---------	--------------------------

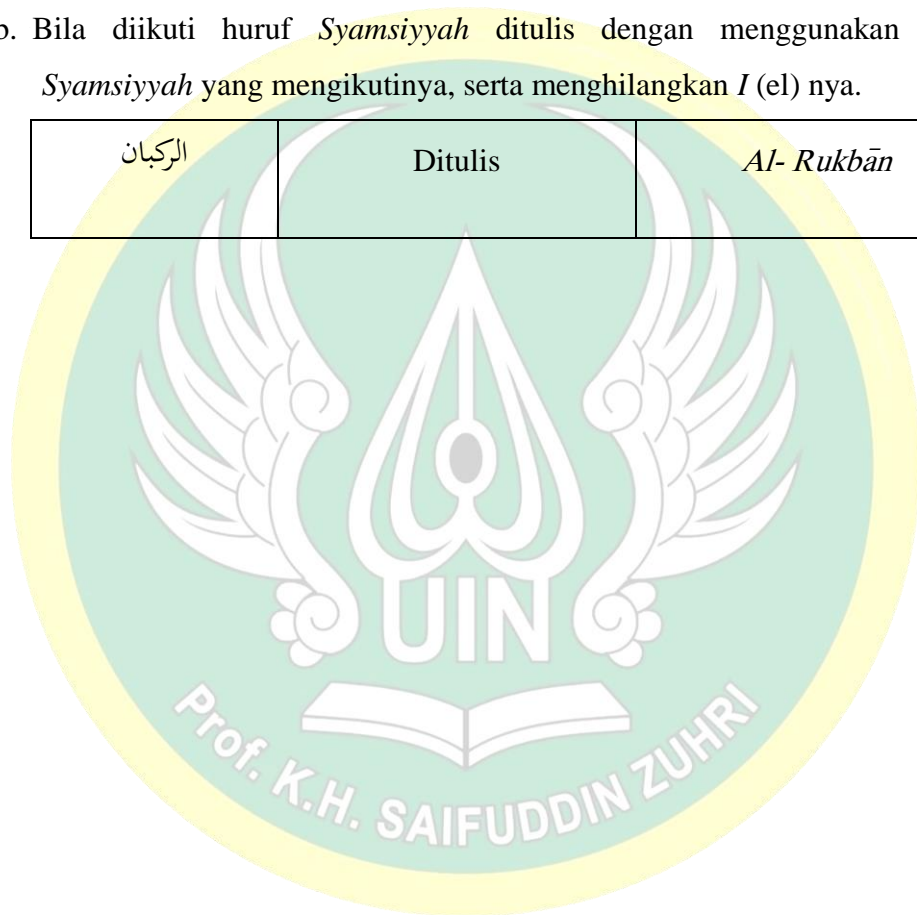
6. Kata Sandang Alif + Lam

a. Bila diikuti huruf *Qomariyyah*

الجلب	Ditulis	<i>Al-Jalab</i>
-------	---------	-----------------

b. Bila diikuti huruf *Syamsiyyah* ditulis dengan menggunakan huruf *Syamsiyyah* yang mengikutinya, serta menghilangkan *I* (el) nya.

الركبان	Ditulis	<i>Al-Rukbān</i>
---------	---------	------------------



MOTTO

“Yang terpenting dalam kehidupan bukanlah kemenangan, tetapi bertanding dengan baik”



PERSEMBAHAN



Dengan penuh rasa syukur, penulis persembahkan skripsi ini kepada:

Almamater tercinta,

Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah

Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri

Rasa hormat dan terima kasihku kepada keluargaku tercinta

Bapak Amiredja dan Ibu Warsini

Yang dengan mengingat mereka, membuat pikiran menjadi jernih

Mendengar suara mereka, membuat hatiku terharu

Mendapat kasih sayang dari mereka, membuatku menjadi setegar sekarang

Merekalah Bapak dan Ibuku,

Seberapa pun tingginya pendidikan yang kutempuh, kalianlah guru pertama
bagiku.

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah, segala puji dan syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, karena dengan rahmat dan hidayah-Nya lah penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **”Praktik *Barrier to Entry* yang Bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah (Studi Kasus antara Grab dengan PT TPI dalam Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPUU-I/2019 tentang Jasa Angkutan Sewa Khusus)”** dengan baik.

Skripsi ini disusun sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri (UIN) Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto. Dalam penyusunan skripsi ini, banyak pihak yang telah membantu penulis baik secara langsung maupun tidak langsung, secara moril maupun materiil. Oleh sebab itu, penulis mengucapkan terima kasih yang tulus kepada:

1. Bapak Dr. H. Moh. Roqib, M.Ag., selaku Rektor UIN Saizu Purwokerto.
2. Bapak Dr. Supani, S.Ag., M.A., selaku Dekan Fakultas Syariah UIN Saizu Purwokerto.
3. Bapak Agus Sunaryo, S.H.I., M.S.I., selaku Kepala Jurusan Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah UIN Saizu Purwokerto.
4. Bapak Luqman Rico Khashogi, S.H.I., M.S.I., selaku Dosen Fakultas Syariah sekaligus Dosen Pembimbing yang senantiasa mengarahkan dan membimbing penulis dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Segenap Bapak/Ibu Dosen dari semester satu sampai tujuh yang selalu mendukung, membimbing dalam perkuliahan.
6. Segenap Bapak/Ibu Civitas Akademika Fakultas Syariah UIN Saizu Purwokerto yang selalu mendukung untuk menyelesaikan studi ini.

7. Bank Indonesia yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk menerima beasiswa Bank Indonesia 2019 sehingga penulis dapat tergabung dalam Generasi Baru Indonesia (GenBI) yang memotivasi untuk terus belajar dan meraih mimpi.
8. Pengadilan Negeri Purwokerto, Kantor Notaris dan PPAT Nia Rachmawati Dewi, S.H., M.Kn., Komisi Pemilihan Umum Purbalingga, DPD KNPI Purbalingga yang telah menjadi wadah bagi penulis dalam mengembangkan *softskill*.
9. Teman-teman Hukum Ekonomi Syariah C 2016, HMJ Muamalah Tahun 2017-2018, KKN PAR 45 Desa Bandingan UIN Saizu Purwokerto Tahun 2020.
10. Segenap Keluarga Besar Komunitas *Business Law Center* (BLC) Fakultas Syariah UIN Saizu Purwokerto, Komunitas Forum Purbalingga Muda.
11. Dan semua pihak yang telah membantu dalam proses penyusunan skripsi ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga semua yang telah mereka berikan kepada penulis dapat menjadi amal ibadah dan mendapatkan balasan serta keberkahan dari Allah SWT. Akhir kata, penulis hanya berharap, semoga karya sederhana ini dapat memberikan kemanfaatan bagi penulis dan kepada seluruh pembaca.

Purwokerto, 16 Juli 2021

Penulis



Hesti Erfiani

DAFTAR ISI

COVER	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
PENGESAHAN.....	iii
NOTA DINAS PEMBIMBING.....	iv
ABSTRAK	v
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-INDONESIA	vii
MOTTO.....	x
PERSEMBAHAN.....	xi
KATA PENGANTAR.....	xii
DAFTAR ISI.....	xiv
DAFTAR SINGKATAN.....	xix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Definisi Operasional.....	9
C. Rumusan Masalah	11
D. Tujuan Penulisan.....	12
E. Manfaat Penulisan.....	12
F. Kajian Pustaka.....	13
G. Metode Penulisan	18
H. Sistematika Pembahasan	22

BAB II	KONSEP <i>BARRIER TO ENTRY</i>, ANGKUTAN SEWA KHUSUS, PUTUSAN HAKIM DAN <i>TALAQQĪ AL RUKBĀN</i> DALAM HUKUM EKONOMI SYARIAH	25
A.	Konsep <i>Barrier to Entry</i>	25
	1. Pengertian <i>Barrier to Entry</i> Secara Umum	25
	2. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya <i>Barrier to Entry</i>	29
	3. Bentuk-Bentuk <i>Barrier to Entry</i>	31
B.	Angkutan Sewa Khusus	36
	1. Pengertian Angkutan Sewa Khusus	36
	2. Sejarah dan Perkembangan Angkutan Sewa Khusus di Indonesia	43
	3. Dasar Hukum Angkutan Sewa Khusus	49
C.	Putusan Hakim	53
	1. Pengertian Putusan Hakim	53
	2. Jenis-Jenis Putusan	54
	3. Asas-Asas dalam Putusan Hakim.....	60
	4. Kekuatan Putusan Hakim	61
D.	<i>Talaqqī al Rukbān</i> dalam Hukum Ekonomi Syariah	62
	1. Pengertian <i>Talaqqī al Rukbān</i>	62
	2. Dasar Hukum <i>Talaqqī al Rukbān</i>	66
	3. Pandangan Ulama terhadap <i>Talaqqī al Rukbān</i>	69

BAB III	PENGATURAN HUKUM TENTANG PRAKTIK DISKRIMINASI TERHADAP PELAKU USAHA TERTENTU DAN KONSEP <i>RULE OF REASON</i> DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999	71
A.	Persaingan Usaha di Indonesia.....	71
	1. Latar Belakang Hukum Persaingan Usaha di Indonesia	71
	2. Pengertian Persaingan Usaha	73
B.	Substansi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999	74
	1. Asas dan Tujuan	74
	2. Perjanjian yang Dilarang.....	75
	3. Kegiatan yang Dilarang.....	78
	4. Posisi Dominan.....	79
C.	Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU).....	79
	1. Pengertian KPPU.....	79
	2. Kedudukan KPPU dalam Sistem Ketatanegaraan.....	81
	3. Tugas dan Wewenang KPPU	84
	4. Tata Cara KPPU dalam Menangani Perkara	88
	5. Ketentuan Persaingan Usaha Pasca Berlakunya Undang-Undang Cipta Kerja.....	90
D.	Pendekatan <i>Rule of Reason</i> dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.....	93
E.	Praktik Diskriminasi dalam Putusan Nomor 13/KPPU-I/2019... 96	96

BAB IV PRAKTIK *BARRIER TO ENTRY* YANG BERTENTANGAN DENGAN PASAL 19 UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH 99

A. Praktik *Barrier to Entry* yang Bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 antara Grab dengan PT TPI pada Jasa Angkutan Sewa Khusus terkait dengan Konsep *Rule of Reason*..... 99

B. Analisis Hukum terhadap Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019, Putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel dan Putusan Mahkamah Agung Nomor 485K/Pdt.Sus-KPPU/2021 110

1. Analisis Hukum terhadap Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 terkait Jasa Angkutan Sewa Khusus..... 110

a. Kasus Posisi 110

b. Pertimbangan Hukum Majelis Komisi dan Amar Putusan KPPU 112

c. Analisis Hukum terhadap Pertimbangan Hukum dan Amar Putusan KPPU 115

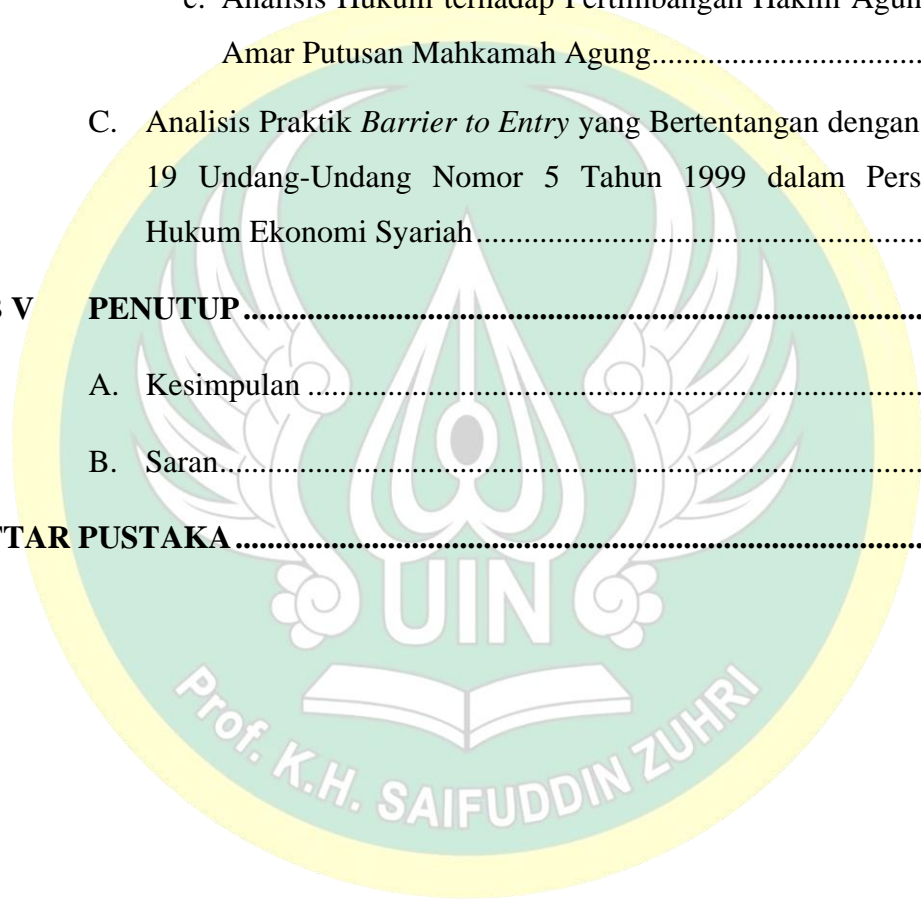
2. Analisis Hukum terhadap Putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel tentang Pembatalan Putusan KPPU Nomor 13/LPPU-I/2019 121

a. Kasus Posisi 121

b. Pokok-Pokok Keberatan 122

c. Pertimbangan Hukum Majelis Hakim Pengadilan Negeri dan Amar Putusan..... 124

d.	Analisa Hukum terhadap Pertimbangan Majelis Hakim dan Amar Putusan Pengadilan Negeri.....	128
3.	Analisis Hukum terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 485K/Pdt.Sus-KPPU/2021	132
a.	Kasus posisi	132
b.	Pertimbangan Hukum Hakim Agung dan Amar Putusan	133
c.	Analisis Hukum terhadap Pertimbangan Hakim Agung dan Amar Putusan Mahkamah Agung.....	137
C.	Analisis Praktik <i>Barrier to Entry</i> yang Bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah.....	143
BAB V	PENUTUP	148
A.	Kesimpulan	148
B.	Saran.....	150
DAFTAR PUSTAKA	152



DAFTAR SINGKATAN



APINDO	: <i>Asosiasi Pengusaha Indonesia</i>
ASK	: <i>Angkutan Sewa Khusus</i>
BUMN	: <i>Badan Usaha Milik Negara</i>
Dkk	: <i>Dan Kawan-Kawan</i>
Hlm	: <i>Halaman</i>
Kemenhub	: <i>Kementerian Perhubungan</i>
KPPU	: <i>Komisi Pengawas Persaingan Usaha</i>
MA	: <i>Mahkamah Agung</i>
No.	: <i>Nomor</i>
OECD	: <i>Organisation for Economic Co-operation and Development</i>
Pergub	: <i>Peraturan Gubernur</i>
Perma	: <i>Peraturan Mahkamah Agung</i>
Permen	: <i>Peraturan Menteri</i>
Perkom	: <i>Peraturan Komisi</i>
PN	: <i>Pengadilan Negeri</i>
PP	: <i>Peraturan Pemerintah</i>
PT	: <i>Perseroan Terbatas</i>
SAW	: <i>Ṣallallahu ‘alaihi wasallam</i>
SWT	: <i>Subḥānahu wata‘ālā</i>
T.T	: <i>Tanpa Tahun</i>
TPI	: <i>Teknologi Pengangkutan Indonesia</i>
UU	: <i>Undang-Undang</i>

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pada saat ini, moda transportasi merupakan salah satu moda perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan. Transportasi digunakan untuk mempermudah manusia dalam beraktivitas sehari-hari. Moda transportasi terbagi menjadi tiga kategori yakni, transportasi darat, transportasi laut dan transportasi udara.¹

Kegiatan moda transportasi meliputi perpindahan barang dan perpindahan penumpang (orang) dari satu tempat ke tempat lain. Dengan demikian pengangkut menghasilkan jasa angkutan bagi masyarakat dan sangat memberikan manfaat untuk pemindahan barang atau orang.² Jasa angkutan sangat berperan penting bagi masyarakat karena tidak hanya sebagai alat transportasi perpindahan tempat saja melainkan sebagai alat penunjang kegiatan perekonomian.

Pada perkembangannya, penyedia jasa angkutan umum menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat dan berevolusi dari sistem konvensional menjadi sistem online berbasis aplikasi. Dengan menawarkan harga yang

¹ Samhis Setiawan, "Pengertian Transportasi", <https://gurupendidikan.co.id>, Diakses pada 21 Februari 2021, 14.32 WIB.

² Soegijanta Tjakranegara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang* (Jakarta: Rineka Cipta, 2006), hlm. 1.

relatif murah, serta efisiensi waktu dan keamanan yang dapat memberikan kemudahan bagi penumpang untuk menunjang segala bentuk kegiatannya.³

Seiring dengan meningkatnya perkembangan industri berbasis digital, hal ini akan membuka peluang terjadinya persaingan usaha yang tidak sehat. Biasanya terjadi antara pelaku usaha *platform* digital dengan pelaku usaha konvensional. Seperti yang disampaikan oleh Hariyadi Sukamdani Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Indonesia (APINDO) yang mengatakan bahwa: “Ketidakjelasan upaya pemerintah dalam mengarahkan perkembangan ekonomi digital berpotensi memunculkan persaingan tidak sehat (*unfair competition*). Kompetisi yang tidak adil tersebut, terjadi antara pelaku usaha konvensional dengan perusahaan rintisan (*start-up company*) berbasis teknologi.”⁴

Pelaku usaha selalu mencoba mengambil keuntungan yang sebesar-besarnya, yaitu dengan dapat menguasai pasar dan menentukan apa yang harus terjadi pada pasar tersebut. Pelaku usaha akan melakukan hal-hal yang mampu menghambat pelaku usaha lain untuk masuk ke dalam pasar (*barrier to entry*). Pasar yang mempunyai *barrier to entry* akan menjadikan pasar tersebut sebagai pasar yang tertutup untuk pelaku usaha lain. Pelaku usaha lain yang ingin memasuki pasar tersebut akan membutuhkan biaya yang

³ Anonim, “Ojek Online Sah Jadi Angkutan Umum Awal Februari”, <https://www.crmindonesia.com>, Diakses pada 02 Februari 2021, 09.10 WIB.

⁴ Bari Baihaqi, “Ekonomi Digital Dianggap Munculkan Persaingan Tak Sehat”, <https://neraca.co.id>, Diakses pada 02 Februari 2021, 09.30 WIB.

cukup besar, tentu saja hal ini berdampak inefisiensi pada pelaku usaha tersebut.⁵

Sejatinya setiap pelaku usaha memiliki kesempatan bebas masuk dan keluar industri. Namun pada kenyataannya untuk mempertahankan keuntungan yang sudah diperoleh oleh pelaku usaha lama, mereka memiliki karakteristik-karakteristik tertentu yang memungkinkan menghalangi masuknya pesaing baru. Hal ini yang sering disebut sebagai hambatan masuk pasar atau *barrier to entry*.

Salah satu tindakan (praktik) yang dapat atau biasa dilakukan pelaku usaha ketika menciptakan hambatan untuk masuk ke dalam pasar adalah persekongkolan atau konspirasi usaha, yang artinya sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 angka 8 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat bahwa "Persekongkolan atau konspirasi usaha adalah bentuk kerja sama yang dilakukan oleh pelaku usaha dengan pelaku usaha lain dengan maksud untuk menguasai pasar bersangkutan bagi kepentingan pelaku usaha yang bersekongkol."⁶ Salah satu wujud dari persekongkolan tersebut dapat berupa diskriminasi terhadap pelaku usaha lain, praktik diskriminasi tersebut merupakan tindakan yang dilarang.

Larangan praktik diskriminasi ini diatur dalam Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, sebagaimana disebutkan bahwa

⁵ Ayudha D Prayoga, dkk, *Persaingan Usaha dan Hukum yang Mengaturnya di Indonesia* (Jakarta: Elips, 2000), hlm. 39.

⁶ Pasal 19 huruf d Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

”Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa melakukan praktik diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.”

Contoh kasus tindakan diskriminasi yang dilarang dalam hukum persaingan usaha adalah perkara Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPPU-I/2019 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait Jasa Angkutan Sewa Khusus yang dilakukan oleh Grab dengan PT Teknologi Pengangkutan Indonesia (TPI). Komisioner Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Guntur Syahputra Saragih menyatakan bahwa ditemukannya persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan Grab Car dalam orderan.⁷ Grab bersama dengan mitranya TPI diduga melakukan monopoli order taksi online dengan memberikan prioritas kepada mitra pengemudi yang tergabung dalam PT TPI sehingga mendapatkan kesempatan yang lebih istimewa dalam menggaet penumpang dibandingkan dengan mitra lainnya.⁸

PT TPI diketahui merupakan pelaku usaha penyedia jasa angkutan sewa khusus atau disebut juga sebagai pelaku usaha mikro atau kecil yang menyelenggarakan jasa angkutan sewa khusus. Dalam menjalankan kegiatan usahanya, TPI bekerja sama dengan pengemudi (*driver*) yang menggunakan pihak independen untuk mengoperasikan kendaraan roda empat yang disewa

⁷ Lazuardhi Utama & Putra Nasution, “Diskriminasi Order Driver KPPU Sebut Grab Langgar Persaingan Usaha”, <https://viva.co.id>, Diakses pada 31 Januari 2021, 12.34 WIB.

⁸ Dewi Rina Cahyani, “Awal Mula KPPU Seret Grab ke Meja Hijau, Diskriminasi Order Taksi”, <https://bisnis.tempo.co>, Diakses pada 21 Februari 2021, 19.27 WIB.

dari PT TPI.⁹ Dalam proses persidangan, Majelis Komisi menilai bahwa perjanjian kerja sama penyediaan jasa oleh Grab selaku perusahaan penyedia aplikasi dan TPI selaku perusahaan yang bergerak di bidang jasa sewa angkutan khusus, bertujuan untuk menguasai produk jasa penyediaan aplikasi angkutan sewa khusus berbasis teknologi di Indonesia dan mengakibatkan terjadinya penurunan persentase jumlah mitra dan penurunan jumlah orderan dari pengemudi mitra non TPI serta dapat mematikan persaingan antar pelaku usaha.

Atas pelanggaran tersebut, Majelis Komisi menjatuhkan sanksi kepada kedua belah pihak atas pelanggaran UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dengan menjatuhkan denda kepada Grab sebesar Rp 7,5 miliar untuk pelanggaran Pasal 14 terkait Intergrasi Vertikal dan Rp 22,5 miliar untuk pelanggaran Pasal 19 huruf d terkait Praktik Diskriminasi. Sementara PT TPI dikenakan sanksi denda sebesar Rp 4 miliar atas pelanggaran Pasal 14 dan Rp 15 miliar untuk pelanggaran Pasal 19 huruf d.¹⁰

Adanya putusan KPPU menimbulkan pro dan kontra di kalangan pebisnis dan praktisi hukum serta Grab dan PT TPI itu sendiri tentunya. Grab dan PT TPI melakukan upaya hukum keberatan terhadap KPPU tersebut melalui Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada tanggal 21 Juli 2020 yang kemudian terdaftar dalam Register Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt. Sel.

⁹ Hamalatul Qur'aini, "KPPU Duga Grab dan PT TPI Langgar 3 Pasal Ini", <https://hukumonline.com>, Diakses pada 31 Januari 2021, 20.17 WIB.

¹⁰ Fitri Novia Heriani, "Dihukum Denda Rp 30 Miliar oleh KPPU, Ini Respons Grab", <https://hukumonline.com>, Diakses pada 22 Februari 2021, 10.15 WIB.

Dalam proses persidangan, Majelis Hakim mengadili, menerima dan mengabulkan permohonan pemohon keberatan yaitu Grab dan PT TPI, kemudian menyatakan bahwa pemohon keberatan tidak terbukti melanggar Pasal 14 dan Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Yang mana putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel isinya membatalkan Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019 untuk seluruhnya pada tanggal 17 September 2020.

Setelah menerima salinan perkara, KPPU menentukan sikap atas kekalahannya dengan Grab dan PT TPI di Pengadilan Negeri. Pada tanggal 21 Oktober 2020, KPPU mengajukan kasasi ke Mahkamah Agung terhadap putusan Pengadilan Negeri tersebut. Namun setelah dilakukan pemeriksaan di Mahkamah Agung, Majelis Hakim mengadili menolak permohonan kasasi KPPU dan menghukum KPPU untuk membayar perkara dalam tingkat kasasi melalui Putusan Mahkamah Agung Nomor 485 K/Pdt.Sus-KPPU/2021 yang putus pada tanggal 1 April 2021.

Persaingan usaha yang sehat dapat dilihat dari sudut pandang hukum Islam. Sebagai agama yang *syāmil*, Islam telah mengatur bagaimana sistem ekonomi yang syari agar tercipta keadilan distributif dan perputaran harta yang seimbang.¹¹ Islam sangat menghormati kebebasan berusaha dan mekanisme pasar tidak mengabaikan pula aspek kemaslahatan umat dan pemberdayaan kaum dhuafa.

¹¹ Misbahul Munir & A Djamiluddin, *Ekonomi Qur'ani* (Malang: UIN-Malang Press, 2006), hlm. 99.

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka akan menarik jika penulis meneliti mengenai praktik *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam bentuk penulisan skripsi. Kemudian, penulis akan meninjaunya menggunakan hukum ekonomi syariah dengan alasan sebagai berikut:

Pertama, mengenai mekanisme pasar dalam Islam, dimana Islam menegaskan bahwa pasar harus berdiri di atas prinsip persaingan bebas (*perfect competition*). Namun demikian bukan berarti kebebasan tersebut berlaku mutlak, akan tetapi kebebasan yang dibungkus oleh *frame* aturan syariah. Dalam hal ini Grab dan PT TPI menciptakan hambatan kepada pelaku usaha lain untuk masuk ke dalam pasar (*barrier to entry*) dengan melakukan persekongkolan atau konspirasi usaha terkait jasa angkutan sewa khusus. Padahal pasar tidak mengharapkan adanya persaingan usaha yang tidak sehat, Islam membiarkan tiap individu dibebaskan untuk memilih sendiri apa yang dibutuhkan dan bagaimana cara memenuhinya.

Kedua, akibat dari praktik *barrier to entry* ini, mekanisme pasar pun akhirnya tidak dapat terkontrol dan rawan terjadi monopoli perdagangan yang hal ini sangat dipengaruhi oleh tindakan diskriminasi kepada pelaku usaha lain. Oleh karena itu, peningkatan kesejahteraan hidup para *driver* pun tidak dapat diarahkan sebagaimana mestinya seperti yang telah diharapkan dengan mekanisme pasar pada jasa angkutan sewa khusus.

Ketiga, jika dilihat dari hukum Islam, maka putusan No. 13/KPPU-I/2019 tersebut mengandung dua kemungkinan yang saling bertolak belakang. Di

satu sisi, putusan tersebut bertujuan untuk melindungi kemaslahatan masyarakat luas (umat) dari potensi monopoli dan penguasaan pangsa pasar yang merugikan hajat hidup orang banyak. Namun di sisi lain, putusan tersebut juga berpotensi mengurangi kebebasan berusaha, sebuah asas yang dijunjung tinggi oleh Islam. Oleh karenanya pembatasan yang tegas tentang monopoli dalam hukum Islam sangat penting.

Keempat, mengenai kemaslahatan manusia yang dipengaruhi perkembangan zaman, tempat, dan lingkungan. Kemaslahatan manusia bersifat dinamis, sehingga apabila syariat Islam terbatas pada hukum yang ada, maka akan mengalami kesulitan.¹² Jika kita melihat kembali bahwa praktik *barrier to entry* bukan sesuatu yang baru karena sudah ada saat zaman Rasul dan sahabat. Pada zaman Rasul dan sahabat praktik ini dikenal dengan istilah *talaqqī al rukbān*. Dimana jual beli dengan cara mencegat atau menghambat penjual di tengah jalan sebelum sampai ke pasar.

Berdasarkan uraian permasalahan di atas, maka penulis bermaksud mengangkat judul skripsi tentang: **“PRAKTIK BARRIER TO ENTRY YANG MELANGGAR PASAL 19 UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 DALAM PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH (Studi Kasus antara Grab dengan PT TPI dalam Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPPU-I/2019 tentang Jasa Angkutan Sewa Khusus)”**.

¹² Nasroen Haroen, *Ushul Fiqh 1* (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1997), hlm. 124.

B. Definisi Operasional

Agar tidak menimbulkan kesalahan dalam memahami judul skripsi ini, maka penulis memberikan penjelasan beberapa istilah, diantaranya:

1. *Barrier to Entry*

Barrier to entry adalah kegiatan yang menghalangi atau menghambat pelaku usaha lain masuk ke dalam persaingan terhadap produk barang, jasa, atau barang dan jasa yang sama.¹³ Hambatan muncul karena sengaja diciptakan oleh perusahaan ketika merasa terancam posisinya.

Dalam hal ini, yang dimaksud adalah praktik *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam perkara putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019.

2. Angkutan Sewa Khusus

Angkutan sewa khusus adalah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi.¹⁴

Dalam penulisan ini, angkutan sewa khusus yang dimaksud adalah perusahaan taksi online PT TPI yang bekerja sama dengan perusahaan penyedia aplikasi Grab Indonesia.

¹³ Susanti Adi Nugroho, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012), hlm. 233.

¹⁴ Pasal 1 Nomor 7 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

3. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU)

Komisi Pengawas Persaingan Usaha, selanjutnya disebut dengan KPPU adalah lembaga independen yang memiliki tugas utama melakukan penegakan hukum persaingan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Dalam melaksanakan tugas tersebut, KPPU diberi wewenang untuk menyusun pedoman yang berkaitan dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagaimana tercantum dalam Pasal 35 huruf f.¹⁵

4. PT Solusi Transportasi Indonesia (GRAB)

PT Solusi Transportasi Indonesia adalah badan usaha yang menyediakan jasa transportasi dengan penggunaan digital platform, namun sejak tahun 2018, saham mayoritas PT Solusi Transportasi Indonesia dimiliki oleh Grab Inc. dan PT Grab Taxi Indonesia.¹⁶ Grab merupakan perusahaan pelayanan jasa transportasi yang bergerak dalam berbagai bidang menggunakan teknologi online dengan berbagai layanan jasa seperti ojek, supir mobil, pengantaran dan pengambilan barang, membelikan sesuatu di swalayan, membersihkan rumah, dan lain-lain.

5. PT Teknologi Pengangkutan Indonesia (TPI)

PT Teknologi Pengangkutan Indonesia, selanjutnya disebut dengan PT TPI, merupakan sebuah perusahaan jasa rental mobil yang bekerja sama dengan Grab Indonesia. Keduanya bekerja sama dalam

¹⁵ Pasal 1 Nomor 18 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

¹⁶ Salinan Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPPU-I/2019 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 terkait Jasa Angkutan Sewa Khusus.

menyelenggarakan program kendaraan rental atau sewa dengan kesempatan memiliki mobil bagi sopirnya.¹⁷

6. Hukum Ekonomi Syariah

Hukum Ekonomi Syariah adalah hukum-hukum yang berhubungan dengan pergaulan hidup dalam masyarakat berkenaan dengan kebendaan dan hak-hak penyelesaian persengketaan berdasarkan sumber hukum Islam yakni al-Qur'an, al-Sunnah, Ijma', dan Qiyas.¹⁸

Dalam penulisan ini, penulis mencari hukum tentang praktik *barrier to entry* yang dilakukan oleh pelaku usaha dalam melanggengkan bisnis usahanya, yang dapat mengakibatkan kerugian bagi konsumen maupun pelaku usaha lain dalam pandangan hukum ekonomi syariah.

C. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan dalam penulisan ini sebagai berikut:

1. Bagaimana praktik *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 antara Grab dengan PT TPI pada jasa angkutan sewa khusus terkait dengan konsep *rule of reason*?
2. Bagaimana analisis hukum terhadap perkara praktik monopoli antara Grab dengan PT TPI dalam Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019, Putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel dan Putusan Mahkamah Agung Nomor 485K/Pdt.Sus-KPPU/2021?

¹⁷ Herdi Alif Al Hikam, "Terseret Perkara Grab di KPPU, Siapa sih PT TPI?", <https://finance.detik.com>, diakses 06 Maret 2021.

¹⁸ Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syariah: dalam Perspektif Keuangan Peradilan Agama* (Jakarta: Prenada Media, 2016), hlm. 5-6.

3. Bagaimana praktik *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam perspektif hukum ekonomi syariah?

D. Tujuan Penulisan

1. Untuk menjelaskan dan mendeskripsikan bagaimana praktik *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 antara Grab dengan PT TPI pada jasa angkutan sewa khusus terkait dengan konsep *rule of reason*
2. Untuk menjelaskan analisis hukum terhadap perkara praktik monopoli antara Grab dengan PT TPI dalam Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019, Putusan Pengadilan Negeri Nomor: 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel dan Putusan Mahkamah Agung Nomor: 485K/Pdt.Sus-KPPU/2021.
3. Untuk menjelaskan praktik *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam perspektif hukum ekonomi syariah.

E. Manfaat Penulisan

1. Secara teoritis, penulisan ini diharapkan mampu memberikan sumbangan pemikiran secara akademis dalam pengembangan ilmu hukum ekonomi syariah khususnya yang berhubungan dengan praktik *barrier to entry* dalam dunia usaha.
2. Secara praktis, penulisan ini diharapkan dapat menambah khazanah intelektual bagi pelaku usaha, konsumen, dan masyarakat umum,

menjadi rujukan mengenai dampak dari praktik *barrier to entry* dalam dunia usaha. Pelaku usaha diharapkan mampu memahami dan menerapkan persaingan usaha yang sehat menurut ketentuan hukum ekonomi syariah.

F. Kajian Pustaka

Dari berbagai literatur yang peyusun jumpai dan baca, sejauh pengetahuan dan pengamatan penyusun belum ada kajian ilmiah mengenai proses produksi gula kelapa kristal ditinjau dari hukum Islam. Dalam skripsi ini penulis menggunakan beberapa literatur yang masih berkaitan dengan pembahasan yang dimaksud, di antaranya adalah sebagai berikut:

1. Tesis karya Mohammad Gadmon Kaisar yang berjudul “*Barrier to Entry Ditinjau dari Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Konsep Rule of Reason dalam Putusan KPPU tentang Jasa Pelayanan Taksi di Bandara Hasanuddin (Nomor 18/KPPU-I/2009) dan di Bandara Juanda Surabaya (Nomor 20/KPPU-I/2009)*”. Dalam karyanya ini, Mohammad Gadmon Kaisar membahas mengenai bentuk-bentuk *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait dengan konsep *rule of reason*. Hasil penulisan pada tesis ini menyimpulkan bahwa terdapat bentuk-bentuk *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait dengan konsep *rule of reason*, yakni hambatan yang terkait dengan *sunk cost* dan investasi awal yang

besar, tindakan yang diciptakan perusahaan lama, keputusan atau regulasi suatu perusahaan, pembatasan akses terhadap konsumen dan regulasi oleh pemerintah. Sebagian hambatan tersebut juga terdapat pada putusan KPPU terkait perkara jasa pelayanan taksi Bandara Hasanuddin Makassar dan taksi Bandara Juanda Surabaya.¹⁹ Persamaannya dengan penulisan penulis adalah sama-sama membahas mengenai bentuk-bentuk *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 UU Nomor 5 Tahun 1999. Sedangkan perbedaannya adalah penulis menganalisis putusan nomor 13/KPPU-I/2019, selain itu penulis juga mengkajinya dengan perspektif hukum ekonomi syariah.

2. Skripsi karya Mei Indah Sari Sihombing, yang berjudul “*Tinjauan Yuridis Mengenai Putusan Pengadilan Negeri Nomor: 468/Pdt.P/2020/Pn Jkt Sel Tentang Pembatalan Putusan KPPU Nomor: 13/KPPU-I/2019 Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 Ayat (2) Dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat oleh Jasa Angkutan Sewa Khusus*”. Dalam karyanya ini, Mei Indah Sari Sihombing membahas mengenai pengaturan hukum mengenai penyelenggaraan jasa angkutan sewa khusus di Indonesia, pengaturan integrasi vertikal, perjanjian tertutup, dan diskriminasi dalam UU Nomor 5 Tahun 1999. Hasil penulisan ini menyimpulkan bahwa Putusan Pengadilan Negeri Nomor:

¹⁹ Mohammad Gadmon Kaisar, “*Barrier to Entry* Ditinjau dari Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Konsep *Rule of Reason* dalam Putusan KPPU tentang Jasa Pelayanan Taksi di Bandara Hasanuddin (Nomor 18/KPPU-I/2009) dan di Bandara Juanda Surabaya (Nomor 20/KPPU-I/2009)”, *Tesis* (Jakarta: Universitas Indonesia, 2013).

468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel tentang pembatalan Putusan KPPU Nomor: 13/KPPU-I/2019 tersebut telah sesuai dengan ketentuan dalam UU Nomor 5 Tahun 1999 karena berdasarkan Pasal 14, Pasal 15 Ayat (2) dan Pasal 19 Huruf d, PT Solusi Transportasi Indonesia dan PT Teknologi Pengangkutan Indonesia tidak terbukti melanggar. Kesamaan dengan Penulis adalah objek yang diteliti sama, yakni Putusan KPPU No 13/KPPU-I/2019, letak perbedaannya adalah Penulis fokus pada praktik diskriminasi yang menimbulkan *barrier to entry*, dan Penulis menggunakan kacamata dari hukum ekonomi syariah dalam menganalisis.²⁰

3. Hanif Yusroni, Fakultas Hukum Universitas Jember tahun 2020 dalam skripsinya yang berjudul “*Praktik Diskriminasi terhadap Mitra Mandiri Grab dalam Program Gold Driver Grab Indonesia*”. Fokus penulisan ini terletak pada tindakan diskriminasi terhadap pengemudi dan mitra mandiri Grab yang tidak bergabung dalam program “*Gold Driver*”. Persamaan dengan karya penulis adalah sama-sama mengenai praktik diskriminasi yang dilakukan Grab, disisi lain juga memiliki perbedaan yaitu, fokus penulis ada pada analisis putusan KPPU No. 13/KPPU-I/2019 menggunakan perspektif hukum ekonomi syariah.²¹

²⁰ Mei Indah Sari Sihombing, “Tinjauan Yuridis Mengenai Putusan Pengadilan Negeri Nomor: 468/Pdt.P/2020/Pn Jkt Sel Tentang Pembatalan Putusan KPPU Nomor: 13/KPPU-I/2019 Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 Ayat (2) Dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat oleh Jasa Angkutan Sewa Khusus”, *Skripsi* (Medan: Universitas Sumatera Utara, 2021)

²¹ Hanif Yusroni, “Praktik Diskriminasi terhadap Mitra Mandiri Grab dalam Program *Gold Driver* Grab Indonesia”, *Skripsi* (Jember: Universitas Jember, 2020).

4. Skripsi karya Nadzar Ageng Pratiwi, Jurusan Hukum Ekonomi Syari'ah UIN Walisongo Semarang, tahun 2018 dengan judul "*Analisis Hukum Ekonomi Syariah terhadap Barrier to Entry dalam Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*". Fokus penulisan ini adalah alasan dilarangnya *barrier to entry* dalam hukum persaingan usaha di Indonesia dan analisis hukum ekonomi syariah terhadap *barrier to entry*. Meskipun sama-sama membahas mengenai praktik *barrier to entry*, namun terdapat perbedaan yaitu penulis lebih fokus mengenai praktik *barrier to entry* pada jasa angkutan sewa khusus yang terdapat dalam putusan KPPU No. 13/KPPU-I/2019 perspektif hukum ekonomi syariah.²²
5. Ilma Hanifah dalam jurnalnya yang berjudul "*Praktik Monopoli yang Dilakukan oleh Perusahaan Air Minum Dalam Kemasan (Studi Kasus Putusan KPPU Nomor 22/KPPU-I/2016)*". Dalam jurnal ini penulisnya lebih menitikberatkan pada dugaan monopoli antara produsen dengan distributor. Persamaan dengan penulisan ini adalah membahas terkait *barrier to entry* yang masuk dalam kategori penguasaan pasar. Sedangkan perbedaannya terletak pada putusan yang dianalisis.²³
6. Jurnal yang ditulis oleh Maya Meilia dan Daranisa Anisa yang berjudul "*Persaingan Usaha Tidak Sehat di Indonesia Menurut Hukum ekonomi syariah dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan*

²² Nadzar Ageng Pratiwi, "Analisis Hukum Ekonomi Syariah terhadap *Barrier to Entry* dalam Hukum Persaingan Usaha di Indonesia", *Skripsi* (UIN Walisongo Semarang, 2018).

²³ Ilmi Hanifah, "Perilaku Monopoli yang Dilakukan oleh Perusahaan Air Minum Dalam Kemasan (Studi Kasus Putusan KPPU Nomor 22/KPPU-I/2016)", *Jurnal Jurist-Diction*, Vol. 2, No. 1, Januari 2019, *e-journal.unair.ac.id*, diakses 29 Januari 2021, pukul 15.20 WIB, hlm. 165-182.

Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat". Dalam jurnal ini membahas mengenai persaingan usaha menurut hukum ekonomi syariah. Persamaan dengan penulisan ini yaitu sama-sama meninjau dari hukum ekonomi syariah, sedangkan titik perbedaannya pada fokus penulis terkait *barrier to entry* pada jasa angkutan sewa khusus perspektif hukum ekonomi syariah.²⁴

7. Jurnal karya Vanessa Widjaja dan Ariawan Gunadi yang berjudul "*Analisis Terhadap Integrasi Vertikal Ditinjau dari Pasal 14 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Studi Kasus Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPPU-I/2019)*". Fokus pembahasan jurnal ini membahas mengenai intergrasi vertikal Pasal 14 UU No 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang berdampak pada persaingan bisnis. Persamaannya yakni sama-sama menganalisis putusan KPPU No 13/KPPU-I/2019 namun terletak perbedaan, karena penulis fokus pada praktik *barrier to entry* pada putusan KPPU No 13/KPPU-I/2019 melalui perspektif hukum ekonomi syariah.²⁵

²⁴ Maya Meilia & Darania Anisa, "Persaingan Usaha Tidak Sehat di Indonesia Menurut Hukum ekonomi syariah dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat", *El-Jizya: Jurnal Ekonomi Islam*, Vol. 7, no.1, Juni 2019, jurnal.stebilampung.ac.id, hlm. 21-46.

²⁵ Vanessa Widjaja & Ariawan Gunadi, "Analisis Terhadap Intergasi Vertikal Ditinjau dari Pasal 14 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Studi Kasus Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPPU-I/2019)", *Jurnal Hukum Adigama*, Vol. 3, no. 2, Desember 2020, <https://journal.untar.ac.id>, diakses 21 Februari 2021, hlm. 139-163.

Dari beberapa penulis terdahulu yang sudah disebutkan, belum ada kajian yang fokus mengenai praktik *barrier to entry* pada jasa angkutan sewa khusus yang terdapat dalam putusan KPPU No. 13/KPPU-I/2019 sekaligus mengupasnya dalam perspektif hukum ekonomi syariah. Dengan ini, penulis bermaksud mengisi kekosongan literatur yang telah ada dengan cara, menggunakan literatur dari penulisan sebelumnya.

G. Metode Penulisan

Metodologi penulisan secara umum diartikan sebagai suatu kegiatan ilmiah yang dilakukan secara bertahap dimulai dengan penentuan topik, pengumpulan data, dan menganalisis data, sehingga nantinya diperoleh suatu pemahaman dan pengertian atas topik, gejala atau isu tertentu.²⁶

1. Jenis Penulisan

Penulisan ini menggunakan jenis penulisan pustaka (*library research*), yaitu suatu penulisan yang bertujuan untuk mengumpulkan data dan informasi dengan bantuan material-material yang terdapat di ruang perpustakaan.²⁷

Dalam penulisan ini penulis akan mencari data atau informasi riset melalui membaca jurnal ilmiah, buku-buku referensi dan bahan-bahan publikasi yang tersedia di perpustakaan. Namun karena adanya *force majeure* yakni pandemi *Coronavirus Disease 2019* (COVID-19) yang melanda Indonesia, maka penulisan kepustakaan ini juga akan

²⁶ Conny R. Semiawan, *Metodologi Penulisan Kualitatif Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya* (Cikarang: Grasindo, 2010), hlm. 2.

²⁷ Lexy J. Moleong, *Metodologi Penulisan Kualitatif* (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2001), hlm. 88.

menggunakan *e-book*, *e-journal* dan segala informasi yang bisa diakses melalui internet yang berkaitan dengan praktik *barrier to entry* pada jasa angkutan sewa khusus perspektif hukum ekonomi syariah. Penulisan kepustakaan dilakukan di Perpustakaan UIN Saizu Purwokerto, Perpustakaan Daerah Kabupaten Purbalingga dan Kabupaten Banyumas.

2. Pendekatan Penulisan

Pendekatan penulisan yang digunakan penulis adalah pendekatan normatif-sosiologis. Pendekatan normatif digunakan untuk menjawab praktik *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 UU Nomor 5 Tahun 1999, sedangkan pendekatan sosiologis digunakan untuk melihat praktik *barrier to entry* menurut hukum ekonomi syariah.

3. Sumber Data Penulisan

a. Data Primer

Data primer secara khusus dikumpulkan untuk menjawab pertanyaan penulisan.²⁸ Data primer dalam penulisan ini berupa:

- 1) Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Nomor 13/KPPU-I/2019 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait Jasa Angkutan Sewa Khusus;
- 2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;

²⁸ Nur Indriantoro dan Bambang Supomo, *Metodologi Penulisan Bisnis untuk Akuntansi dan Manajemen* (Yogyakarta: BPFE, 2002), hlm. 157.

- 3) Pada penulisan ini penulis akan memakai teori *talaqqī al rukbān* dalam meninjau hukum ekonomi syariah, dengan menggunakan buku karya *Muhammad ibn Ismâ'il Amīr al-Dīn al-Shan'ânī* yang berjudul “*Subul al-Salām Syarh Bulûg al-Marâm min Jam‘i Adillat al-Ahkâm*”.

b. Data sekunder

Data sekunder merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data pada pengumpul data.²⁹ Dalam penulisan ini, sumber data sekundernya berupa:

- 1) Putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel Tentang Pembatalan Putusan Nomor 13/KPPU-I/2019;
- 2) Putusan Mahkamah Agung Nomor 485K/Pdt.Sus-KPPU/2021 Tentang Kasasi KPPU Terhadap Putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel;
- 3) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus;
- 4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus;

²⁹ Wiratna Sujarweni, *Metodologi Penulisan* (Yogyakarta: PT Pustaka Baru Press, 2014), hlm. 74.

- 5) Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.19/AI-2016/BPTJ-2018 tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Sewa Khusus;
- 6) Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 228/I/Tahun 2018 tentang Penetapan Wilayah Operasi dan Rencana Kebutuhan Kendaraan Angkutan Sewa Khusus Dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan;
- 7) Peraturan Gubernur Sumatera Utara Nomor 69 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (*Online*) di Wilayah Medan-Binjai-Deli Serdang-Karo-Provinsi Sumatera Utara;
- 8) Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor 188/375/KPTS/013/2017 tentang Penetapan Alokasi Jumlah Kebutuhan Kendaraan Angkutan Sewa Khusus Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (*Online*) di Provinsi Jawa Timur;
- 9) Jurnal akademik mengenai praktik *barrier to entry*, persaingan usaha tidak sehat dan *talaqqī al rukbān*;
- 10) Buku-buku pendukung, artikel ilmiah, jurnal akademik, dokumen-dokumen, peraturan-peraturan, dan karya atau situs internet yang berhubungan dengan praktik *barrier to entry* pada jasa angkutan sewa khusus perspektif hukum ekonomi syariah.

4. Metode Analisis Data

Metode yang digunakan dalam menganalisis data adalah dengan menggunakan metode *Content Analysis* atau analisis isi. Klaus Krippendorff mendefinisikan analisis isi sebagai teknik penulisan dalam membuat kesimpulan-kesimpulan dari data konteksnya.³⁰ Dengan mengumpulkan data-data yang diperoleh berupa Salinan putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPPU-I/2019, Putusan Pengadilan Negeri Nomor 465/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel, dan Putusan Mahkamah Agung Nomor 485 K/Pdt.Sus-KPPU/2021 untuk dianalisis serta ditarik kesimpulannya dengan dasar serta pertimbangan-pertimbangan hukum.

H. Sistematika Pembahasan

Penulisan skripsi ini terdiri atas lima bab, masing-masing bab membahas permasalahan yang diuraikan menjadi beberapa sub bab. Untuk mendapat gambaran yang jelas serta mempermudah dalam pembahasan, secara global sistematika penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

BAB I : berisi pendahuluan yang memuat; latar belakang masalah, definisi operasional, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penulisan, kajian pustaka, metode penulisan serta sistematika pembahasan.

BAB II : berisi konsep *barrier to entry*, angkutan sewa khusus, putusan hakim dan *talaqqī al rukbān* yang terdiri dari empat bagian.

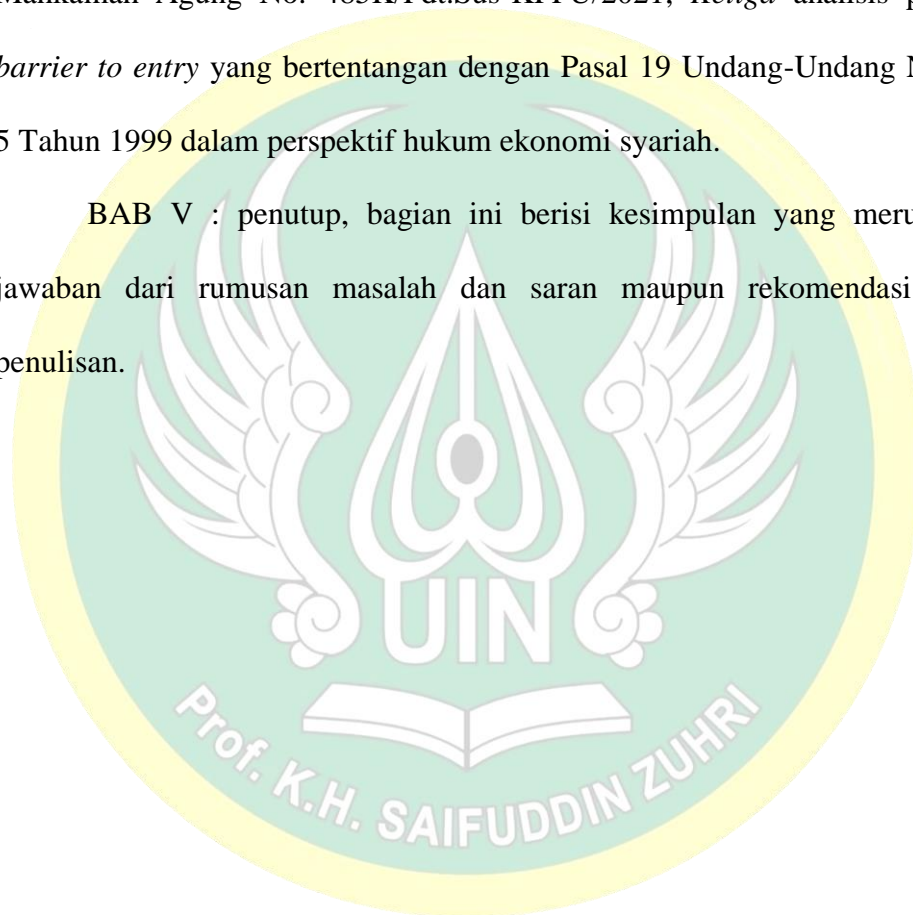
³⁰ Wisnu Marta Adipura, *Metodologi Riset Komunikasi: Panduan untuk Melakukan Penulisan Komunikasi* (Yogyakarta: Balai Kajian dan Pengembangan Informasi Yogyakarta dan Pusat Kajian Media dan Budaya Populer Yogyakarta, 2008), hlm. 102-103.

Pertama, konsep *barrier to entry* yang terdiri dari pengertian *barrier to entry*, faktor-faktor penyebab terjadinya *barrier to entry*, dan bentuk-bentuk *barrier to entry*. *Kedua*, angkutan sewa khusus terdiri dari tiga sub bagian yaitu, pengertian angkutan sewa khusus, sejarah dan perkembangan angkutan sewa khusus, serta dasar hukum angkutan sewa khusus. *Ketiga*, putusan hakim terdiri dari pengertian, jenis-jenis, asas-asas, dan kekuatan putusan hakim. *Keempat*, *talaqqī al rukbān* yang terdiri dari tiga sub bagian yaitu, pengertian *talaqqī al rukbān*, dasar hukum *talaqqī al rukbān*, dan pandangan Ulama terhadap *talaqqī al rukbān*.

BAB III : berisi tentang pengaturan praktik diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu dan konsep *rule of reason* dalam UU Nomor 5 Tahun 1999 yang terdiri dari lima bagian yaitu *pertama*, tentang persaingan usaha yang terdiri dari latar belakang hukum persaingan usaha di Indonesia dan pengertian persaingan usaha. *Kedua*, substansi UU Nomor 5 Tahun 1999 yang terdiri atas asas dan tujuan, perjanjian yang dilarang, kegiatan yang dilarang, dan posisi dominan. *Ketiga*, komisi pengawas persaingan usaha (KPPU) yang terdiri dari pengertian KPPU, kedudukan KPPU dalam sistem ketatanegaraan, tugas dan wewenang KPPU, tata cara KPPU dalam menangani perkara serta ketentuan persaingan usaha pasca berlakunya UU cipta kerja. *Keempat*, pendekatan *rule of reason* dalam UU Nomor 5 Tahun 1999 dan yang *Kelima*, praktik diskriminasi dalam perkara putusan nomor 13/KPPU-I/2019.

BAB IV : bab ini merupakan pembahasan inti dari skripsi ini yang berisi tentang analisis praktik *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 UU Nomor 5 Tahun 1999 pada jasa angkutan sewa khusus terkait dengan konsep *rule of reason*. *Kedua*, analisis hukum terhadap putusan Pengadilan Negeri nomor: 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel dan putusan Mahkamah Agung No. 485K/Pdt.Sus-KPPU/2021, *Ketiga* analisis praktik *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam perspektif hukum ekonomi syariah.

BAB V : penutup, bagian ini berisi kesimpulan yang merupakan jawaban dari rumusan masalah dan saran maupun rekomendasi hasil penulisan.



BAB II
KONSEP *BARRIER TO ENTRY*, ANGKUTAN SEWA KHUSUS, PUTUSAN
HAKIM DAN *TALAQQI AL RUKBAN* DALAM HUKUM EKONOMI
SYARIAH

A. Konsep *Barrier to Entry*

1. Pengertian *Barrier to Entry* secara Umum

Hambatan bagi pelaku usaha untuk masuk ke dalam suatu pasar dalam hukum persaingan usaha dikenal dengan istilah *barrier to entry*. *Barrier to entry* merupakan suatu keadaan dimana pelaku usaha mencegah masuknya pelaku usaha pesaingnya dalam suatu jenis industri tertentu, sehingga tidak ada perusahaan lain yang mampu menembus pasar monopoli untuk suatu produk yang sejenis. Kemudian pada akhirnya perusahaan kecil yang tidak mampu masuk ke pasar monopoli akan mengalami kesulitan untuk dapat berkembang secara wajar dan menelan kepahitan dengan gulung tikar.³¹

Hal ini dikarenakan adanya penguasaan dan kekuatan pasar yang lebih besar oleh perusahaan-perusahaan yang memiliki kedudukan lebih kuat. Persoalan ini merupakan masalah serius yang banyak dihadapi oleh para pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya.

Setiap pelaku usaha memiliki kesempatan yang sama untuk melakukan kegiatan usahanya tanpa adanya persaingan usaha tidak sehat berupa praktik monopoli, tindakan diskriminasi dan halangan dari

³¹ Susanti Adi Nugroho, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia* (Jakarta: Kencana, 2012), hlm. 230.

siapapun untuk menjalankan kegiatan usaha. Usaha untuk mencegah terjadinya hambatan masuk pasar yang bersangkutan (*barrier to entry*), adalah adanya penegakan hukum melalui undang-undang anti monopoli.

Barrier to entry sendiri menurut Dennis Carlton and Jeffrey Perloff adalah:

*A barrier to entry is anything that prevents an entrepreneur from instantaneously creating a new firm in a market. A long-run barrier to entry is a cost necessarily incurred by a new entrant that incumbents do not (or have not had to) bear.*³²

Umumnya *barrier to entry* merupakan suatu hal yang tidak melanggar hukum karena terbentuk secara alamiah dan juga umumnya diatur Pemerintah untuk membuat suasana yang kondusif dalam persaingan usaha serta mensejahterakan rakyat. Akan tetapi, terdapat bentuk-bentuk diskriminasi yang juga merupakan *barrier to entry*, dalam hal ini dapat juga sebagai suatu hal yang bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, khususnya pasal 19 terkait dengan konsep *rule of reason*.

Mengingat karakteristik *barrier to entry* dan dampak dari praktik diskriminasi ini luas dan beragam, maka analisis yang mendalam terhadap maksud dan tujuan serta akibat yang ditimbulkannya dari *barrier to entry* yang berkaitan dengan diskriminasi mutlak diperlukan dengan mengacu kepada Pasal 19 UU Nomor 5 Tahun 1999.

³² R. Preston McAfee, "What is Barrier to Entry", *The American Economic Review* Vol. 94, No. 2, *Papers and Proceedings of the One Hundred Sixteenth Annual Meeting of the American Economic Association San Diego, CA*, Mei 2004, hlm. 462.

Kekhawatiran akan masuknya pelaku usaha pesaing baru yang lebih inovatif agresif akan memaksa pelaku usaha lama mencari terobosan yang bermanfaat inovasi terbaru atas produk serta proses produksi barang atau jasa tertentu. Kondisi demikian tentunya dalam konteks (asumsi), dimana tidak terdapat tindakan anti persaingan yang sifatnya menghambat pelaku usaha untuk masuk ke pasar yang bersangkutan. Sebenarnya *barrier to entry* sangat relevan bagi kebijakan persaingan yakni jika terdapat lima kemungkinan:

- a. Untuk mengetahui berapa banyak jumlah perusahaan yang berhasil masuk pada pasar yang bersangkutan untuk membendung atau mencegah terjadinya kenaikan harga yang dilakukan oleh perusahaan (pelaku usaha) yang lama;
- b. Untuk mengetahui apakah terdapat perusahaan baru yang berhasil masuk ke pasar tersebut untuk melakukan merger;
- c. Untuk mengevaluasi apakah *barrier to entry* memang sengaja diciptakan untuk merusak persaingan yang sudah ada terbentuk dengan baik sebelumnya;
- d. Ataukah *barrier to entry* tersebut sudah ada sejak semula lahir secara alamiah dari suatu perubahan bentuk pasar;

- e. Untuk mengetahui apakah terdapat biaya (*cost*) yang harus ditanggung oleh pelaku usaha yang berhasil masuk ke pasar baru tersebut berbeda-beda.³³

Menurut Budi L. Kagramanto yang dikutip oleh Ningrum Natsya Sirait, mengatakan *barrier to entry* merupakan suatu keadaan dimana pelaku usaha pesaing tidak dapat memasuki dalam bidang usaha tertentu pada pasar bersangkutan, karena adanya penguasaan kekuatan pasar yang lebih besar yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan yang memiliki kedudukan yang lebih kuat. *Barrier to entry* juga merupakan salah satu cara yang ditempuh oleh satu atau beberapa pelaku usaha yang telah menguasai pasar sebelumnya, untuk menghambat pelaku usaha lain yang dianggap memiliki potensi serta kemampuan bersaing, sehingga mengurangi keuntungan yang akan diraihinya.

Adapun pelaku usaha pesaing adalah pelaku usaha yang memiliki kegiatan usaha yang sama atau sejenis pada pasar yang sama atau berada di daerah pemasaran yang bersangkutan. Jelas bahwa melalui pendekatan ekonomi *barrier to entry* dapat digunakan sebagai suatu pendekatan untuk menganalisis apakah terdapat indikasi atau dugaan pelanggaran Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.³⁴

³³ Ningrum Natsya Sirait I, *Hukum Persaingan di Indonesia* (Medan: Pustaka Bangsa Press), hlm. 256.

³⁴ Ningrum Natsya Sirait, *Hukum Persaingan*, hlm. 257.

2. Faktor-Faktor Penyebab Terjadinya Barrier to Entry

Faktor-faktor utama sering diidentifikasi sebagai hambatan untuk masuk pasar termasuk skala ekonomi, investasi awal yang sangat wajar, ketidaksempurnaan jenis pasar (monopoli, oligopoli, dan sebagainya), risiko harga yang rendah, sumber daya yang terbatas, keterbatasan konsumen, reputasi produk, iklan, pemasaran dan regulasi pemerintah.

a. Skala ekonomi

Skala ekonomi dapat membatasi pasar melalui dua hal utama, yakni biaya untuk memproduksi dan tiap-tiap fungsi bagian dalam perusahaan untuk proses suatu barang atau jasa.³⁵

Level produksi yang menghasilkan biaya paling efisien disebut dengan *Minimum Efficient Scale* (MES). Jika MES diketahui, dapat ditentukan besarnya pangsa pasar yang harus diperoleh jika ingin masuk industri.

b. Investasi Awal yang Besar

Kebutuhan investasi awal yang besar menjadi hambatan masuk pasar yang tidak berpengaruh jika kondisi pasar sangat efisien, karena investor baru akan mendapat keuntungan yang banyak, dan menjadi daya tarik sendiri bagi investor lain, diluar dari biaya awal yang sudah dikeluarkan cukup besar.

³⁵ Philip Kotler dan Kevi Lane Keller, "A Framework for Marketing Management" (t.k.: Prentice-Hall, 2001), hlm. 65.

Sehingga banyak perusahaan yang rela menggelontorkan modal cukup besar agar dapat masuk ke dalam pasar yang bersangkutan. Oleh karena itu, semakin besar sumber daya investasi yang dibutuhkan untuk masuk ke sebuah industri, semakin besar pula *barrier to entry*.

c. Diferensiasi Produk

Product Differentiation merupakan sebuah *barrier* dimana sebuah produk memiliki perbedaan yang membuat perbedaan itu menjadi *market power*. Dikutip Mohammad Gadmon Kaisar, Kotler berpendapat jika dirensiasi produk menjadikan perbedaan antara produk yang kita tawarkan dengan produk lainnya, dimana sebagai produk baru harus ditawarkan dan mempunyai daya tarik bagi konsumen.

d. Akses terhadap Konsumen

Umumnya perusahaan baru memakai berbagai cara untuk menarik perhatian konsumen, hal yang perlu dipertimbangkan salah satunya adanya *Switching cost*. *Switching cost* adalah biaya atau pengorbanan yang ditanggung oleh konsumen apabila konsumen memutuskan untuk berpindah ke penyedia barang atau jasa yang lain.

Perusahaan yang sudah efektif di dalam pasar tersebut, akan berusaha menutup peluang dari perusahaan yang baru masuk ke

dalam pasar tersebut. *Barrier to entry* merupakan hal yang paling umum dilakukan dan bersifat melanggar hukum persaingan usaha.

e. *Grandfather Clause* (Klausul Pengecualian)

Suatu aturan atau regulasi baru dapat memberikan beban biaya yang tidak sewajarnya pada pemain lama yang sudah melakukan investasi dalam fasilitas produksi dan memulai operasinya berdasarkan aturan yang lama. *Grandfather Clause* dapat menjadi sangat beragam dan kompleks.

f. Akses Permodalan terhadap Keberlangsungan Usaha

g. Regulasi Pemerintah

h. Pembatasan Jumlah atau Lingkup Perusahaan

i. Pembatasan Kemampuan Perusahaan untuk bersaing

3. Bentuk-Bentuk *Barrier to Entry*

Pelaku usaha yang melakukan hambatan bagi pelaku usaha lain untuk memasuki pasar yang bersangkutan, merupakan pelaku usaha yang memiliki kekuatan pasar dalam pangsa pasar, agar pelaku usaha yang kecil tidak dapat memasuki pasar yang bersangkutan.

Berdasarkan sifatnya, hambatan masuk pasar dapat dikategorikan sebagai berikut:³⁶

a. Hambatan alamiah

Hambatan masuk pasar dapat timbul karena adanya faktor-faktor alamiah seperti skala ekonomis yang timbul dari biaya tetap

³⁶ Komisi Pengawas Persaingan Usaha, "Pengukuran Dampak Persaingan", hlm. 81.

yang tinggi, misalnya suatu perusahaan jasa angkutan sewa khusus mengalami kesulitan masuk ke industri jasa tersebut karena biaya perawatan yang tinggi.

b. Hambatan terkait dengan *sunk cost* (biaya tertanam)

Hambatan masuk pasar dapat muncul di dalam pasar dimana *sunk cost* untuk masuk tinggi. *Sunk cost* didefinisikan sebagai komponen biaya yang tidak dapat diperoleh kembali, yaitu biaya yang tidak dapat diperoleh kembali jika suatu perusahaan memilih untuk keluar dari industri tertentu.³⁷

Dalam dunia bisnis, perumpamaan bahwa pelaku usaha harus mengeluarkan uang agar bisa menghasilkan uang kembali, fenomena ini yang sering dikenal dengan *sunk cost*. Namun, biaya yang sudah digunakan oleh perusahaan atau pelaku usaha untuk suatu kebutuhan tidak dapat dikembalikan. Contohnya:

- 1) *Sunk cost* yang dikeluarkan pada perekrutan karyawan, suatu ketika perusahaan membuka lowongan pekerjaan pada bidang UI/UX Designer. Kemudian mereka menemukan kandidat yang secara keterampilan sesuai dengan kebutuhan perusahaan, kandidat tersebut akhirnya diterima kerja sebagai karyawan dan diberi uang bonus senilai Rp 5 juta. Namun, setelah resmi menjadi karyawan di perusahaan tersebut, karyawan yang bersangkutan justru merasa tidak nyaman bekerja disana dan

³⁷ Komisi Pengawas Persaingan Usaha, "Pengukuran Dampak", hlm. 81.

tidak memberikan performa secara maksimal hingga harus mengakhiri perjanjian kerja. Uang yang sudah dikeluarkan perusahaan sebesar Rp 5 juta dianggap sebagai *sunk cost* karena tidak akan kembali lagi walaupun perusahaan sudah mengakhiri kontrak kerja dengan karyawan tersebut.

c. Hambatan yang diciptakan oleh praktik perusahaan lama

Tindakan perusahaan lama di dalam pasar juga dapat berpengaruh buruk pada iklim persaingan usaha di pasar yang bersangkutan. Sebagai contoh, perusahaan yang bekerja di bidang pelayanan aplikasi online menawarkan perjanjian dengan perusahaan rental mobil untuk jangka waktu tertentu dan terdapat biaya bila perusahaan rental mobil berpindah ke perusahaan pelayanan aplikasi lain. Biaya ini yang disebut dengan *switching cost*, karena perusahaan-perusahaan tersebut menimbulkan biaya yang harus ditanggung konsumen bila pindah ke pemasok lain, mereka merugikan para pesaing lain dan pendatang baru.

d. Hambatan yang ditimbulkan regulasi

Regulasi atau kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah dan organisasi profesi juga dapat menciptakan hambatan masuk pasar, sebagai contoh, hambatan yang muncul dari area operasi (*zoning restrictions*). Pemerintah biasanya hanya mengizinkan pemain baru beroperasi di wilayah-wilayah tertentu yang telah ditunjuk. Bagi calon pemain, persyaratan semacam itu mungkin

kurang menguntungkan dan membuat operasi mereka kurang strategis.

Dilihat dari penyebabnya, hambatan masuk pasar dikelompokkan menjadi hambatan teknis dan hambatan legalitas.³⁸

a. Hambatan Teknis

Ketidakmampuan bersaing secara teknis menyebabkan perusahaan lain sulit bersaing dengan perusahaan yang sudah ada.

Keunggulan secara teknis ini disebabkan oleh beberapa hal:

- 1) Perusahaan memiliki kemampuan dan/atau pengetahuan khusus yang memungkinkan untuk memproduksi secara sangat efisien;
- 2) Tingginya tingkat efisiensi memungkinkan perusahaan monopolis mempunyai kurva biaya (*Marginal Cost*) dan (*Average Cost*) yang menurun. Maka besar skala produksi, biaya marginal makin menurun, sehingga biaya produksi per unit (*Average Cost*) makin rendah (*Decreasing Marginal Cost* dan *Average Cost*);
- 3) Perusahaan memiliki kemampuan kontrol sumber faktor produksi, baik berupa sumber daya alam, sumber daya manusia maupun lokasi produksi.

b. Hambatan Yuridis

- 1) Undang-Undang dan Hak Khusus

³⁸ Prathama Rahardja dan Mandala Manurung, *Teori Ekonomi Mikro Suatu Pengantar*, (Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1999), hlm. 231-232.

Tidak semua perusahaan mempunyai kekuatan monopoli karena kemampuan teknis. Dalam kehidupan sehari-hari kita menemukan perusahaan-perusahaan yang tidak efisien tetapi memiliki daya monopoli. Hal itu dimungkinkan karena secara hukum mereka diberi hak monopoli. Di Indonesia, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) banyak memiliki kekuatan monopoli karena Undang-Undang.

Berdasarkan Undang-Undang tersebut mereka memiliki hak khusus untuk mengelola industri tertentu. Hak khusus tidak hanya diberikan pemerintah, tetapi juga oleh suatu perusahaan lainnya. Di Indonesia beberapa bentuk konkretnya adalah agen tunggal, importer tunggal, lisensi dan bisnis waralaba (*franchise*). Itulah sebabnya kita dapat memahami mengapa tidak semua rumah makan boleh menjual *Kentucky Fried Chicken*, atau *Mc Donald*.

2) Hak Paten atau Hak Cipta

Tidak semua monopoli berdasarkan hukum atau undang-undang mengakibatkan inefisiensi. Hak paten dan Hak cipta adalah monopoli berdasarkan hukum karena mempunyai kemampuan pengetahuan khusus yang menciptakan daya monopoli secara teknik. Seperti contoh, industri listrik di Indonesia.

Industri penyediaan listrik (industri listrik) di Indonesia, dikatakan berstruktur pasar monopoli, karena:

- a) Hanya ada satu produsen, yaitu Perusahaan Listrik Negara (PLN);
- b) Listrik yang dihasilkan PLN tidak mempunyai substitusi, walaupun sumber tenaga listriknya memiliki beberapa alternatif (diesel, tenaga air, tenaga uap dan nuklir);
- c) Perusahaan-perusahaan lain tidak dapat memasuki industri listrik karena ada hambatan yaitu hak monopoli PLN berdasarkan Undang-Undang.

B. Angkutan Sewa Khusus

1. Pengertian Angkutan Sewa Khusus

Angkutan sewa khusus merupakan transportasi yang dibentuk oleh suatu institusi dengan menggunakan suatu aplikasi tertentu, dimana konsumen diharapkan dapat memesan suatu sarana transportasi melalui system aplikasi tersebut di dalam jenis Handphone yang mengikuti perkembangan teknologi berupa program aplikasi dimana konsumen dapat melakukan pemesanan dengan menggunakan aplikasi transportasi secara detail seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi konsumen, serta data perusahaan pengelolanya yang tersaji secara langsung pada layar Handphone konsumen. Di satu sisi, seluruh identitas pengemudi sudah diketahui secara pasti karena perusahaan pengelola transportasi diketahui telah

melakukan proses verifikasi terlebih dahulu sebelum melakukan kerja sama dengan pengemudi transportasi.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 17 Tahun 2019 yang dilakukan perubahan atas Peraturan Menteri 5 Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Pasal 3 ayat 1 bagian (a) yang berbunyi pelayanan angkutan sewa khusus harus memenuhi kriteria pelayanan sebagai berikut:³⁹

- a. Wilayah operasi berada dalam kawasan perkotaan, dan dari dan ke bandara udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya.
- b. Tidak terjadwal.
- c. Pelayanan dari pintu ke pintu.
- d. Tujuan perjalanan ditentukan oleh pengguna jasa.
- e. Besaran tarif angkutan tercantum pada aplikasi berbasis teknologi informasi.
- f. Memenuhi standar pelayanan minimal, dan
- g. Pemesanan dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi.

Berdasarkan Pasal 1 Angka 7 Peraturan Menteri Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, yang dimaksud dengan angkutan sewa khusus adalah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul

³⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Peraturan Menteri 17 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, hlm. 4-5.

angkutan lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi. Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa pelayanan jasa angkutan sewa khusus mempunyai ketergantungan pada 2 (dua) layanan produk, yaitu:

1. Penyediaan Perusahaan Aplikasi

Perusahaan Aplikasi adalah penyelenggara sistem elektronik yang menyediakan aplikasi berbasis teknologi di bidang angkutan darat.

2. Penyediaan Perusahaan Angkutan Sewa Khusus

Perusahaan Angkutan Sewa Khusus adalah badan hukum atau pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil yang menyelenggarakan jasa Angkutan Sewa Khusus.

Sebelum kehadiran angkutan online/angkutan sewa khusus, angkutan yang ada yaitu angkutan roda 2 (dua) misalnya ojek dan roda 4 (empat) misalnya angkutan kota (angkot) dan taksi. Keberadaan transportasi-angkutan ini sangat membantu masyarakat selaku konsumen dalam mobilitas kerjanya sehari-hari.

Angkutan konvensional merupakan angkutan umum yang kita gunakan sehari-hari, yang telah tersedia di jalan konvensional. Di Indonesia dikenal beberapa jenis angkutan konvensional seperti bus, taksi, angkutan umum, bajaj, dan ojek. Akan tetapi, angkutan konvensional nampaknya masih kurang dalam memenuhi

kenyamanan pengguna sehingga mereka lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi atau bagi mereka yang menengah menggunakan angkutan online. Angkutan online, yang sebenarnya tidak berbeda jauh dengan angkutan konvensional, tetapi lebih nyaman dan harga juga lebih terjangkau.

Perbedaan antara angkutan konvensional dengan angkutan online/angkutan sewa khusus, dapat dilihat sebagai berikut:⁴⁰

1. Angkutan konvensional terdaftar secara resmi di Dinas Perhubungan, sehingga berhak mendapat plat kuning tanda angkutan umum, sedangkan angkutan sewa khusus/angkutan online menggunakan kendaraan biasa yang bukan untuk angkutan umum.
2. Angkutan konvensional sebagai angkutan umum, berkewajiban membayar pajak yang besarnya berbeda dengan kendaraan plat hitam yang digunakan oleh angkutan sewa khusus/angkutan online.
3. Angkutan konvensional menggunakan metode menunggu penumpang, sedangkan angkutan online menggunakan metode menjemput penumpang.
4. Angkutan konvensional memiliki tarif yang lebih mahal dibandingkan tarif angkutan online.

⁴⁰ Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 37/P/HUM/2017, Jakarta, Hlm. 15.

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.⁴¹

Angkutan sewa khusus adalah pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi.⁴²

Bahwa taksi online dikategorikan sebagai angkutan sewa khusus karena dikenal dengan kendaraan berplat hitam, tidak memakai argometer, dan tidak memiliki identitas khusus. Oleh karena itu, untuk mengakomodir jenis angkutan tersebut, maka dalam PM Nomor 108 Tahun 2017 dibuat nomenklatur angkutan sewa khusus.

Perusahaan angkutan sewa khusus adalah badan hukum atau pelaku usaha mikro atau pelaku usaha kecil yang menyelenggarakan Angkutan Sewa Khusus.⁴³

Adapun kriteria pelayanan angkutan sewa khusus sebagai berikut:

⁴¹ Pasal 1 Angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

⁴² Pasal 1 Angka 7 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

⁴³ Pasal 1 Angka 8 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

- a. Wilayah operasi berada di dalam kawasan perkotaan, dan dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya.
- b. Tidak berjadwal.
- c. Pelayanan dari pintu ke pintu.
- d. Tujuan perjalanan ditentukan oleh pengguna jasa.
- e. Besaran tarif angkutan tercantum pada aplikasi berbasis teknologi informasi.
- f. Memenuhi standard pelayanan minimal, dan
- g. Pemesanan dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi.

Kementerian Perhubungan mengklasifikasikan taksi online sebagai angkutan sewa khusus. Hal ini diputuskan setelah Kemenhub bersama pemangku kepentingan lainnya melakukan uji publik dalam Peraturan Menteri (PM) Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016. Peraturan ini memuat tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Wilayah operasi di dalam kawasan perkotaan.

Adapun kriteria dan persyaratan untuk memperoleh izin operasi yaitu:

- a. Pemohon mengajukan dokumen permohonan izin operasi kepada Dirjen Perhubungan Darat dan Kepala Dinas Perhubungan wilayah provinsi domisili perusahaan.

- b. Surat rekomendasi yang diterbitkan oleh Kepala Dinas Provinsi dapat menjadi tambahan pertimbangan dalam penerbitan izin oleh Dirjen Perhubungan Darat di Jakarta.
- c. Pihak perusahaan angkutan online wajib memiliki izin yang dikeluarkan oleh Bupati atau Walikota setempat sesuai dengan domisili perusahaan. Beberapa persyaratan yang dimaksud adalah:
- 1) Kepemilikan dokumen legal berupa Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
 - 2) Surat ketengangan domisili tempat perusahaan berada
 - 3) Kepemilikan dokumen dan surat izin tempat usaha (SITU)
 - 4) Surat pernyataan kesanggupan kepemilikan minimal 5 (lima) kendaraan bermotor
 - 5) Pernyataan kesanggupan penyediaan tempat penyimpanan kendaraan yang dibuktikan dengan surat pernyataan bermaterai
- d. Memiliki kendaraan bermotor layak jalan yang dibuktikan dengan kepemilikan surat tanda nomor kendaraan bermotor (STNK) atau fotocopy Bukti Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB).
- e. Kepemilikan dokumen surat menyurat berupa STNK dengan tahun pembuatan maksimal 7 Tahun terakhir dengan kode angkutan sewa khusus.

- f. Memiliki fasilitas penyimpanan yang dibuktikan dengan dokumen kepemilikan sah mengenai kepemilikan atau penguasaan.
- g. Berkerja sama dengan bengkel pemeliharaan yang dibuktikan dengan dokumen sah dari bengkel terkait yang dimaksudkan untuk menjaga kondisi kendaraan yang selalu layak jalan.
- h. Memenuhi segala peraturan yang dimaksud diterbitkan oleh Dirjen Perhubungan Darat.

Dari peraturan yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat, pihak pengembang aplikasi angkutan online wajib memenuhi setiap persyaratan yang ada guna memenuhi persyaratan izin dokumen taksi online sebagai angkutan sewa khusus.

2. Sejarah dan Perkembangan Angkutan Sewa Khusus di Indonesia

Transportasi online masuk dan berkembang di Indonesia pada tahun 2015 dan secara perlahan menjamur ke berbagai daerah di Indonesia, salah satunya adalah DI Yogyakarta, yang mana Yogyakarta merupakan suatu daerah yang peningkatan transportasi online nya dirasa sangat cepat dalam mengalami pertumbuhan transportasi berbasis online. Hal ini yang banyak menuai kontroversi, mulai dari awal masuknya transportasi online di DI Yogyakarta, adapun tanggapan dari dinas perhubungan DI Yogyakarta menanggapi masuknya transportasi berbasis online ini adalah positif karena

transportasi online ini di nilai sangat membantu dalam kehidupan sehari-hari.

Sebelumnya angkutan online atau angkutan sewa khusus dimulai saat perusahaan Uber dan Grab-Taxi memasuki wilayah pasar industri transportasi Indonesia sekitar akhir tahun 2014. Meskipun begitu, bisnis ini belum mendapat banyak perhatian masyarakat kala itu dan tidak ada tanda-tanda yang menunjukkan jika bisnis ini akan menjadi sesuatu yang besar di Indonesia. Selang setahun kemudian, muncullah perusahaan yang bernama Go-Jek dan sejak itulah istilah ojek online mulai dikenal.⁴⁴

Go-Jek langsung menjadi salah satu perusahaan *startup* yang paling populer di Indonesia. Go-Jek hanya membutuhkan waktu dua belas bulan hingga menjadi perusahaan dari sebuah aplikasi mobile baru menjadi sebuah layanan besar, yang kemudian diikuti oleh perusahaan Grab-Taxi dengan layanan Grab-Bike.

Tahun 2016 menjadi puncak persaingan sengit dalam bisnis ojek online di Indonesia. Tidak hanya bisnis di bidang angkutan, Go-Jek juga memperluas bisnisnya di bidang makanan yang dikenal dengan istilah Go-Food serta layananan Go-Car yaitu bisnis angkutan taksi. Selain itu, Go-Jek juga memperbaharui layanan metode pembayaran yang disadari sering menghambat para pengguna dalam

⁴⁴ Ayu Aziah dan Popon Rabia Adawia, “Analisis Perkembangan Industri Angkutan Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT GO-JEK Indonesia)”, *Jurnal Humaniora Bina Sarana Informatika*, , Vol. 18 No. 2, September 2018, *ejournal.bsi.ac.id*, hlm. 149-156.

menggunakan layanan-layanan mereka. Mereka memperkenalkan Go-Pay.⁴⁵

Setelah mendaftar Go-Pay pada aplikasi GO-JEK, pelanggan dapat menggunakannya untuk pembayaran, pembelian layanan, dan lain-lain. Jika Anda mengisinya secara prabayar, Anda dapat membayar dengan saldo Go-Pay dalam aplikasi, jadi pembayaran dapat dilakukan tanpa melakukan transaksi tunai dengan pengemudi. Seakan ingin memperkuat posisi Go-Pay sebagai metode pembayaran mereka.

Kehadiran perusahaan-perusahaan ojek online mendapat kontra dari kalangan angkutan konvensional. Mereka merasa bahwa sejak hadirnya layanan ojek online, para pengemudi angkutan konvensional kehilangan penumpang sehingga membuat pendapatan mereka menurun. Bukan hanya di kalangan angkutan konvensional, konflik juga muncul dari perusahaan ojek online itu sendiri seperti Go-Jek yang mendapat tekanan dari pengemudi mereka sendiri yang merasa pendapatannya terlalu kecil.

Uniknya, menjelang akhir tahun 2016, perusahaan taksi yang sebelumnya seperti menentang layanan angkutan online, justru mengubah sikap. Mereka akhirnya melirik layanan angkutan online sebagai sebuah kesempatan, dan menjalin kerja sama dengan mereka.

Hal ini ditunjukkan dengan kerja sama yang dilakukan Blue-Bird

⁴⁵ Appkey, "Perkembangan Transportasi Ojek Online di Indonesia", <https://markey.id>, Diakses pada 15 Juni 2021, 13.20 WIB.

dengan Go-Jek. Sehingga kita dapat memesan armada taksi Blue-Bird lewat aplikasi Go-Jek. Go-Jek, Grab dan Uber disebut sebagai tiga perusahaan startup angkutan online yang sangat berpengaruh saat ini.

Mengutip dari Mei Indah Sari Sihombing, berikut beberapa contoh perusahaan jasa angkutan berbasis aplikasi online/jasa angkutan sewa khusus yang masih eksis di Indonesia yaitu:⁴⁶

1. Go-Jek

Go-Jek merupakan perusahaan yang menjadi pelopor aplikasi ojek online di Indonesia. Dapat dikatakan bahwa Go-Jek adalah layanan ojek online saat ini sebagai yang terbesar di Indonesia. Setelah kehadiran Go-Jek, semakin banyak bermunculan aplikasi ojek online lainnya. Perusahaan ini didirikan pada tahun 2010 di Jakarta oleh Nadiem Makarim yang mana saat ini, Gojek telah tersedia di 50 kota di Indonesia.

Adapun layanan yang ada dalam aplikasi Gojek ini, ialah: Go-Ride yang akan mengantarkan Pelanggan dari tempat penjemputan ke tempat tujuan; Go-Food adalah layanan pesan antar makanan dengan lebih dari 75.000 restoran yang terdaftar di aplikasi Go-Jek; Go-Send yang akan mengantarkan barang dari Pelanggan ke tempat tujuan sesuai dengan pemesanan di aplikasi;

⁴⁶ Mei Indah Sari Sihombing, "Tinjauan Yuridis Mengenai Putusan Pengadilan Negeri Nomor: 468/Pdt.P/2020/Pn Jkt Sel Tentang Pembatalan Putusan KPPU Nomor: 13/KPPU-I/2019 Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 Ayat (2) Dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat oleh Jasa Angkutan Sewa Khusus", *Skripsi* (Medan: Universitas Sumatera Utara, 2021).

Go-Shop adalah layanan belanja yang memudahkan Pelanggan untuk membeli barang atau makanan di toko yang tidak terdaftar pada layanan Go-Food dan GO-Mart dalam satu area yang sama; dan Go-Med, yang kini bekerja sama dengan Halodoc, merupakan layanan untuk Pelanggan yang ingin membeli obat, vitamin, dan kebutuhan kesehatan lainnya di apotek berlisensi.

2. Grab-Bike

Grab-Bike merupakan salah satu yang menjadi kompetitor besar bagi Go-Jek. Grab merupakan salah satu platform yang bermarkas di Singapura yang pada awalnya didirikan di Malaysia. Berawal dari layanan transportasi, perusahaan tersebut kini telah mempunyai layanan lain seperti pengantaran makanan dan pembayaran yang bisa diakses lewat aplikasi mobile. Di Indonesia, Grab menyediakan layanan berupa ojek (Grab-Bike), mobil (Grab-Car), kurir (Grab-Express), pesan antar makanan (Grab-Food), serta carpooling (GrabHitch-Car). Saat ini Grab tersedia di 125 kota di seluruh Indonesia, mulai dari Banda Aceh - Aceh hingga Jayapura - Papua.

3. Maxim

Maxim merupakan layanan angkutan online yang berasal dari Rusia dan sudah beroperasi di beberapa negara, termasuk Indonesia. Maxim mulai merambah ke negara lain di luar Rusia pada tahun 2014. Maxim membuka cabang baru di Ukraina,

Kazakhstan, Georgia, Bulgaria, Tajikistan, Belarusia, Azerbaijan, Italia. Maxim baru menjamah pasar Indonesia di tahun 2018 dengan membuka kantor di Jakarta di bawah bendera PT Teknologi Perdana Indonesia. Karena persaingan yang ketat dengan Grab dan Gojek, Maxim mencoba menawarkan sejumlah kemudahan yang tak dimiliki kedua pesaingnya tersebut. Platform yang ditawarkan seperti pencantuman rute-rute tersulit, notifikasi barang bawaan hingga hewan peliharaan yang dibawa penumpang, hingga notifikasi jumlah uang kembalian yang akan diterima penumpang.

4. Anterin

Anterin merupakan layanan ojek online lokal yang telah beroperasi di lebih dari 50 kota di Indonesia. Ojek online ini diklaim telah memiliki lebih dari 300 ribu orang pengemudi terdaftar dan lebih dari 500 ribu orang pelanggan. Aplikasi Anterin memberikan layanan kepada pelanggan untuk bebas memilih tarif. Di sini tidak berlaku adanya tarif jam sibuk dan luar jam sibuk. Selain itu, pelanggan dapat memilih pengemudi yang menawarkan tarif yang dapat mereka terima. Selain itu, pelanggan Anterin juga dibebaskan untuk memilih kendaraan atau pengemudi yang mereka sukai.

5. Ok-Jack

Meskipun tidak setenar aplikasi-aplikasi ojek online yang ada di Indonesia, tapi Oke-Jack cukup lengkap dalam pemasangan fiturnya. Aplikasi ini memberika layanan memesan makanan dan mengirim barang dengan aman serta bisa memesan layanan ojek untuk mengantar kemana pun dan dimana pun lokasi pelanggan berada. Aplikasi ini sudah cukup menyebar di beberapa kota, yakni Malang, Blitar, Jogjakarta, Brebes, Tegal, Cirebon, Berau, Pasuruan, Ponorogo, Bojonegoro, Lamongan, Jakarta, Madiun, Tuban, Ngawi, Banjarnegara, Bali, Lamongan, Ternate, Kebumen, Purwokerto, Magetan, Purworejo, Wonosobo, Bandung, Palembang, Kediri, Nganjuk, Palu, Medan, Kuningan, dan Majalengka.

4. Dasar Hukum Angkutan Sewa Khusus

Bahwa dalam kaitannya dengan iklim usaha di bidang jasa transportasi, Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan RI telah menerbitkan peraturan sebagai payung hukum terkait angkutan sewa khusus. Sebelumnya terdapat beberapa Peraturan Menteri Perhubungan terkait angkutan sewa khusus yaitu:

- a. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan di Jalan dengan Kendaraan Umum.

- b. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

Bahwa peraturan-peraturan sebagaimana tersebut di atas dinyatakan telah dicabut dan digantikan dengan PM Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, yang mulai berlaku pada tanggal 1 November 2017.

Di Indonesia, untuk memayungi perkembangan ini, dikeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang menggantikan dua peraturan sebelumnya yang telah dibatalkan Mahkamah Agung (MA) yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2017 sebagai Revisi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 32 Tahun 2016 tentang Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.⁴⁷

⁴⁷ Mochamad Januar Rizki, "Mengintip Aturan Baru Taksi Online", <https://www.hukumonline.com>, Diakses pada 15 Mei 2021, 07.15 WIB.

Dalam Peraturan Menteri (Permen) Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak dalam Trayek, menyebutkan bahwa angkutan tidak dalam trayek (taksi) boleh 17 menggunakan aplikasi dengan bantuan perusahaan lain yang sudah bekerjasama dan memiliki badan hukum yang jelas ataupun bisa dilakukan sendiri dengan syarat memenuhi ketentuan bidang informasi dan transaksi elektronik.

Perusahaan aplikasi juga diwajibkan mengikuti persyaratan dan memenuhi peraturan yang sudah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan. Hal tersebut meliputi beberapa poin penting seperti memiliki setidaknya 5 (lima) kendaraan yang layak, tempat penyimpanan kendaraan, serta bengkel perawatan.

Legalisasi transportasi online ini ternyata hanya berlaku pada angkutan kendaraan roda empat saja, sedangkan kendaraan roda dua tidak bisa dilegalkan sebagai sarana transportasi umum karena tidak tercantum sebagai angkutan umum dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Kementerian Perhubungan mengambil kebijakan mempersilahkan ojek berbasis aplikasi beroperasi selama sarana dan prasarana transportasi publik di Indonesia dianggap belum sepenuhnya layak. Pada kasus ini yang dimaksud adalah jika kendaraan umum belum memenuhi standar kelayakan yang ditetapkan Menteri Perhubungan.

Kemudian terdapat perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 108 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang dituangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, yang mana hanya mengatur perubahan atas Pasal 19 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 yaitu mengenai Izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang diberikan oleh Menteri sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 huruf a ditandatangani oleh:

- a. Direktur Jenderal Perhubungan Darat atas nama Menteri, untuk Angkutan Sewa Khusus yang wilayah operasinya melampaui 1 (satu) daerah provinsi, selain wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi; dan
- b. Kepala Badan Pengelola Angkutan Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi atas nama Menteri, untuk Angkutan Sewa Khusus yang wilayah operasinya melampaui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi.⁴⁸

⁴⁸ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, Pasal 1.

C. Putusan Hakim

1. Pengertian Putusan Hakim

Putusan hakim atau lazim disebut dengan istilah putusan pengadilan merupakan sesuatu yang sangat diinginkan atau dinantikan oleh pihak-pihak yang berperkara guna menyelesaikan sengketa mereka dengan sebaik-baiknya. Mereka berharap adanya kepastian hukum dan keadilan dalam perkara yang mereka hadapi.⁴⁹

Prof. Sudikno Mertokusumo, memberikan definisi putusan hakim sebagai suatu pernyataan yang oleh hakim, sebagai pejabat yang diberi wewenang itu, diucapkan dalam persidangan yang bertujuan mengakhiri atau menyelesaikan suatu perkara antara para pihak.⁵⁰ Soeparmono juga berpendapat sama, bahwa Putusan Hakim adalah pernyataan hakim sebagai pejabat negara yang melaksanakan tugas kekuasaan kehakiman yang diberikan wewenang untuk itu yang diucapkan dipersidangan dan bertujuan untuk menyelesaikan suatu perkara.⁵¹

Menurut Mukti Arto putusan ialah pernyataan hakim yang dituangkan dalam bentuk tertulis dan diucapkan oleh hakim dalam sidang terbuka untuk umum, sebagai hasil dari pemeriksaan perkara gugatan (*kontentius*). Sedangkan penetapan ialah juga pernyataan hakim yang dituangkan dalam bentuk tertulis dan diucapkan oleh hakim dalam sidang

⁴⁹ Moh. Taufik Makarao, *Pokok-pokok Hukum Acara Perdata*, cet. 1 (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2004), hlm. 124.

⁵⁰ Sudikno Mertokusumo, *Hukum Acara Perdata Indonesia* (Yogyakarta: Liberty, 1993), hlm.174.

⁵¹ Soeparmono, *Hukum Acara Perdata dan Yurisprudensi* (Bandung: Mandar Maju, 2005), hlm. 146.

terbuka untuk umum sebagai hasil dari pemeriksaan permohonan (*voluntair*).⁵²

2. Jenis-Jenis Putusan

Putusan hakim atau lazim disebut putusan pengadilan diatur dalam pasal 185 H.I.R., Pasal 196 R.Bg., dan Pasal 46-48 Rv. Hal ini tanpa mengurangi ketentuan lain yang ikut mengatur mengenai putusan hakim atau putusan pengadilan tersebut, maka dapat dikemukakan berbagi segi putusan hakim yang diklasifikasikan dalam beberapa jenis putusan, antara lain:

a. Putusan Sela

Putusan sela atau yang biasa dikenal putusan sementara, merupakan bukan putusan akhir. Ketentuan yang mengatur putusan sela terdapat dalam Pasal 185 Ayat (1) H.I.R atau Pasal 48 RV. Dalam persidangan putusan sela diucapkan secara terpisah sebelum dijatuhkannya putusan akhir, namun putusan sela tidak dibuat dengan putusan tersendiri, melainkan hanya ditulis dalam berita acara persidangan. Sehingga jika pihak yang berperkara menginginkan putusan sela maka hakim hanya dapat memberikan salinan otentik dari berita acara tersebut dengan membayar biayanya.⁵³

⁵² Mukti Arto, *Praktik Perkara Perdata Pada Pengadilan Agama* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1996), hlm. 168.

⁵³ Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Acara Perdata Indonesia*, cet V (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1992), hlm. 165.

Dalam teori dan praktiknya, putusan sela dapat dikualifikasikan dalam beberapa macam putusan, antara lain:

1) Putusan *Preparatoir*

Putusan *preparatoir* adalah putusan sebagai akhir yang tanpa ada pengaruh terhadap pokok perkara atau putusan akhir. Misalnya: putusan yang untuk menggabungkan dua perkara atau untuk menolak diundurkannya pemeriksaan saksi, putusan yang memerintahkan pihak yang diwakili oleh kuasanya untuk datang sendiri.⁵⁴

2) Putusan *Interlocutoir*

Putusan *interlocutioir* adalah putusan sela yang dapat mempengaruhi akan bunyi putusan akhir. Misalnya: pemeriksaan saksi, putusan untuk mendengar para ahli, pemeriksaan setempat, putusan tentang pembebanan pihak, sumpah dan putusan yang memerintahkan salah satu pihak untuk membuktikan sesuatu.

3) Putusan *Incidenteel*

Putusan *Incidenteel* adalah putusan yang berhubungan dengan insiden, yaitu suatu peristiwa atau kejadian yang menghentikan prosedur peradilan biasa. Misalnya kematian kuasa dari satu pihak, baik tergugat maupun penggugat, putusan

⁵⁴ Ahmad Mujahidin, *Pembaharuan Hukum Acara Peradilan Agama* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2012), hlm. 231.

yang membolehkan seseorang ikut serta dalam perkara *voeding*, *vrijwaring*, *tusschenkomst*.⁵⁵

4) Putusan *Provisioneel*

Provisioneel adalah putusan yang menjawab tuntutan provisional, yaitu permintaan pihak yang bersangkutan agar sementara diadakan pendahuluan guna kepentingan salah satu pihak sebelum putusan akhir dijatukan. Jadi putusan yang disebabkan oleh adanya hubungan dengan pokok perkara dapat menetapkan suatu tindakan sementara bagi kepentingan salah satu pihak yang berperkara. Misalnya: putusan mengenai gugatan istri terhadap suaminya untuk memberi biaya penghidupan selama pokok perkara masih berlangsung dan belum menghasilkan putusan akhir.⁵⁶

b. Putusan Akhir

Putusan akhir adalah suatu pernyataan hakim, sebagai pejabat negara yang diberi wewenang untuk diucapkan dalam persidangan dan bertujuan untuk mengakhiri atau menyelesaikan perkara atau sengketa antara pihak yang berperkara dan diajukan kepada pengadilan.⁵⁷ Putusan atau yang lazim disebut dengan istilah *end vonis* dapat ditinjau dalam berbagai segi, yaitu:

⁵⁵ Ahmad Mujahidin, *Pembaharuan Hukum*, hlm. 232.

⁵⁶ Ahmad Mujahidin, *Pembaharuan Hukum*, hlm. 233.

⁵⁷ Abdul Manan, *Penerapan Hukum Acara Perdata di Lingkungan Pengadilan Agama* (Jakarta: Kencana, 2008), hlm. 308.

1) Ditinjau dari sifat putusan, maka putusan hakim dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) macam, yaitu:

a) Putusan *Declatoir*

Putusan *declatoir* adalah putusan yang mengandung amar pernyataan atau penegasan tentang suatu keadaan atau kedudukan (hubungan) hukum diantara para pihak berperkara.⁵⁸ Putusan ini memiliki kekuatan mengikat, dan tidak memerlukan upaya pemaksa karena sudah mempunyai akibat hukum.

b) Putusan *Constitutief*

Putusan *constitutief* adalah putusan yang menciptakan atau meniadakan keadaan hukum yang baru.⁵⁹

c) Putusan *Condemnatoir*

Putusan *condemnatoir* adalah putusan yang di dalamnya mengandung amar penghukuman, yaitu amar menghukum atau membebaskan kepada salah satu atau kedua belah pihak untuk melakukan atau tidak melakukan suatu perbuatan hukum.⁶⁰

2) Ditinjau dari aspek kehadiran para pihak, putusan terbagi menjadi empat, yaitu:

a) Putusan Gugatan Gugur

⁵⁸ M. Yahya Harahap, *Hukum Acara Perdata* (Jakarta: Sinar Grafika, 2005), hlm.789.

⁵⁹ M. Yahya Harahap, *Hukum Acara*, hlm.876.

⁶⁰ M. Natsir Asnawi, *Hermeneutika Putusan Hakim* (Yogyakarta: UUI Press, 2014), hlm. 13.

Sebagaimana diatur dalam pasal 124 H.I.R, apabila Penggugat tidak hadir pada hari sidang yang sudah ditetapkan meskipun sudah dipanggil secara patut, maka Hakim punya wewenang untuk menggugurkan gugatan tersebut.

b) Putusan *Verstek*

Putusan *verstek* adalah putusan yang dijatuhkan pengadilan dimana Tergugat sama sekali tidak pernah datang menghadap di persidangan meskipun telah dipanggil secara resmi dan patut, sementara ketidakhadirannya tersebut tidak disebabkan oleh halangan yang sah. Dengan kata lain, gugatan yang diajukan oleh Penggugat dikabulkan oleh Majelis Hakim.

c) Putusan *Contradictoir*

Putusan ini ditinjau dari segi kehadiran para pihak pada saat putusan diucapkan. Menurut Yahy Harahap, apabila ditinjau dari segi putusan *contradictoir* terdapat 2 (dua) jenis, yaitu; pada saat putusan diucapkan para pihak hadir dan pada saat putusan diucapkan salah satu pihak tidak hadir.

Dalam menetapkan secara pasti hubungan hukum antara para pihak dari penetapan dan penegasan kepastian hukum tersebut, maka putusan akhir dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

a. Menyatakan gugatan tidak dapat diterima

Terdapat berbagai cacat formil yang menjadi dasar bagi hakim untuk menyatakan gugatan tidak diterima, antara lain sebagai berikut:

- 1) Pihak yang mengajukan gugatan adalah kuasa yang tidak didukung oleh surat kuasa khusus yang memenuhi syarat atau ketentuan yang berlaku;
- 2) Gugatan mengandung *error in persona*;
- 3) Gugatan diluar yuridiksi absolut atau relatif pengadilan;
- 4) Gugatan *abscuur libel*;
- 5) Gugatan yang diajukan mengandung unsur *ne bis in idem*;
- 6) Gugatan masih *premature*;
- 7) Gugatan daluwarsa.

b. Menolak gugatan penggugat

Gugatan akan ditolak oleh Majelis Hakim, apabila Penggugat tidak mampu membuktikan dalil gugatan, yang bisa disebabkan karena kurangnya alat bukti, atau bukti yang diajukan tidak cukup kuat.

c. Mengabulkan gugatan penggugat

Ketika Majelis Hakim mengabulkan gugatan penggugat, artinya Tergugat dinyatakan bersalah dan wajib membayar biaya perkara. Namun, dalam mengabulkan gugatan Majelis Hakim tidak

wajib mengabulkan seluruh gugatan, melainkan dikabulkan sebagian atau menolak sebagian.

3. Asas-Asas dalam Putusan Hakim

a. Asas Musyawarah Majelis

Dalam menyusun putusan, majelis hakim sebelumnya melakukan musyawarah untuk mengambil kesimpulan terhadap perkara yang sedang diadili. Dalam melakukan musyawarah, majelis hakim boleh memiliki pendapat berbeda (*dissenting opinion*) yang didasari argumentasi kuat dan rasional.

b. Putusan Harus Memuat Dasar atau Alasan yang Cukup

Sebelum memutuskan suatu perkara, majelis hakim terlebih dahulu menimbang dengan alasan yang komprehensif, sebab jika putusan tersebut tidak cukup pertimbangannya maka dapat menjadi permasalahan yuridis, dan bisa dibatalkan oleh pengadilan yang lebih tinggi.

c. Putusan Harus Mengadili Seluruh Bagian Gugatan

Seluruh bagian adalah segala sesuatu yang menjadi pokok persengketaan para pihak di dalam gugatan. Dalam pengertian yang lebih sederhana, seluruh bagian gugatan adalah petitum penggugat, karena pada dasarnya setiap petitum dilandasi atau dilatari oleh posita (*fundamental potendi*).

d. *Asas Ultra Petitum Partium*

Asas ultra petitum partium adalah asas yang melarang hakim untuk memutus melebihi apa yang dituntut. Hakim yang memutus melebihi apa yang dituntut Penggugat dianggap telah melampaui kewenangannya (*ultra vires, beyond the power of his authority*).

e. *Asas Keterbukaan*

Agar putusan pengadilan dianggap putusan yang transparan dan akuntabel, asas ini bertujuan untuk memberikan akses kepada publik yang ingin mengetahui vonis pengadilan atas kasus tertentu. Prinsip ini menuntut hakim agar mengadili perkara secara hati-hati dan cermat dalam memutus perkara.

f. *Putusan Harus Tertulis*

Putusan sebagai produk pengadilan merupakan akta autentik yang memiliki kekuatan pembuktian dan kekuatan mengikat terhadap pihak-pihak berperkara dan pihak ketiga. Sebagai kata autentik, putusan harus dibuat secara tertulis dengan memperhatikan sistematika tertentu dan syarat-syarat formil yang ditetapkan oleh perundang-undangan yang berlaku.⁶¹

4. *Kekuatan Putusan Hakim*

a. *Kekuatan Mengikat*

Putusan pengadilan memiliki kekuatan mengikat, tidak hanya pada pihak-pihak berperkara, tetapi juga kepada pihak lain. Putusan

⁶¹ M. Natsir Asnawi, *Hermeneutika Putusan*, hlm. 43-49.

yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap (*kracht van gewijsde*) tidak dapat diganggu gugat. Putusan demikian memiliki kekuatan pasti yang mengikat (*bindende kracht*) dan karenanya apa yang diputus pengadilan harus dianggap benar.

b. Kekuatan Pembuktian

Putusan pengadilan merupakan akte autentik yang dibuat secara tertulis dengan mengacu pada sistematika dan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam hukum acara. Putusan pengadilan oleh karenanya memiliki kekuatan untuk membuktikan sesuatu bila dijadikan sebagai alat bukti oleh pihak-pihak yang berperkara.

c. Kekuatan Eksekutorial

Putusan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap (*kracht van gewijsde*) memiliki kekuatan eksekutorial, yaitu kekuatan untuk dilaksanakan, baik secara sukarela maupun melalui upaya eksekusi oleh pengadilan bila pihak yang dinyatakan kalah tidak melaksanakan putusan tersebut secara sukarela.

D. *Talaqqī al Rukbān* dalam Hukum Ekonomi Syariah

1. Pengertian *Talaqqī al Rukbān*

Secara bahasa, *talaqqī al rukbān* (تلقى الركبان) terdiri dari dua kata yaitu (تلق) yang arti dasarnya adalah menemui yaitu menemui di pertengahan jalan.⁶² Yang dalam konteks hadits ini adalah menghadang

⁶² Syaikh H Muhammad Idris Abdul Rauf Al-Marbawi, *Kamus Idris Al-Marbawi Arab Melayu* (Kuala Lumpur: Darul Fikir, 1990), hlm. 225.

atau mencegat. Dan (الركبان) secara bahasa artinya orang yang berkendaraan. Yang dimaksud disini adalah para pedagang yang berkendaraan. Karena umumnya pedagang membawa dagangan adalah dengan menggunakan kendaraan.⁶³

Secara Istilah, *talaqqī al rukbān* yaitu jual beli dengan cara mencegat atau menghambat penjual di tengah jalan sebelum sampai ke pasar.⁶⁴ *Talaqqī al Rukbān* dapat disebut juga *talaqqī al-jalab*, yang artinya pun sama. *talaqqī al-jalab* didefinisikan dalam HR Ibnu Majah yang meriwayatkan dari Ibnu Umar, bahwa Rasulullah melarang tindakan mencegat barang dagangan yang didatangkan (dari tempat lain) sebelum sampai pasar (*talaqqī al-jalab*).⁶⁵

Talaqqī al Rukbān atau *talaqqī al-jalab* adalah suatu kegiatan yang biasa dilakukan oleh penduduk Madinah, yaitu manakala para petani membawa hasil panen ke kota dengan tujuan untuk menjualnya kepada penduduk di kota. Penduduk kota datang menjemput para petani, dengan menentukan harga yang mereka terapkan sendiri. Sebenarnya *talaqqī al rukbān* adalah tindakan yang dilakukan oleh tengkulak atau yang dikenal dengan rentenir (yang mengetahui harga pasar) untuk membeli barang dari petani (yang tidak mengetahui harga pasar).

⁶³ Mahmud Junus, *Kamus Arab-Indonesia* (Jakarta: Yayasan Penyelenggara Penterjemah & Pentafsir Al Qur'an, 1973), hlm. 146.

⁶⁴ Siti Mujiatun, "Kebijakan Moneter Dan Fiskal Dalam Islam" dalam *Jurnal Ekonomikawan*, Vol 14, No 1, 2014, hlm. 75-76.

⁶⁵ Salman Nashif Ad-Dahduh, *Buku Pintar Muslim: Panduan Kesempurnaan dan Kesuksesan Hidup terj. Salafuddin Abu Sayyid* (Beirut: Dar Al-Basya'ir Al-Islamiyyah, 2004), hlm. 183.

Tindakan ini dilakukan untuk mendapatkan harga yang lebih murah dari harga pasar.⁶⁶

Talaqqī al Rukbān dilarang karena mengandung dua hal, yaitu:

- a. Rekayasa penawaran yaitu mencegah masuknya barang ke pasar (*entry barrier*)
- b. Mencegah pedagang dari luar kota untuk mengetahui harga pasar yang sebenarnya berlaku.

Adanya pelarangan ini dikarenakan adanya unsur ketidakadilan atas tindakan yang dilakukan oleh pedagang kota yang tidak menginformasikan harga yang sesungguhnya terjadi di pasar. Mencari barang dengan harga lebih murah tidaklah dilarang, namun apabila transaksi jual beli antara dua pihak dimana yang satu memiliki informasi yang lengkap sementara pihak lain tidak tahu berapa harga di pasar yang sesungguhnya, ini sangatlah tidak adil dan merugikan salah satu pihak.

Konsep persaingan usaha secara Islam telah dicontohkan Nabi Muhammad SAW dalam kedudukannya sebagai pemimpin negara. Salah satu peristiwa yang sering menjadi rujukan dalam sistem mekanisme pasar dalam Islam adalah ketika Nabi menolak permintaan beberapa sahabat agar dilakukan intervensi penetapan harga barang-barang kebutuhan pokok yang harganya melonjak. Sikap Nabi ini dilandasi oleh argumen bahwa fenomena kenaikan harga barang adalah ketetapan dari

⁶⁶ A. Darussalam, *Etika Bisnis dalam Perspektif Hadis* (Makassar: Alauddin University Press, 2011), hlm. 112.

Allah SWT. Penetapan harga oleh penguasa dianggap sebagai sebuah bentuk kezaliman atas harta.⁶⁷

Kebijakan pemerintah dalam mekanisme pasar yang paling menonjol adalah di zaman Khalifah Umar bin Khattab. Dalam riwayat disebutkan bahwa Umar pernah menindak seorang pedagang bernama Ḥaṭīb bin Abī Balta'ah karena menjual barang dengan harga yang di bawah harga pasar. Umar meminta kepada Ḥaṭīb agar menaikkan harga barang yang dijualnya atau keluar dari pasar jika perintah Umar tidak dilaksanakan. Di sini terlihat bahwa Umar melakukan kebijakan penetapan harga.

Jika dilihat sepintas, terlihat ada kontradiksi antara kebijakan Rasulullah dengan kebijakan Umar bin Khattab. Akan tetapi jika dianalisis lebih mendalam, perbedaan sikap tersebut disebabkan oleh perbedaan kondisi yang melatarbelakanginya. Penolakan Nabi untuk melakukan kebijakan penetapan harga dikarenakan kenaikan harga barang pada saat itu murni diakibatkan oleh minimnya persediaan. Sehingga kenaikan harga bukan karena tindakan sewenang-wenang tetapi terjadi karena mekanisme pasar yang alami.⁶⁸ Mekanisme pasar inilah yang disebut dengan “ketetapan Allah.”

Dapat disimpulkan bahwa Islam menganut mekanisme pasar bebas yang terbatas. Dalam arti, pasar dibiarkan sesuai hukum ekonomi tanpa campur tangan pemerintah. Campur tangan pemerintah dilakukan

⁶⁷ Akhmad Mujahidin, “Etika Bisnis dalam Islam”, *Jurnal Hukum Islam*, Vol. 4, no. 2, Desember 2005, *ejournal.uin-suka.ac.id*, Diakses 30 Januari 2021, hlm. 132.

⁶⁸ Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah* (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000), hlm. 142.

manakala terjadi distorsi harga yang mengakibatkan mekanisme pasar tersebut berjalan secara tidak normal. Sistem ini sekaligus juga untuk mencegah timbulnya kezaliman kepada semua pihak.

Meskipun Islam memberikan kelonggaran kepada individu untuk memanfaatkan segala hal yang menjadi hak miliknya, bukan berarti melepaskan kebebasan itu secara mutlak. Tetap ada kewajiban untuk memperhatikan hak-hak orang lain. *Wahbah al-Zuhayfi* menjelaskan bahwa pembatasan penggunaan hak dapat dilakukan apabila individu ketika mempergunakan haknya itu melakukan hal-hal berikut:

- a. Dimaksudkan untuk membahayakan orang lain;
- b. Dimaksudkan untuk tujuan yang tidak syar'i;
- c. Menimbulkan bahaya yang lebih besar dari *masalah* yang ingin diciptakan;
- d. Penggunaan yang tidak pada tempatnya hingga membahayakan orang lain, dan
- e. Penggunaan hak secara serampangan (teledor).

2. Dasar Hukum *Talaqqī al Rukbān*

Dewasa ini, tidak dapat dipungkiri terdapat tindakan atau praktik yang merusak mekanisme pasar, salah satunya yaitu praktik *barrier to entry* dalam persaingan usaha. Dalam ilmu fikih tidak disebutkan secara nyata dalil tentang *barrier to entry*, namun sesungguhnya Islam melarang seseorang melakukan kegiatan yang dapat menyulitkan seseorang lainnya dalam hal apapun.

Mengenai *talaqqī al rukbān* Allah SWT berfirman dalam Q.S. al-Baqarah (2): 188:

وَلَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ وَتُدْلُوا بِهَا إِلَى الْحُكَّامِ لِيَأْكُلُوا فَرِيقًا مِّنْ أَمْوَالِ النَّاسِ بِالْإِثْمِ وَأَنْتُمْ تَعْلَمُونَ

Dan janganlah sebahagian kamu memakan harta sebahagian yang lain di antara kamu dengan jalan yang bathil dan (janganlah) kamu menyuap dengan harta itu kepada hakim, supaya kamu dapat memakan sebahagian daripada harta benda orang lain itu dengan (jalan berbuat) dosa, padahal kamu mengetahui.⁶⁹

Ayat ini melarang siapa saja yang mencegat atau menghambat barang dagangan untuk masuk dalam pasar dengan tujuan memperkaya diri sendiri dan merugikan orang lain, karena kegiatan tersebut jelas menghalangi seseorang (*barrier to entry*).

Islam Imam an-Nawawi memaparkan bahwa Nabi melarang barang-barang dicegat sebelum masuk dalam pasar, sebagaimana dalam hadits berikut:

حَدَّثَنَا يَحْيَى بْنُ يَحْيَى أَحَبُّ رِجَالِنَا تُشَيْمٌ عَنْ بِشَامٍ عَنِ ابْنِ سِيرِينَ عَنْ أَبِي ثُرَيْيَةَ قَالَ: رَسُوْلُ اللهِ صَلَّى اللهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ أَنْ يَتْلُوَ اللَّبْ

“Yahya bin Yahya menceritakan kepada kami, Husyaim mengabarkan kepada kami dari Hisyam, dari Ibnu Sirin, dari Abu Hurairah, beliau berkata: “Rasullah SAW melarang barang-barang dagangan dicegat.”⁷⁰

Dalam hadits tersebut membahas mengenai pelarangan *talaqqī al rukbān* dalam Islam, yakni sebuah tindakan pedagang pasar yang dengan

⁶⁹ Tim Penerjemah al-Qur'an Kemenag RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya* (Jakarta: Diponegoro, 2000), hlm. 78.

⁷⁰ Imam An-Nawawi, *Syarah Sahih Muslim*, Terj. Ahmad Khatib, (Jakarta: Pustaka Azzam, 2011), hlm. 479–480.

sengaja mencegah dan membeli barang dagang dari pedagang luar kota, sebelum masuk ke pasar dengan harga murah.

Ibnu Taimiyah juga menegaskan mengenai praktik menghalangi atau menyulitkan pelaku usaha lain masuk ke dalam pasar (*barrier to entry*) yang berbunyi:

“Terkadang ada pihak–pihak tertentu di pasar yang suka membiasakan diri untuk tidak memberikan hak jual sebuah komoditas kecuali pada orang–orang tertentu yang sudah dikenal, dengan ketentuan yang dibuat–buat bahwa komoditas tersebut dikhususkan untuk orang–orang tertentu dan hanya mereka yang berhak untuk menjualnya, sehingga pihak lain tidak diperkenankan untuk menjualnya”.⁷¹

Tujuan utama dari pelarangan praktik *talaqqī al rukbān* adalah tindakan preventif dari eksploitasi, ketidaktahuan produsen terhadap harga pasar, sehingga ketidaktahuan tersebut disalahgunakan oleh pedagang kota.⁷² Diriwayatkan dari Abu Hurairah, Rasulullah SAW bersabda:

لا تلقوا الجلب فمن تلقاه فاشترى منه فاذا اتى سده السوق فهو بالخيار⁷³

Transaksi ini dilarang karena mengandung dua hal: *pertama*, rekayasa penawaran yaitu mencegah masuknya barang ke pasar (*entry barrier*). *Kedua*, mencegah penjual agar tidak mengetahui harga pasar yang berlaku. Kondisi ini mengandung unsur ketidakadilan atas tindakan

⁷¹ Faisal Badroen, dkk, *Etika Bisnis dalam Islam* (Jakarta: Kencana, 2006), hlm. 99.

⁷² Muhammad, *Etika Bisnis Islam* (Yogyakarta: UPP AMP YPKN, 2004), hlm. 179.

⁷³ Ibnu Hajar Al-As Qalani, *Bulughul Maram dan Dalil-Dalil Hukum* (Jakarta: Gema Insani, 2015), hlm. 341.

yang dilakukan oleh pedagang kota, karena tidak menginformasikan harga yang sesungguhnya terjadi di pasar.

3. Pandangan Ulama terhadap *Talaqqī al Rukbān*

Para ulama berbeda pendapat mengenai status hukum *talaqqī al rukbān*, antara lain yaitu:

- a. Imam Abu Hanifah menghukumi makruh tahrim apabila tujuannya untuk merekayasa penawaran, yaitu mencegah masuknya barang ke pasar (*entry barrier*) atau mencegah penjual dari luar kota untuk mengetahui harga sesungguhnya yang berlaku. Namun, jika tujuannya bukan untuk merekayasa penawaran atau mencegah penjual dari luar kota untuk mengetahui harga sesungguhnya sehingga tidak merugikan pedagang dan masyarakat maka hukumnya boleh menurut ketentuan syariah.
- b. Imam Malik berpendapat bahwa transaksi ini hukumnya fasad (rusak), karena ketimpangan informasi antara pihak pembeli dan penjual serta diindikasikan akan melakukan permainan harga dengan cara merekayasa penawaran yaitu mencegah masuknya barang (*entry barrier*). Imam Malik pun mengharamkan jual beli transaksi ini, dengan mensyaratkan jarak antara pasar dengan tempat terjadinya *talaqqī al rukbān* yaitu 6 mil, karena indikasi kuat dimana pembeli akan melakukan permainan harga dengan jual beli tersebut.⁷⁴

⁷⁴ Syams al-Dīn Muhammad ibn ‘Urfah al-Dasûqî, *Hâsyiyat al-Dasûqî ‘alâ al-Syarh al-Kabîr Juz III*, (Bayrût: Dâr al-Fikr, t.t), hlm. 70.

- c. Imam Syafi'i juga menguatkan pendapat dari Imam Malik, menyatakan bahwa orang yang melakukan transaksi *talaqqī al rukbān* hukumnya haram.⁷⁵ Alasan utama pengharamannya menurut Syafi'i adalah untuk melindungi konsumen yang ada di pasar dari melambungnya harga yang diakibatkan oleh praktik *talaqqī al rukbān* dan bukan dalam rangka melindungi penjual, karena penjual mempunyai hak memilih (khiyar) antara menjual barangnya atau tidak.⁷⁶
- d. Imam Hanbali melarang transaksi ini walaupun tujuannya bukan untuk merekayasa penawaran, yaitu mencegah masuknya barang ke pasar (*entry barrier*) atau mencegah penjual dari luar kota untuk mengetahui harga yang berlaku.⁷⁷ Dalam pandangan Imam Hanbali, alasan pelarangan praktik ini bukan hanya melindungi hak-hak masyarakat yang bertransaksi di pasar, akan tetapi melindungi penjual yang tidak mengetahui harga sesungguhnya, sehingga *khiyār* (hak memilih untuk menjual atau tidaknya barang) berdasarkan informasi yang sempurna mengenai harga yang berlaku di pasar dan mereka tidak merasa ditipu oleh pelaku *talaqqī al rukbān*.⁷⁸

⁷⁵ Jalāl al-Dīn Muhammad ibn Ahmad al-Muhallā, *Syarh Jalāl al-Dīn al-Muhallā 'alā Minhāj al-Thālibīn Juz II*, (Bayrūt: Dār al-Fikr, t.t), hlm. 183.

⁷⁶ Al-Mahallī, *Syarh Jalāl al-Dīn al-Mahallī 'alā al-Minhāj Juz II*, hlm.183. Lihat juga Syahāb al-Dīn Ahmad al-barlisī al-Mulaqqab bi 'Amīrah, Hāsiyyat 'Amīrah 'alā *Syarh Jalāl al-Dīn Muhammad ibn Ahmad al-Mahallī Juz II* (Bayrūt: Dār al-Fikr, t.t), h. 183.

⁷⁷ Al-Buhūtī, *Kasysyāf al-Qinā' Juz II*, 211. Lihat juga *Ibn Qudāmah, Al-Mughnī Juz IV*, hlm. 166.

⁷⁸ Muhammad ibn 'Alī ibn Muhammad al-Syawkânī, *Nayl al-Awthār Juz V* (Al-Qāhirah: Maktabah wa Mathba'ah Mushthafā al-Bābī al-Halibī wa Awlādih, t.t), hlm. 189.

BAB III
PENGATURAN HUKUM TENTANG PRAKTIK DISKRIMINASI
TERHADAP PELAKU USAHA TERTENTU DAN KONSEP *RULE OF*
***REASON* DALAM UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999**

A. Persaingan Usaha di Indonesia

1. Latar Belakang Hukum Persaingan Usaha di Indonesia

Pada tahun 1998 Indonesia mengalami krisis moneter yang menggoncangkan roda pemerintahan dan perekonomian negara. Dimana saat itu Indonesia belum memiliki payung hukum yang mengatur tentang monopoli dan persaingan usaha tidak sehat. Untuk mengakhiri krisis tersebut, langkah yang ditempuh pemerintah Indonesia adalah melakukan penandatanganan “Memorandum Kesepakatan” (*Letter of Intent*) dengan *International Monetary Fund* (IMF) pada tanggal 15 Januari 1998.⁷⁹

Letter of Intent adalah suatu bentuk perjanjian peminjaman dana yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia kepada lembaga IMF. Setelah terjadi kesepakatan, kemudian IMF mengucurkan bantuan kepada pemerintah Indonesia guna mengatasi krisis yang terjadi. Bukan atas cuma-cuma lembaga IMF membantu Indonesia, melainkan mereka memberi persyaratan agar Indonesia melakukan reformasi ekonomi dan hukum ekonomi, pada saat itu juga kehadiran UU Antimonopoli sangat diperlukan.

⁷⁹ Suharsil dan Mohammad Taufik Makarao, *Hukum Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat di Indonesia* (Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia, 2010), hlm. 101.

Rupanya perjanjian antara IMF dengan Pemerintah Indonesia menuai pro dan kontra, ada beberapa pihak yang mendukung dan mendesak pemerintah untuk segera melakukan amandemen terhadap materi perundang-undangan yang baru terkait persaingan usaha. Disisi lain, beberapa pihak merasa tidak setuju dengan keberadaan perjanjian tersebut. Dalam realitanya, IMF memiliki pengaruh yang penting dalam menetapkan berbagai amandemen mengenai kebijakan hukum dan perekonomian negara.⁸⁰

Menurut Didik J. Rachibin, tuntutan perlunya bisnis yang sehat sudah digaungkan sejak 20 sampai dengan 25 tahun yang lalu. Namun terjadi ketimpangan ekonomi di lapangan, yang mana menurut data 99% pelaku usaha di tanah air merupakan sektor usaha kecil dan menengah, dan mereka hanya menguasai aset ekonomi sebanyak 40% dari ekonomi nasional. Disisi lain sisanya 1% ditempati oleh pelaku usaha besar yang menguasai sekitar 60% aset ekonomi nasional.⁸¹

Oleh sebab itu Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) menyusun suatu Rancangan Undang-Undang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Rancangan UU tersebut disetujui dalam sidang paripurna DPR yang ditandatangani oleh Presiden B.J Habibie serta diundangkan dan diberlakukan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang berlaku setahun pasca disahkan.⁸²

⁸⁰ Ningrum Natasya Sirait I, *Hukum Persaingan*, hlm. 8.

⁸¹ Suharsil dan Mohammad Taufik Makarao, *Hukum Larangan*, hlm. 103-104.

⁸² Andi Fahmi Lubis, dkk, *Hukum Persaingan Usaha Antara Teks & Konteks* (Jakarta: GTZ, 2009), hlm. 12.

Indonesia memerlukan reformasi dalam sistem ekonomi yang bertujuan mensejahterakan dan menjamin keadilan ekonomi dengan meningkatkan pemerataan pembangunan sesuai dengan ekonomi nasional. Bahwa dalam Pasal 33 ayat (4) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 yang mencantumkan mengenai asas demokrasi ekonomi secara tegas dapat diteliti mengenai adanya kewajiban dalam operasional struktur kelembagaan ekonomi yang dapat menunjukkan bahwa dari kepemilikan usaha tersebut telah diatur secara adil berdasarkan konstitusi.⁸³

2. Pengertian Persaingan Usaha

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), persaingan adalah usaha memperlihatkan keunggulan masing-masing yang dilakukan oleh perseorangan (perusahaan, negara) pada bidang perdagangan, produksi, persenjataan, dan sebagainya. Kondisi persaingan sebenarnya merupakan satu karakteristik yang lekat dengan kehidupan manusia yang cenderung untuk saling mengungguli dalam banyak hal.⁸⁴

Ada beberapa istilah yang digunakan oleh berbagai negara mengenai persaingan usaha, antara lain yaitu penggunaan istilah *Antitrust Law* oleh Amerika Serikat didasari karena pada awalnya aturan hukum tersebut ditujukan untuk mencegah pengelompokan kekuatan industri-industri yang membentuk “*trust*” (sejenis kartel atau penggabungan) untuk memonopoli

⁸³ Reka Dewantara, “Rekonseptualisasi Asas Demokrasi Ekonomi Dalam Konstitusi Indonesia”, *Jurnal Arena Hukum* (Malang: Fakultas Hukum Universitas Brawijaya) Vol. 7, No.2, 2014, hlm. 195-196.

⁸⁴ Kamus Besar Bahasa Indonesia

komoditi-komoditi strategis dan menyingkirkan para pesaing lain yang tidak tergabung dalam *trust* tersebut.⁸⁵

Di dalam Pasal 1 angka 6 UU No 5 Tahun 1999 menyebutkan bahwa: *“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”*.

Dari pengertian pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa setiap pelaku usaha yang menjalankan kegiatannya dengan cara yang curang atau melawan hukum, dan memberikan dampak negatif yang menghambat persaingan usaha yang sehat, sehingga praktik monopoli harus diatur sebaik mungkin agar tidak terjadi praktik monopoli yang tidak sehat. Peraturan harus diselaraskan dengan mekanisme hukum agar para pelaku usaha dalam melaksanakan suatu kegiatan harus bersaing secara sehat dan mentaati peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁸⁶

B. Substansi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999

1. Asas dan Tujuan

Bercermin pada Pasal 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang memuat mengenai asas dari undang-undang tersebut adalah asas demokrasi ekonomi yang mana memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum. Namun dalam pasal di atas tidak

⁸⁵ Andi Fahmi Lubis, dkk, *Hukum Persaingan*, hlm. 4.

⁸⁶ Suhasril dan Mohammad Taufik Makarao, *Hukum Larangan*, hlm. 34-35.

dijelaskan secara gamblang perihal keseimbangan antara pelaku usaha dan kepentingan umum, sehingga membuat kabur makna dari kalimat tersebut.

Tujuan pembentukan undang-undang ini diatur dalam ketentuan Pasal 3 UU Nomor 5 Tahun 1999, ditetapkan sebagai berikut:⁸⁷

- a. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat.
- b. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sehat sehingga menjamin adanya kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi pelaku usaha besar, menengah dan kecil.
- c. Mencegah praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha.
- d. Terciptanya efektivitas dan efisiensi dalam kegiatan usaha.

2. Perjanjian yang Dilarang

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengatur 11 (sebelas) macam perjanjian-perjanjian yang dilarang, yaitu:

a. Oligopoli (Pasal 4)

Yaitu perjanjian antar pelaku usaha untuk secara bersama-sama melakukan penguasaan produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

b. Penetapan Harga atau *Price Fixing* (Pasal 5)

⁸⁷ Suharsil dan Mohammad Taufik Makarao, *Hukum Larangan*, hlm. 105.

Yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang atau jasa yang harus dibayar konsumen pada pasar bersangkutan⁸⁸ yang sama.

c. Diskriminasi Harga dan Diskon (Pasal 6)

Yaitu perjanjian antar pelaku usaha yang mengakibatkan pembeli yang satu harus membayar harga yang berbeda dari harga yang harus dibayar oleh pembeli lain untuk barang atau jasa yang sama.

d. Pembagian Wilayah (Pasal 9)

Yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

e. Pemboikotan (Pasal 10)

Yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaingnya, yang dapat menghalangi pelaku usaha lain untuk melakukan usaha yang sama, baik untuk tujuan pasar dalam negeri maupun luar negeri.

f. Kartel (Pasal 11)

Yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaingnya yang bermaksud untuk mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan atau pemasaran suatu barang dan atau jasa dari pasar bersangkutan.

⁸⁸ Pasal 1 angka 3 UU Nomor 5 Tahun 1999, pasar bersangkutan adalah pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut.

g. *Trust* (Pasal 12)

Yaitu perjanjian antar pelaku usaha untuk melakukan kerjasama dengan membentuk gabungan perusahaan atau perseroan yang lebih besar, dengan tetap menjaga dan mempertahankan kelangsungan hidup masing-masing perusahaan atau perseroan anggotanya, yang bertujuan untuk mengontrol produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa, yang dapat menyebabkan persaingan usaha tidak sehat.

h. Oligopsoni (Pasal 13)

Yaitu perjanjian antar pelaku usaha untuk menguasai pembelian atau penerimaan pasokan agar dapat mengendalikan harga atas barang dan atau jasa dalam pasar bersangkutan, yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

i. Integrasi Vertikal (Pasal 14)

Yaitu perjanjian antar pelaku usaha untuk menguasai sejumlah produk yang termasuk dalam rangkaian produksi barang dan atau jasa tertentu yang mana setiap rangkaian produksi merupakan hasil pengolahan atau proses lanjutan, baik dalam satu rangkaian langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat.

j. Perjanjian Tertutup (Pasal 15)

Yaitu perjanjian antar pelaku usaha yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa hanya akan memasok⁴⁸ kembali barang dan atau jasa tersebut kepada pihak tertentu

dan atau pada tempat tertentu atau pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok.

k. Perjanjian dengan Pihak Luar Negeri (Pasal 16)

Yaitu perjanjian antara pelaku usaha dengan pihak lain di luar negeri yang memuat ketentuan yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat.

3. Kegiatan yang Dilarang

Berdasarkan pengertian perjanjian yang dimuat dalam UU Antimonopoli, kegiatan adalah suatu perbuatan hukum yang dilakukan oleh beberapa pelaku usaha yang berhubungan dengan suatu proses dalam melaksanakan kegiatan tersebut.⁸⁹

Dalam mencegah terjadinya persaingan usaha tidak sehat maka Pada Bab IV UU No. 5 Tahun 1999 mengatur tentang kegiatan yang dilarang dan tercantum dalam Pasal 17 sampai dengan Pasal 24 mengenai berbagai kegiatan yang dapat membahayakan persaingan, kegiatan tersebut meliputi:⁹⁰

- a. Kegiatan Monopoli (Pasal 17)
- b. Kegiatan Monopsoni (Pasal 18)
- c. Penguasaan Pangsa Pasar (Pasal 19, 20, dan Pasal 21)
- d. Persekongkolan (Pasal 22, 23, dan Pasal 24).

⁸⁹ Hermansyah, *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia* (Jakarta: Kencana, 2008), hlm. 38.

⁹⁰ Susanti Adi Nugroho, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia* (Jakarta: Kencana, 2012), hlm. 225.

4. Posisi Dominan

Posisi dominan diatur dalam Pasal 25 sampai dengan Pasal 29 UU No. 5 Tahun 1999. Ketentuan dalam Undang-Undang Anti Monopoli melarang posisi dominan di pasar, karena aktivitas memiliki posisi dominan dapat mengakibatkan pihak yang memiliki posisi dominan tersebut dapat dengan mudah mengetahui kekuatan pesaing di pasar dan dengan kekuatannya dapat menentukan kehendak dalam pasar dan mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.⁹¹

Posisi dominan yang dilarang menurut undang-undang ini berjumlah 4 (empat) macam yaitu yang bersifat umum, jabatan rangkap, pemilikan saham, dan penggabungan, peleburan dan pengambilalihan.⁹²

C. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU)

1. Pengertian KPPU

Komisi Pengawas Persaingan Usaha yang disingkat KPPU adalah komisi negara dan lembaga penegak hukum yang independen terhadap praktik persaingan usaha dan pemberi saran kebijakan persaingan. KPPU bebas dari segala intervensi baik pemerintah maupun pihak manapun. Eksistensi KPPU termaktub dalam Pasal 30 ayat (1) jo. Pasal 34 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. KPPU lahir berdasarkan

⁹¹ Suyud Margono, *Hukum Anti Monopoli* (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 121.

⁹² Insan Budi Maulana, *Catatan Singkat Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2000), hlm. 36-38.

Keputusan Presiden Nomor 75 Tahun 1999, dan ditetapkan pada tanggal 8 Juli 1999.⁹³

Hukum persaingan usaha di Indonesia dalam pengawasan, pelaksanaan, dan penegakan hukum diserahkan kepada suatu lembaga yang dinamakan dengan KPPU, disamping lembaga kepolisian, kejaksaan, dan peradilan. Pengawasan dan penegakan pelanggaran hukum persaingan usaha harus dilakukan terlebih dahulu melalui KPPU, kemudian setelah itu dapat diserahkan kepada pejabat penyidik kepolisian untuk diteruskan ke Pengadilan bilamana pelaku usaha tidak bersedia untuk menjalankan putusan yang telah dijatuhkan KPPU.⁹⁴

Lembaga KPPU dibentuk berdasarkan alasan filosofis dan sosiologis KPPU, alasan filosofis yang dijadikan dasar pembentukan yaitu dalam mengawasi pelaksanaan suatu aturan hukum diperlukan suatu lembaga yang mendapat kewenangan dari negara (pemerintah dan rakyat), dengan kewenangan yang berasal dari negara ini diharapkan lembaga KPPU dapat menjalankan tugas dan fungsinya dengan sebaik-baiknya serta sedapat mungkin mampu bertindak secara independen.

Adapun alasan sosiologis yang dijadikan dasar pembentukan KPPU, karena menurunnya citra pengadilan dalam memeriksa dan mengadili suatu perkara serta beban perkara pengadilan yang sudah menumpuk. Alasan lain pembentukan KPPU yaitu dunia membutuhkan

⁹³ Suharsil dan Mohammad Taufik Makaro, *Hukum Larangan*, hlm. 149.

⁹⁴ Pratiwi Habibi, "Prinsip Itikad Baik dalam Perjanjian yang Dilarang Studi Terhadap Putusan Nomor 01/Pdt.KPPU/2013/PN.Jkt.Ut", *Tesis* (Medan: Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, 2017), hlm. 53.

penyelesaian yang cepat dan proses pemeriksaan yang bersifat rahasia. Oleh karena itu diperlukan suatu lembaga khusus yang terdiri atas orang-orang yang ahli dalam bidang ekonomi dan hukum, sehingga penyelesaian yang cepat dapat terwujud.⁹⁵

2. Kedudukan KPPU dalam Sistem Ketatanegaraan

Dalam konteks ketatanegaraan, KPPU merupakan lembaga negara komplementer (*state auxiliary organ*) yang mempunyai wewenang berdasarkan UU No. 5 Tahun 1999 untuk melakukan penegakan hukum persaingan. Secara sederhana *state auxiliary organ* adalah lembaga negara yang dibentuk di luar konstitusi dan merupakan lembaga yang membantu pelaksanaan tugas lembaga negara pokok (eksekutif, legislatif, dan yudikatif) yang sering juga disebut dengan lembaga independen semu negara (*quasi*).⁹⁶ Peran sebuah lembaga independen semu negara (*quasi*) menjadi penting sebagai upaya responsif bagi negara-negara yang tengah transisi dari otoriterisme ke demokrasi.

Lembaga *quasi* tersebut menjalankan kewenangan yang sebenarnya sudah diakomodasi oleh lembaga negara yang sudah ada, tetapi dengan keadaan ketidakpercayaan publik (*public distrust*) kepada eksekutif, maka dipandang perlu dibentuk lembaga yang sifatnya independen, dalam arti tidak merupakan bagian dari tiga pilar kekuasaan. Lembaga-lembaga ini biasanya dibentuk pada sektor-sektor cabang

⁹⁵ Ayudha D. Prayoga, *Persaingan Usaha dan Hukum yang Mengaturnya di Indonesia* (Jakarta: Proyek ELIPS, 2000), hlm. 128.

⁹⁶ Jimly Asshiddiqie, *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi* (Jakarta: Jakarta Sumber Agung, 2006), hlm. 24.

kekuasaan seperti yudikatif (*quasi-judicial*), eksekutif (*quasi-public*) yang fungsinya bisa berupa pengawasan terhadap lembaga negara yang berada di sektor yang sama atau mengambil alih beberapa kewenangan lembaga negara di sektor yang sama.

KPPU merupakan suatu organ khusus yang mempunyai tugas ganda selain menciptakan ketertiban dalam persaingan usaha juga berperan untuk menciptakan dan memelihara iklim persaingan usaha yang kondusif. Meskipun KPPU mempunyai fungsi penegakan hukum khususnya hukum persaingan, namun KPPU bukanlah lembaga peradilan khusus persaingan usaha. Dengan demikian, KPPU tidak berwenang menjatuhkan sanksi baik pidana maupun perdata. Kedudukan KPPU lebih merupakan lembaga administratif karena kewenangan yang melekat padanya adalah kewenangan administratif, sehingga sanksi yang dijatuhkan merupakan sanksi administratif.

Jadi, dalam konteks sistem pemerintahan negara, sangat jelas status atau kedudukan KPPU, yaitu sebagai lembaga independen nonstruktural, artinya bukan bagian dari dan tidak berada dalam struktur pemerintahan negara (departemen). KPPU dibentuk secara khusus untuk mengawasi pelaksanaan UU Antimonopoli. Status kelembagaan KPPU yang demikian untuk menghindari struktur komando dari suatu departemen atau lembaga yang lebih tinggi. Artinya secara yuridis KPPU sebagai institusi sudah dibentuk sedemikian supaya tidak ada jalur

komando yang memberi perintah dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya.⁹⁷

Meskipun demikian, dalam melaksanakan tugasnya mengawasi pelaksanaan UU Antimonopoli tersebut, KPPU tetap bertanggung jawab kepada presiden dalam kedudukan sebagai kepala negara, hal tersebut karena KPPU juga melaksanakan sebagian tugas-tugas pemerintahan negara, yaitu melaksanakan UU. Hal ini sesuai dengan sistem ketatanegaraan Indonesia di bawah UU 1945, yang menyatakan bahwa Presiden merupakan pemegang kekuasaan pemerintahan. Atas dasar itulah dalam melaksanakan tugasnya, KPPU dinyatakan bertanggung jawab kepada Presiden. Demikian hal ini dinyatakan dalam ketentuan pasal 30 ayat (3) UU Nomor 5 Tahun 1999, bahwa “komisi bertanggung jawab kepada presiden.”

Di samping tugas dan wewenang yang dimiliki KPPU yang begitu penting, dalam kenyataannya, KPPU masih mengalami kendala dalam pelaksanaan tugasnya. Kendala tersebut mengakibatkan KPPU belum dapat menjalankan tugasnya secara optimal. Contoh kendala yang dihadapi oleh KPPU adalah:⁹⁸

- a. Walaupun KPPU berwenang untuk melakukan penulisan dan penyelidikan, namun KPPU tidak mempunyai wewenang untuk melakukan penggeledahan terhadap pelaku usaha yang diindikasikan melakukan pelanggaran terhadap UU No. 5 Tahun 1999.

⁹⁷ Suyud Margono, *Hukum Anti*, hlm. 140.

⁹⁸ Andi Fahmi Lubis, dkk, *Hukum Persaingan*, hlm. 313-314.

- b. Dalam melakukan penulisan dan penyelidikan, KPPU sering kali terkendala dengan sifat kerahasiaan perusahaan sehingga KPPU tidak bisa mendapatkan data perusahaan yang diperlukan.
- c. Walaupun KPPU berwenang untuk meminta keterangan dari instansi pemerintah, namun sampai sekarang belum terjalin kerja sama yang baik antara KPPU dengan instansi pemerintah dalam hal penyelidikan terhadap dugaan persaingan usaha tidak sehat. Sehingga KPPU sering kali mengalami kesulitan dalam melakukan tugasnya karena kurangnya data pendukung.
- d. Walaupun KPPU berwenang untuk memanggil pelaku usaha atau saksi, tetapi KPPU tidak bisa memaksa kehadiran mereka.

Adanya kendala tersebut mengakibatkan KPPU belum dapat secara optimal melaksanakan kewenangan yang dimilikinya. Selain mengatasi permasalahan-permasalahan di atas, tantangan yang harus dijawab selanjutnya adalah memperjelas status kelembagaan KPPU dalam sistem ketatanegaraan. Hal ini penting karena ketidakjelasan status KPPU dalam sistem ketatanegaraan menyebabkan Komisi ini menjadi rentan untuk diperdebatkan keberadaannya utamanya ketika Komisi ini menjalankan tugas dan fungsinya.

3. Tugas dan Wewenang KPPU

Tugas KPPU diperinci dalam ketentuan Pasal 35 UU Nomor 5 Tahun 1999 yang meliputi:⁹⁹

⁹⁹ Andi Fahmi Lubis, dkk, *Hukum Persaingan*, hlm. 314.

- a. Melakukan penilaian terhadap perjanjian yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 18 sampai dengan Pasal 24;
- b. Melakukan penilaian terhadap kegiatan usaha dan atau tindakan pelaku usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasa 18 sampai dengan Pasal 24;
- c. Melakukan penilaian terhadap ada atau tidak adanya penyalahgunaan posisi dominan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha sebagaimana diatur dalam Pasa 25 sampai dengan Pasal 28;
- d. Mengambil tindakan sesuai dengan wewenang Komisi sebagaimana diatur dalam Pasal 36;
- e. Memberikan saran dan pertimbangan terhadap kebijakan Pemerintah yang berkaitan dengan praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.;
- f. Menyusun pedoman dan atau publikasi yang berkaitan dengan UU Nomor 5 Tahun 1999 ini;
- g. Memberikan laporan secara berkala atas hasil kerja Komisi kepada Presiden dan DPR.

Dalam menjalankan tugas tugasnya tersebut, Pasal 36 UU Nomor 5 Tahun 1999 memberi wewenang kepada KPPU untuk:¹⁰⁰

¹⁰⁰ Andi Fahmi Lubis, dkk, *Hukum Persaingan*, hlm. 314-315.

- a. Memberikan laporan secara berkala atas hasil kerja Komisi kepada Presiden dan DPR.
- b. Menerima laporan dari masyarakat dan atau dari pelaku usaha tentang dugaan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.
- c. Melakukan penulisan tentang dugaan adanya kegiatan usaha dan atau tindakan pelaku usaha yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.
- d. Melakukan penyelidikan dan atau pemeriksaan terhadap kasus dugaan praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang dilaporkan oleh masyarakat atau oleh pelaku usaha atau yang ditemukan komisi sebagai hasil penulisannya.
- e. Menyimpulkan hasil penyelidikan dan atau pemeriksaan tentang ada atau tidak adanya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.
- f. Memanggil pelaku usaha yang diduga telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan UU Nomor 5 Tahun 1999.
- g. Memanggil dan menghadirkan saksi, saksi ahli, dan setiap orang yang dianggap mengetahui pelanggaran ketentuan UU Nomor 5 Tahun 1999.
- h. Meminta bantuan penyidik untuk menghadirkan pelaku usaha, saksi, saksi ahli atau setiap orang yang dimaksud dalam nomor 5 dan 6 tersebut di atas yang tidak bersedia memenuhi panggilan Komisi.

- i. Meminta keterangan dari instansi Pemerintah dalam kaitannya dengan penyelidikan dan atau pemeriksaan terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan UU Nomor 5 Tahun 1999.
- j. Mendapatkan, meneliti, dan atau menilai surat, dokumen atau alat bukti lain untuk keperluan penyelidikan dan atau pemeriksaan.
- k. Memutuskan dan menetapkan ada atau tidak adanya kerugian di pihak pelaku usaha lain atau masyarakat.
- l. Memberitahukan putusan Komisi kepada pelaku usaha yang diduga melakukan praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.
- m. Menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif kepada pelaku usaha yang melanggar ketentuan UU Nomor 5 Tahun 1999.

Jadi, KPPU berwenang untuk melakukan penulisan dan penyelidikan dan akhirnya memutuskan apakah pelaku usaha tertentu telah melanggar UU Nomor 5 Tahun 1999 atau tidak. Pelaku usaha yang merasa keberatan terhadap Putusan KPPU tersebut diberikan kesempatan selama 14 hari setelah menerima pemberitahuan putusan tersebut untuk mengajukan keberatan ke Pengadilan Negeri.

Kewenangan KPPU sangat luas, karena ada unsur wewenang administratif, ada unsur *quasi legislative power*, dan unsur *quasi judicial power*. Di kemudian hari, jika tiga kekuasaan berada dalam satu lembaga maka akan menimbulkan banyak persoalan baik dari segi keseimbangan (*check and balance*), maupun dari segi praktik pelaksanaannya.¹⁰¹

¹⁰¹ Johny Ibrahim, *Hukum Persaingan Usaha* (Malang: Bayu Media, 2006), hlm. 265.

Namun, kewenangan KPPU hanya terbatas pada kewenangan administratif saja. KPPU bukanlah lembaga eksekutorial dan KPPU harus meminta fiat eksekusi ke Pengadilan.

4. Tata Cara KPPU dalam Menangani Perkara

Dalam Pasal 38 sampai dengan Pasal 46 UU No. 5 Tahun 1999 mengatur tentang Hukum Acara Persaingan Usaha yang memuat tata cara penanganan perkara persaingan usaha, baik oleh KPPU, Pengadilan Negeri, maupun Mahkamah Agung serta pihak kepolisian. Selain UU Nomor 5 Tahun 1999, ada beberapa sumber pengaturan hukum acara persaingan usaha, antara lain:

- a. Keputusan Presiden Nomor 75 tahun 1999 tentang Komisi Pengawas Persaingan Usaha Sebagaimana Telah Diubah Dengan Peraturan Presiden Nomor 80 Tahun 2008.
- b. Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan Perkara.
- c. Peraturan Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 2005 tentang Cara Pengajuan Upaya Hukum Keberatan Terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha.

Dasar penanganan perkara persaingan usaha oleh KPPU menurut Pasal 38, 39, dan 40 UU Nomor 5 Tahun 1999, bisa dikarenakan sebagai berikut:

- a. Atas dasar inisiatif dari KPPU apabila ada dugaan terjadi pelanggaran UU persaingan usaha tanpa ada laporan dari masyarakat;
- b. Atas dasar laporan tertulis dari orang yang mengetahui telah terjadi atau patut diduga telah terjadi pelanggaran UU persaingan usaha;
- c. Atas dasar laporan tertulis dari orang yang dirugikan sebagai akibat terjadinya pelanggaran terhadap UU persaingan usaha.

UU Nomor 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan Perkara, membagi tahapan masing-masing penanganan perkara persaingan usaha secara berbeda, antara lain:

- a. Penanganan perkara berdasarkan laporan pelapor terdiri atas tahap:
 - 1) Laporan;
 - 2) Klarifikasi;
 - 3) Penyelidikan;
 - 4) Pemberkasan;
 - 5) Sidang majelis Komisi; dan
 - 6) Putusan Komisi.
- b. Penanganan perkara berdasarkan Laporan pelapor dengan permohonan ganti rugi terdiri atas tahap:
 - 1) Laporan;
 - 2) Klarifikasi;
 - 3) Sidang Majelis Komisi;
 - 4) Putusan Majelis Komisi.

c. Penganan perkara berdasarkan inisiatif komisi terdiri atas tahap:

- 1) Kajian;
- 2) Penulisan;
- 3) Pengawasan Pelaku Usaha;
- 4) Penyelidikan;
- 5) Pemberkasan;
- 6) Sidang Majelis Komisi;
- 7) Putusan Komisi.

5. Ketentuan Persaingan Usaha Pasca Berlakunya Undang-Undang Cipta Kerja

Sejak ditetapkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (UU Cipta Kerja), beberapa undang-undang terdahulu mengalami beberapa perubahan dalam waktu bersamaan sesuai dengan ketentuan yang terdapat di UU Cipta Kerja. Salah satu yang diunah adalah UU Larangan Monopoli yang mengatur tentang persaingan usaha.¹⁰²

Berikut ini perubahan-perubahan terhadap Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang terjadi karena adanya Undang-Undang Cipta Kerja, antara lain:

a. Perubahan Upaya Keberatan dari Pengadilan Negeri ke Pengadilan Niaga

Sejak lahirnya Pasal 44 ayat (2) UU Cipta Kerja yang dikuatkan dengan Surat Edaran Mahkamah Agung Nomor 1 Tahun 2021 tentang

¹⁰² Anonim, "Ini Ketentuan Persaingan Usaha Pasca Berlakunya UU Cipta Kerja", <https://www.smartlegal.id/>, Diakses pada 08 Juli 2021, 16.05 WIB.

Peralihan Pemeriksaan Keberatan Terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha kepada Pengadilan Niaga yang berlaku tanggal 02 Februari 2021, maka setiap pelaku usaha yang ingin mengajukan upaya keberatan kepada Pengadilan Niaga selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari setelah menerima pemberitahuan putusan tersebut, dimana sebelumnya dalam UU Nomor 5 Tahun 1999 kompetensi untuk memeriksa upaya keberatan dilakukan oleh Pengadilan Negeri di domisili dimana pelaku usaha berada.¹⁰³

Peralihan ini memungkinkan biaya tambahan bagi pelaku usaha yang akan mengajukan upaya keberatan, sebab jumlah Pengadilan Niaga di Indonesia masih terbatas, hal tersebut juga bisa menjadi kendala. Di Indonesia terdapat lima Pengadilan Niaga yang wilayah keuasannya meliputi beberapa provinsi di Indonesia, antara lain Pengadilan Niaga Makassar, Pengadilan Niaga Medan, Pengadilan Niaga Semarang, Pengadilan Niaga Surabaya, dan Pengadilan Niaga Jakarta Pusat.¹⁰⁴

- b. Penghapusan Jangka Waktu Penanganan Upaya Keberatan oleh Pengadilan Niaga dan Mahkamah Agung

Penghapusan dimaksud adalah penghapusan jangka waktu pembacaan putusan keberatan dan kasasi. Sebelumnya dalam UU Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat menyatakan bahwa pihak yang keberatan terhadap

¹⁰³ Fitri Novita Heriani, “4 Poin Penting Terkait Penegakan Hukum Persaingan Usaha dalam UU Cipta Kerja”, <https://hukumonline.com/>, Diakses pada 08 Juli 2021, 21.36 WIB.

¹⁰⁴ Dedy Kurniadi & Co Lawyers, “Ketentuan Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Pasca UU Cipta Kerja (*Omnibus Law*)”, <https://dedykurniadi.com/>, Diakses pada 08 Juli 2021, 21.58 WIB.

putusan Pengadilan Negeri sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), dalam waktu 14 (empat belas) hari dapat mengajukan kasasi kepada Mahkamah Agung RI.¹⁰⁵

Lalu, MA harus memberikan putusan dalam waktu 30 (tiga puluh) hari sejak permohonan kasasi diterima, namun dalam UU sapa jagat ini tidak mengatur terkait ketentuan tersebut. Pasal 43 ayat (3) UU Cipta Kerja memberi ketentuan mengenai tata cara pemeriksaan di Pengadilan Niaga dan Mahkamah Agung dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

c. Dihapusnya Batas Maksimal Denda

Sebelumnya dalam Pasal 47 ayat (2) huruf g UU Nomor 5 Tahun 1999 mengatur mengenai batas maksimal denda yang dapat diberikan kepada pelaku usaha, yakni sebesar Rp 25 miliar.

Namun ketentuan tersebut diubah melalui Pasal 118 UU Cipta Kerja, yang hanya menetapkan batas minimal denda yakni sebesar Rp 1 miliar, sementara batas maksimal denda sesuai dengan Pasal 12 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2021 tentang Pelaksanaan Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha tidak Sehat (PP 44/2021) menetapkan bahwa:

- a. Denda yang dapat diberikan paling banyak sebesar 50% dari keuntungan bersih yang diperoleh pelaku usaha selama kurun waktu terjadinya pelanggaran; atau

¹⁰⁵ Anonim, "KPPU Sorot Penyelesaian Sengketa Usaha dalam UU Cipta Kerja", <https://cnnindonesia.com/>, Diakses pada 08 Juli 2021, 23.24 WIB.

- b. Paling banyak sebesar 10% dari total penjualan selama kurun waktu terjadinya pelanggaran.

Pada aturan sebelumnya UU No. 5 Tahun 1999, diatur bahwa Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, pelanggaran tersebut hanya dikenakan denda minimal Rp 1 miliar hingga maksimal Rp 25 miliar. Dalam penjelasan pasal tersebut, Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) diberikan kewenangan untuk menetapkan besaran sanksi denda maksimum berdasarkan keuntungan atau nilai penjualan yang diperoleh dari hasil pelanggaran.

- d. Dihapusnya Sanksi Pidana

Pada UU Antimonopoli, pencabutan izin usaha, larangan untuk menduduki jabatan direksi dan komisaris selama 2 sampai 5 tahun, serta dihentikannya kegiatan pelaku usaha yang mengakibatkan kerugian pihak lain. Namun dalam UU Cipta Kerja, Pidana tambahan dihapus secara keseluruhan.

D. Pendekatan *Rule of Reason* dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999

Pendekatan *rule of reason* adalah suatu pendekatan penyelesaian kasus yang digunakan oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) untuk mengevaluasi suatu tindakan bisnis dan menilai apakah tindakan itu melanggar persaingan yang sehat atau tidak. Rumusan undang-undang yang biasa dipakai dalam pendekatan ini biasanya terkandung pernyataan “yang dapat mengakibatkan”, dan atau “patut diduga”.

Kata-kata tersebut menyiratkan diperlukannya penulisan secara lebih mendalam tindakan pelaku bisnis tertentu. Dalam pendekatan *rule of reason*, pencari fakta harus mempertimbangkan dan menentukan apakah perbuatan tersebut menghambat persaingan dengan menunjukkan akibatnya terhadap pelaku bisnis lain atau terhadap perekonomian umum.¹⁰⁶

Teori *rule of reason* mengharuskan pembuktian, mengevaluasi mengenai akibat perjanjian, guna menentukan apakah perjanjian tersebut menghambat atau mendukung persaingan.¹⁰⁷ Penerapan asas ini didasarkan pada hukum sebab akibat, dimana tindakan pelaku usaha secara langsung maupun tidak langsung telah berakibat merugikan pelaku usaha lainnya dan atau masyarakat konsumen pada umumnya. Selain bersifat anti persaingan, juga mempunyai alasan pembenaran yang menguntungkan dari pertimbangan sosial, keadilan maupun efek yang ditimbulkan serta juga unsur maksud (*intent*).

Asas *rule of reason* dapat diketahui akibat yang tercipta karena tindakan atau perjanjian yang mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat dan praktik monopoli sehingga merugikan pihak lain. UU Nomor 5 Tahun 1999 umumnya mayoritas menggunakan pendekatan *rule of reason*. Penggunaan alternatif interpretasi bahwa tindakan tersebut harus dibuktikan akibatnya secara keseluruhan dengan memenuhi unsur-unsur yang ditentukan oleh UU yaitu mengakitkannya terjadi persaingan usaha tidak sehat. Hal

¹⁰⁶ Sebastian Pompe, dkk, *Iktisar Ketentuan Hukum Persaingan Usaha* (Jakarta: The Indonesia Netherlands National Legal Reform, 2010), hlm. 272.

¹⁰⁷ Mustafa Kamal Rokan, *Hukum Persaingan Usaha, Teori Dan Praktiknya Di Indonesia* (Jakarta: Rajawali Press, 2010), hlm. 66.

seperti ini sering terjadi pada tindakan integrasi vertikal yang disertai dengan tindakan restriktif (menghasilkan *barrier to entry*).¹⁰⁸

Penerapan pendekatan *rule of reason* harus melalui prosedur pembuktian yang diawali dengan menentukan definisi *relevant market*. Penilaian dan keputusan tentang implikasi persaingan akibat tindakan bisnis, tergantung pada ukuran (pangsa) pasar dan bentuk pasar terkait (*the relevant market*). Misalnya, dalam suatu kasus yang menyangkut penyalahgunaan posisi dominan, jika pasar yang didefinisikan adalah kecil dan perusahaan yang berada dalam pengawasan memiliki pangsa (pasar) yang lebih besar pada pasar tersebut, maka perusahaan tersebut dianggap sebagai dominan.¹⁰⁹

Kelebihan pendekatan *rule of reason* ini adalah, menggunakan analisis ekonomi untuk mencapai efisiensi guna mengetahui dengan pasti, yaitu apakah suatu tindakan pelaku usaha memiliki implikasi kepada persaingan. Dengan demikian, apakah suatu tindakan dianggap menghambat persaingan atau mendorong persaingan atau mendorong persaingan, ditentukan oleh “...*economic values, that is, with the maximization of consumer want satisfaction through the most efficient allocation and use resources...*”¹¹⁰

Kelemahan menggunakan pendekatan *rule of reason*, pertama-tama pada kemampuan hakim dan pihak berwenang lainnya dalam bidang ekonomi

¹⁰⁸ Arus Akbar Silondae dan Wirawan B. Ilyas, *Pokok-Pokok Hukum Bisnis* (Jakarta: Salemba Empat, 2011), hlm. 164.

¹⁰⁹ Dewi Meryanti, “Praktik Monopoli dalam Industri Air Bersih di Pulau Batam Ditinjau dari Hukum Persaingan Usaha (Studi Kasus Perkara No. 11/KPPU-I/2008 tentang Praktik Monopoli oleh PT. Adhy Tirta Batam)”, *Tesis* (Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2012), hlm. 52.

¹¹⁰ A. M. Tri Anggraini, “Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat *Perse Illegal atau Rule of Reason*”, (Depok : Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003), hlm. 126.

yang cukup kompleks persoalannya. Keterbatasan pemahaman dalam bidang ekonomi menyebabkan ketidakmampuan untuk memahami, agar dapat mengambil keputusan yang dalam menangani perkara persaingan usaha.¹¹¹

Dalam perkara Putusan Nomor 13/KPPU-I/2019, Grab dan PT TPI telah melanggar Pasal 19 huruf d yang isinya bahwa: “Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa: (d) melakukan praktik diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu”.

E. Praktik Diskriminasi dalam Putusan Nomor 13/KPPU-I/2019

Diskriminasi dapat diartikan sebagai suatu praktik tidak adil atau tidakimbang yang dilakukan untuk membedakan terhadap orang perorangan atau kelompok, berdasarkan sesuatu. Dalam persaingan usaha, diskriminasi diartikan sebagai setiap perlakuan yang berbeda yang dilakukan terhadap satu pihak tertentu. Praktik diskriminasi yang paling umum dilakukan dalam dunia usaha adalah diskriminasi harga.

Diskriminasi harga dilakukan untuk mengambil keuntungan dari surplus konsumen. Bentuk diskriminasi lainnya selain diskriminasi harga dilakukan dengan berbagai motif dan tujuan, seperti mengeluarkan perusahaan pesaing dari pasar atau menghambat pesaing potensial untuk masuk ke pasar (*barrier to*

¹¹¹ Andi Fahmi Lubis dan Ningrum Natasya Sirait, *Hukum Persaingan*, hlm. 66.

entry). Praktik Diskriminasi tersebut tentu melanggar prinsip persaingan usaha yang sehat.¹¹²

Dalam Pasal 19 huruf d dapat diuraikan ke dalam beberapa unsur sebagai berikut:

1. Unsur Pelaku Usaha

Sebagaimana dimaksud dari Pasal 1 butir 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yaitu:

“Pelaku Usaha adalah setiap orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi.”

Implementasi ke dalam kasus tindakan diskriminasi terkait jasa angkutan sewa khusus oleh PT Grab dan PT TPI tahun 2019, yang dimaksud dengan pelaku usaha dalam hal ini adalah PT Grab yang merupakan badan hukum perseroan terbatas yang bergerak dalam bidang penyedia aplikasi ojek online, dengan demikian maka unsur pelaku usaha terpenuhi.

2. Unsur melakukan satu atau beberapa kegiatan

Berdasarkan ketentuan pasal 19 huruf d UU No 5 tahun 1999 menyatakan bahwa:

“Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama-sama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat berupa melakukan praktik diskriminasi kepada pelaku usaha tertentu.”

¹¹² Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 19 huruf d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999.

Disini dapat dilihat dengan jelas bahwa yang memenuhi unsur diatas adalah PT Grab melakukan perjanjian dengan PT TPI dalam kegiatan usaha di bidang jasa angkutan sewa khusus. Dalam hal ini PT Grab dan PT TPI mengadakan program khusus yang diperuntukkan bagi mitra mereka saja. Maka dengan demikian unsur melakukan satau atau beberapa kegiatan terpenuhi.

3. Unsur pelaku usaha tertentu

Bahwa pelakun usaha tertentu yang dimaksud dalam perkara ini adalah PT TPI selaku badan hukum perseroan terbatas yang bekerja sebagai penyedia jasa ASK (angkutan sewa khusus). Maka dengan demikian unsur pelaku usaha tertentu terpenuhi.

4. Unsur melakukan praktik diskriminasi

PT Grab memberikan muatan promosi hanya kepada PT TPI tanpa menawarkannya kepada perusahaan lain yang bergerak di bidang jasa ASK, selain itu PT Grab mengadakan program loyalitas hanya kepada mitra pengemudi PT TPI, Grab memberikan prioritas dan skema insentif yang berbeda serta memberikan keistimewaan kepada PT TPI untuk menambah mitra pengemudi dan unit mobil disaat PT Grab menetapkan moratorium kepada mitra ASK lainnya. Maka dengan demikian unsur melakukan praktik diskriminasi terpenuhi.

BAB IV
PRAKTIK *BARRIER TO ENTRY* YANG BERTENTANGAN DENGAN
PASAL 19 UNDANG-UNDANG NOMOR 5 TAHUN 1999 DALAM
PERSPEKTIF HUKUM EKONOMI SYARIAH

A. Praktik *Barrier to Entry* yang Bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 antara Grab dengan PT TPI pada Jasa Angkutan Sewa Khusus terkait dengan Konsep *Rule of Reason*

Konsep *rule of reason* dalam UU Nomor 5 Tahun 1999 memiliki pemenuhan unsur yang berbeda dari pasal yang lainnya, yaitu unsur “persaingan usaha tidak sehat” dan “praktik monopoli”, yang harus terdapat dampak atau hasil dari perjanjian atau suatu kegiatan usaha dan cara kegiatan usaha tersebut dijalankan. Dampak yang ditimbulkan adalah terjadinya penghambatan terhadap persaingan dan merugikan kepentingan umum. Menghambat persaingan merupakan salah satu unsur praktik monopoli maupun persaingan usaha tidak sehat. Untuk menentukan suatu perjanjian atau aktivitas ekonomi yang dilarang ditentukan oleh telah terjadinya penghambatan persaingan.

Dalam hal ini, hambatan persaingan dalam arti sempit dapat berarti hambatan untuk masuk pasar atau hilangnya atau berkurangnya suatu persaingan yang didalamnya tercakup berbagai macam dampak negatif dari praktik monopoli. Oleh karena itu, pendekatan *rule of reason* dapat menggunakan analisis ekonomi untuk mencapai kesimpulan terhadap suatu tindakan pelaku usaha merupakan perbuatan melawan hukum atau tidak.

Barrier to entry merupakan suatu bentuk perbuatan yang bertentangan dengan hukum persaingan usaha, jika unsur *rule of reason* telah terpenuhi dalam Pasal 19 UU Nomor 5 Tahun 1999. Salah satu perkara yang bertentangan dengan pasal 19 adalah Putusan Nomor 13/KPPU-I/2019 tentang dugaan pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat terkait jasa angkutan sewa khusus yang dilakukan oleh Grab dengan PT TPI.

Konsep *rule of reason* sangat terkait dengan tindakan pelaku usaha yang dapat mengakibatkan hambatan dalam suatu pasar, terkait dengan Pasal 19 UU Nomor 5 Tahun 1999, yaitu:

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

- a. Menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar yang bersangkutan; atau*
- b. Menghalangi konsumen atau pelanggan pelaku usaha pesaingnya untuk tidak melakukan hubungan usaha dengan pelaku usaha pesaingnya itu; atau*
- c. Membatasai peredaran dan atau penjualan barang dan atau jasa pada pasar bersangkutan; atau*
- d. Melakukan praktik diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu”*

Menurut penulis, dalam Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 ini, terdapat bentuk-bentuk *barrier to entry* yang mengacu pada Putusan Nomor 13/KPPU-I/2019, dapat mencakup:

1. Hambatan Berupa Tindakan-Tindakan yang Diciptakan oleh Praktik Perusahaan Lama

Tindakan perusahaan lama di dalam pasar dapat berpengaruh buruk pada persaingan. Terkait dengan pasal 19 huruf (d) dapat membentuk *barrier to entry* terkait praktik perusahaan yang lama atau perusahaan *incumbent* berupa tindakan secara aktif maupun pasif dalam pasar yang bersangkutan.

Menurut analisis penulis, tindakan aktif yang dilakukan oleh Grab yaitu ketika Grab pada kurun waktu pertengahan tahun 2017 sampai dengan bulan September 2019 dengan memberikan penawaran perjanjian pada TPI yang di dalamnya memuat program loyalitas tanpa menawarkan program tersebut ke pelaku usaha pesaing TPI atau perusahaan angkutan sewa khusus lain seperti:

- a. Koperasi Jasa Perkumpulan Pengusaha Rental Indonesia
- b. Induk Koperasi Kepolisian Negara Indonesia
- c. Koperasi Mitra Usaha Trans
- d. PT Cipta Lestari Trans Sejahtera

Dimana perjanjian antara Grab dengan PT TPI memuat beberapa poin, antara lain sebagai berikut:

- a. Grab memberikan skema perhitungan insentif yang berbeda antara *driver* mitra PT TPI dengan *driver* mitra individu dan *driver* mitra non PT TPI.

- b. Grab memberikan sistem insentif yang berbeda antara *driver* mitra PT TPI dengan *driver* mitra individu.
- c. Grab dan PT TPI membuat perjanjian yang didalamnya memuat program Loyalitas.
- d. Grab dan PT TPI membuat promosi produk melalui konten video.
- e. Grab dan PT TPI membuat program order prioritas.
- f. Grab memberikan perbedaan perlakuan kepada PT TPI untuk *open suspend* terhadap *driver* mitra PT TPI yang dikenakan sanksi *suspend*.

Dari poin-poin perjanjian yang sudah disebutkan di atas, tindakan tersebut merupakan tindakan pasif yang dilakukan juga oleh Grab bersamaan dengan PT TPI yang hanya memberikan prioritas atau perlakuan istimewa kepada *driver* mitra PT TPI saja. Disisi lain, tindakan ini berdampak menghambat *driver* mitra individu dan *driver* mitra non PT TPI dalam memperoleh informasi yang tidak berimbang dengan *driver* mitra PT TPI.

2. Hambatan yang Terkait dengan Regulasi Suatu Perusahaan

Dalam suatu wilayah pasar tertentu diperbolehkan dibentuk suatu keputusan atau regulasi oleh suatu perusahaan yang merupakan amanat dari undang-undang. Berkaitan dengan pasal 19 huruf (d) dapat terjadi praktik diskriminasi dengan mengeliminasi perusahaan-perusahaan jasa angkutan sewa khusus yang memiliki kuantitas dan kualitas serta kemampuan yang kurang lebih sama, namun salah satunya dilarang

untuk beroperasi di lingkungan perusahaan yang bersangkutan. *grandfather clause* yang dibentuk oleh perusahaan juga dapat menjadi suatu pelanggaran terhadap pasal 19 huruf (d) jika tidak memiliki landasan yang kuat.

Sama halnya dengan poin sebelumnya, disini Grab dan PT TPI mengadakan perjanjian yang mana menyulitkan pihak pesaing untuk memasuki pasar, mereka telah memberlakukan:

Pengembalian *fee (commission back)* 20% (dua puluh persen) kepada mitra PT TPI apabila mitra mencapai target insentif, sedangkan pada mitra individu pengembalian *fee* tersebut tidak diberlakukan.

Sebagaimana yang sudah disebutkan di atas, terkait persaingan era digital seperti saat ini lebih banyak menciptakan konsep *brand activation*. Tingginya tingkat kompetisi *branding* di ranah digital menjadi gebrakan baru bagi pelaku *brand* yang tetap ingin mempertahankan eksistensinya sebagai brand yang pada akhirnya bertahan dan mampu menguasai pasar. Oleh karena itu, pelaku usaha yang menjadi produsen memiliki tujuan untuk tetap melindungi pelaku usaha yang dianggap 'sehat' (dalam hal ini adalah perusahaan afiliasinya) yang mampu menopang seluruh rangkaian produksi termasuk menekan atau mengurangi beban *cost* yang dikeluarkan selama proses produksi.

Bahwa hanya melalui strategi dan penerapan *branding* secara tepat yang mampu menjadi kunci keberhasilan sebuah *brand* untuk memenangkan kompetisi. Dalam perkara ini, strategi yang diterapkan

oleh Grab untuk mencoba terus aktif dan bertahan di pasar yaitu dengan cara mencari pengemudi yang loyal menggunakan Grab App dan dengan membentuk perusahaan hilir afiliasinya

Bahwa perjanjian yang dibuat oleh Grab dan PT TPI tanggal 5 Juni 2017 dan dilanjutkan dengan perjanjian penyewaan kendaraan untuk penyedia layanan kendaraan berpengemudi antara PT TPI dengan pengemudi, pada akhirnya bertujuan untuk membatasi pelaku usaha yang berada di luar para pelaku usaha yang melakukan perjanjian untuk masuk ke dalam pasar yang sama (pelaku usaha pesaing).

Bahwa pembatasan ini dilakukan bagi pelaku usaha yang tidak memiliki kemampuan untuk memproduksi produk yang disertakan atau disyaratkan di luar produk utamanya dan pada akhirnya pelaku usaha pesaing ini akan tereduksi perannya karena mendapat proporsi semakin kecil di pasar bersangkutan dan tidak menutup kemungkinan akan hilang di pasar.

Bahwa berdasarkan fakta persidangan diketahui, terjadi jumlah penurunan pengemudi yang bekerjasama dengan Koperasi Jasa Perkumpulan Pengusaha Rental Indonesia (PPRI) terjadi penurunan sejak tahun 2017 sampai dengan 2019. Selain itu, penurunan jumlah pengemudi juga dialami oleh PT CSM Corporatama.

Bahwa Majelis Komisi sependapat dengan Kesimpulan Investigator terkait adanya penambahan pembelian unit kendaraan oleh PT TPI pada saat Grab melakukan moratorium atau penghentian

sementara penerimaan pendaftaran mitra Grab. Hal ini membuktikan terdapat peningkatan kemampuan bersaing PT TPI dibandingkan mitra Grab lainnya. Adapun pembelian unit kendaraan periode tahun 2019 yang disampaikan oleh PT TPI:

- a. Pada 9 Januari 2019, Toyota Calya 50 (lima puluh) unit.
- b. Pada 8 Februari 2019, Toyota Calya 120 (seratus dua puluh) unit.
- c. Pada 9 Februari 2019, Daihatsu SIGRA 30 (tiga puluh) unit.

Sistem insentif yang diberikan oleh Grab kepada mitra pengemudinya sudah beberapa kali mengalami perubahan, yaitu untuk mitra individu dari sistem trip harian menjadi sistem trip dengan level pencapaian insentif, kemudian berubah menjadi sistem berlian, sedangkan untuk mitra PT TPI dari sistem trip menjadi sistem argo kemudian berubah menjadi sistem berlian sejak akhir tahun 2019 yang perhitungannya adalah 1 (satu) trip sama dengan 7 (tujuh) berlian dengan insentif yang didapat adalah Rp70.000,00 (tujuh puluh ribu rupiah). Pada sistem berlian ini mitra pengemudi sudah tidak lagi mendapat pengembalian fee (commission back) 20% (dua puluh persen).

3. Hambatan Pembatasan Akses Terhadap Konsumen

Dalam membatasi akses terhadap konsumen perusahaan yang sudah ada di dalam pasar, berusaha menutup jalan perusahaan baru untuk masuk ke pasar dengan membentuk *barrier to entry*.

Dalam pasal 19 huruf (d) dimungkinkan terjadinya diskriminasi terhadap perusahaan yang lain dengan pelaku usaha lainnya, kaitannya

diskriminasi terhadap akses konsumen. Dalam perkara Putusan Nomor 13/KPPU-I/2019, telah terjadi praktik diskriminasi yang dilakukan oleh Grab dan TPI atas mitra individu dibandingkan mitra TPI. Seperti pemberian order prioritas, masa *suspend*, dan fasilitas lainnya. Yang mana hal tersebut membuat konsumen atau sebagai penumpang akan dibatasi keluasaannya dalam memilih *driver* mana yang akan digunakan. Sebab pemberian order prioritas kepada *driver* mitra TPI akan menghambat *driver* individu ataupun *driver* non mitra TPI yang memiliki hak sama untuk mendapatkan konsumen.

4. Hambatan Regulasi oleh Pemerintah

Berdasarkan analisis penulis, hambatan terkait regulasi Pemerintah dalam perkara antara Grab dengan KPPU ini berhubungan dengan kebijakan penetapan kuota yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan dan Peraturan Gubernur di wilayah Jabodetabek, Surabaya, Medan dan Makassar dapat menciptakan *entry barrier* bagi perusahaan angkutan sewa khusus yang berada pada pasar angkutan sewa khusus karena jumlah kuota yang ditetapkan oleh Pemerintah sangat kecil dibandingkan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan yang sangat besar.

Adapun beberapa kebijakan Pemerintah dalam menetapkan kuota angkutan sewa khusus, antara lain:

- a. Keputusan Kepala Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Nomor SK.19/AI-206/BPTJ-2018 tentang Pengoperasian Kendaraan Angkutan Sewa Khusus pada tanggal 11 Januari 2018 tentang

- Pengoperasian Kendaraan Angkutan Sewa Khusus, dalam ketentuan pertama ditetapkan kebutuhan kendaraan (kuota) angkutan sewa khusus di wilayah Jabodetabek yaitu sejumlah 36.510 (tiga puluh enam ribu lima ratus sepuluh) unit kendaraan hingga tahun 2018;
- b. Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 228/I/Tahun 2018 tentang Penetapan Wilayah Operasi dan Rencana Kebutuhan Kendaraan Angkutan Sewa Khusus Dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan, dalam ketentuan pertama ditetapkan wilayah operasi dan rencana kebutuhan kendaraan angkutan sewa khusus dalam wilayah Provinsi Sulawesi Selatan sebagaimana tercantum dalam lampiran sejumlah 6.963 (enam ribu sembilan ratus enam puluh tiga) unit;
 - c. Peraturan Gubernur Sumatera Utara Nomor 69 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus Menggunakan Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (Online) di Wilayah Medan- Binjai- Deli Serdang-Karo-Provinsi Sumatera Utara, berdasarkan ketentuan Pasal 6 ayat (2), kebutuhan kendaraan (kuota) ditetapkan sebesar 3.500 (tiga ribu lima ratus) unit;
 - d. Keputusan Gubernur Jawa Timur Nomor 188/375/KPTS/013/2017 tentang Penetapan Alokasi Jumlah Kebutuhan Kendaraan Angkutan Sewa Khusus Aplikasi Berbasis Teknologi Informasi (online) di Provinsi Jawa Timur, berdasarkan ketentuan pertama ditetapkan alokasi kebutuhan kendaraan angkutan sewa khusus aplikasi berbasis

teknologi informasi (online) di Provinsi Jawa Timur yaitu sebanyak 4.445 (empat ribu empat ratus empat puluh lima) kendaraan.

Berdasarkan keterangan Saksi perwakilan dari Kementerian Perhubungan RI, sesuai ketentuan dalam PM Nomor 118 Tahun 2018 pengawasan terhadap kuota bagi yang sudah beroperasi dimasukkan dalam satu kuota. Kementerian Perhubungan juga sudah meminta ke perusahaan aplikasi untuk menyampaikan data riil yang sudah beroperasi saat ini.

Berdasarkan fakta di persidangan, bahwa jumlah ASK yang beroperasi saat ini melebihi dari batasan kuota yang telah ditetapkan oleh Pemerintah, namun secara riil di lapangan, pengemudi dengan kendaraannya dapat menggunakan dua aplikasi. Kementerian Perhubungan juga menegaskan tidak ada kebijakan untuk mengatur pembagian kuota misal untuk perusahaan tertentu saja diberikan sejumlah sekian.

Menurut penulis, keterbatasan kuota tersebut berpotensi mengakibatkan terjadinya persaingan usaha yang tidak sehat jika perusahaan penyedia aplikasi melakukan tindakan-tindakan untuk mengurangi atau memperkecil atau mereduksi jumlah unit kendaraan perusahaan pesaing dari perusahaan angkutan sewa khusus.

Sebagaimana yang telah dibahas mengenai beberapa praktik *barrier to entry* dengan pasal 19 UU Nomor 5 Tahun 1999 terlihat jelas beberapa praktik *barrier to entry* yang terkait. Akan tetapi unsur *rule of reason* harus

masuk sebagai akibat atau konsekuensi dari adanya *barrier to entry* tersebut. Dampak dari penerapan Pasal 19 harus dapat disimpulkan bahwa telah terjadi persaingan usaha tidak sehat, dapat berupa pelanggaran prinsip persaingan usaha yang sehat.

Dengan adanya unsur *rule of reason* maka praktik *barrier to entry* tersebut baru dapat dikatakan suatu bentuk pelanggaran hukum persaingan usaha. Tanpa adanya *rule of reason* dalam praktik *barrier to entry* terkait pasal 19 tersebut, maka hal demikian bukanlah suatu perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan hukum persaingan usaha.

Dari analisis yang sudah disebutkan, maka pelaku usaha yang dapat membuat suatu *barrier to entry* merupakan suatu pelaku usaha yang memiliki kekuatan dalam pasar atau paling tidak memiliki suatu posisi dominan yang didapat dari berbagai cara, baik melalui kemampuan pelaku usaha itu sendiri, perjanjian dengan pihak yang memiliki posisi dominan maupun dengan penunjukkan dari pelaku usaha yang memiliki posisi dominan.

B. Analisis Hukum terhadap Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019, Putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel dan Putusan Mahkamah Agung Nomor 485K/Pdt.Sus-KPPU/2021

1. Analisis Hukum terhadap Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 terkait Jasa Angkutan Sewa Khusus

- a. Kasus Posisi

Kasus ini bermula dari inisiatif KPPU yang kemudian ditindaklanjuti ke tahap penyelidikan mengenai dugaan pelanggaran persaingan usaha melalui order prioritas yang diberikan Grab sebagai Terlapor I kepada mitra pengemudi di bawah PT TPI sebagai Terlapor II yang diduga terkait rangkap jabatan antar kedua perusahaan tersebut. Dugaan monopoli ini dilontarkan KPPU sebagai alasan menyeret Grab dengan PT TPI ke dalam perkara nomor 13/KPPU-I/2019 atas dugaan pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 ayat (2), dan Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait Jasa Angkutan Sewa Khusus.

Pasal 14 tentang Integrasi Vertikal berbunyi: Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan untuk menguasai produksi sejumlah produk yang termasuk dalam rangkaian produksi barang dan atau jasa tertentu yang mana setiap rangkaian produksi merupakan hasil pengolahan atau proses lanjutan, baik dalam satu rangkaian langsung maupun tidak langsung, yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat dan atau merugikan masyarakat.

Pasal 15 ayat (2) tentang Perjanjian Tertutup (*tying-in*) berbunyi: Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pihak lain yang memuat persyaratan bahwa pihak yang menerima barang dan atau jasa tertentu harus bersedia membeli barang dan atau jasa lain dari pelaku usaha pemasok.

Pasal 19 huruf d terkait Praktik Diskriminasi berbunyi: Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa melakukan praktik diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.

Dalam proses persidangan, Majelis Komisi menilai bahwa perjanjian kerja sama penyediaan jasa oleh Grab selaku perusahaan penyedia aplikasi dan PT TPI selaku perusahaan yang bergerak di bidang jasa sewa angkutan khusus, bertujuan untuk menguasai produk jasa penyediaan aplikasi angkutan sewa khusus berbasis teknologi di Indonesia dan mengakibatkan terjadinya penurunan persentase jumlah mitra dan penurunan jumlah orderan dari pengemudi mitra non TPI.

Majelis menilai bahwa telah terjadi praktik diskriminasi yang dilakukan oleh Grab dan PT TPI atas mitra individu dibandingkan mitra TPI, seperti pemberian order prioritas, masa suspend, dan fasilitas lainnya. Praktik tersebut telah mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat terhadap mitra non TPI dan mitra individu.

b. Pertimbangan Hukum Majelis Komisi dan Amar Putusan KPPU

Adapun yang menjadi pertimbangan Majelis Komisi dalam menilai, menganalisis, menyimpulkan, dan memutuskan perkara berdasarkan alat bukti yang cukup tentang telah terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang diduga dilakukan oleh para Terlapor dalam Perkara Nomor 13/KPPU-I/2019, yaitu:

1) Pemenuhan Unsur Pasal 14 (Intergrasi Vertikal)

Unsur pertama adalah mengenai Pelaku Usaha, pelaku usaha dalam perkara ini adalah PT Solusi Transportasi Indonesia atau Grab. Unsur kedua mengenai Perjanjian yakni perjanjian kerjasama yang telah ditandatangani oleh orang yang sama yaitu Bapak Stephanus Ardianto, hal ini karena Bapak Stephanus merupakan pemegang saham mayoritas sekaligus Direktur Utama di Grab Indonesia dan menjadi pemegang saham serta Direktur di PT TPI.

Unsur ketiga mengenai Pelaku Usaha Lain, dimana pihak yang dimaksud adalah PT TPI yang melakukan perjanjian seperti yang telah diuraikan diatas. Unsur keempat adalah mengenai Menguasai Produksi, yakni menguasai pasar produk yaitu penyediaan aplikasi *mobile* dan penyediaan kendaraan (roda empat) dengan mengintegrasikan kedua produk menjadi satu komponen utama. Majelis KPPU juga menemukan fakta

bahwa pangsa pasar Grab sebesar 70% sehingga pasar jasa angkutan sewa khusus di Indonesia ini dapat dikatakan telah terkonsentrasi pada layanan aplikasi yang diberikan oleh Grab.

Selanjutnya unsur yang kelima mengenai Barang/Jasa, yaitu seperti unsur keempat tadi dimana penyediaan jasa memiliki dua produk piranti lunak dan penyediaan kendaraan. Unsur keenam mengenai Persaingan Usaha Tidak Sehat, dalam penjabaran unsur ini Tim Investigator Komisi Pengawas Persaingan Usaha menduga perjanjian integrasi vertikal yang dilakukan kedua pihak ini mengakibatkan hambatan dalam urusan persaingan usaha.

2) Pemenuhan Unsur Pasal 15 ayat (2) (*Tying-in*)

Majelis Komisi tidak sependapat dengan dugaan pelanggaran terkait unsur barang dan atau jasa tertentu (*tying product*) dan unsur barang dan atau jasa lain (*tied product*) sebagaimana diuraikan dalam Laporan Dugaan Pelanggaran dan Kesimpulan Investigator. Bahwa dengan demikian, seluruh unsur Pasal 15 Ayat (2) UU Nomor 5 Tahun 1999 tidak terpenuhi.

3) Pemenuhan Unsur Pasal 19 huruf d (Praktik Diskriminasi)

Unsur pertama adalah mengenai Pelaku Usaha, pelaku usaha dalam perkara ini adalah PT Solusi Transportasi Indonesia atau Grab. Unsur kedua mengenai Pelaku Usaha Lain, dimana

pihak yang dimaksud adalah TPI yang melakukan perjanjian seperti yang telah diuraikan diatas.

Unsur ketiga adalah melakukan Praktik Diskriminasi, bahwa Grab bersama PT TPI melakukan upaya menghambat persaingan dalam penyediaan jasa angkutan sewa khusus. Grab memberikan perlakuan istimewa kepada PT TPI sebagai perusahaan afiliasi, seperti memberikan skema perhitungan insentif yang berbeda antara mitra TPI dengan non mitra TPI, membuat perjanjian yang memuat program loyalitas, membuat program order prioritas, dan Grab memberikan perlakuan yang berbeda kepada PT TPI untuk *open suspend* terhadap kendaraan mitra TPI yang dikenakan sanksi *suspend*.

Unsur keempat yaitu akibat adanya tindakan diskriminasi yang dilakukan oleh Para Terlapor dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli atau persaingan usaha tidak sehat.

Amar Putusan

Menimbang bahwa berdasarkan fakta-fakta, penilaian, analisis, dan kesimpulan terhadap perkara ini, Majelis KPPU menjatuhkan Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019, dibacakan di muka persidangan yang dinyatakan terbuka untuk umum pada hari Kamis, 2 Juli 2020, yang mana dalam amar Putusan ini menyatakan bahwa:

- 1) Menyatakan Terlapor I dan Terlapor II terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 14 dan Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;
 - 2) Menyatakan Terlapor I dan Terlapor II tidak terbukti melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;
 - 3) Menghukum Terlapor I membayar denda sebesar Rp7.500.000.000,00 (Tujuh Milyar Lima Ratus Juta Rupiah) atas pelanggaran Pasal 14 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan membayar denda sebesar Rp22.500.000.000,00 (Dua Puluh Dua Milyar Lima Ratus Juta Rupiah) atas pelanggaran Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5;
 - 4) Menghukum Terlapor II membayar denda sebesar Rp4.000.000.000,00 (Empat Milyar Rupiah) atas pelanggaran Pasal 14 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan membayar denda sebesar Rp15.000.000.000,00 (Lima Belas Milyar Rupiah) atas pelanggaran Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.
- c. Analisis Hukum terhadap Pertimbangan Hukum dan Amar Putusan Majelis KPPU

Terkait dengan pertimbangan Majelis Komisi dalam persidangan, penulis akan menguraikan hasil analisis dari pemenuhan unsur Pasal 14 tentang Integrasi Vertikal, antara lain:

Pertama, KPPU beranggapan bahwa dampak pelanggaran yang dilakukan oleh Para Terlapor dianggap sangat besar yang dilakukan sejak tahun 2017 sampai dengan 2019. Namun, penulis melihat bahwa KPPU tidak menguraikan akibat integrasi vertikal terhadap perekonomian dalam skala nasional, selain itu KPPU juga tidak menyebutkan siapa saja pelaku usaha kompetitor yang terdampak akibat integrasi vertikal ini. Beberapa kompetitor PT TPI adalah Koperasi Jasa Perkumpulan Rental Indonesia, Induk Koperasi Kepolisian Negara Indonesia, PT CSM Corporatama, dan PT Cipta

Lestari Trans Sejahtera. Dalam persidangan, KPPU tidak menghadirkan mereka sebagai saksi, yang harusnya mereka bersaksi apakah mereka mengalami kerugian akibat perjanjian kerja sama antara Grab dengan PT TPI atau tidak.

Kedua, sehubungan dengan perjanjian kerja sama antara para Terlapor, KPPU beranggapan bahwa Grab telah melakukan penguasaan pasar jasa angkutan sewa khusus sebesar 70% dari produk jasa penyediaan aplikasi ASK berbasis teknologi, namun apa yang dipertimbangkan oleh KPPU adalah berapa banyak pangsa pasar pemakai aplikasi Grab, bukan berapa banyak kendaraan yang dioperasikan oleh PT TPI setelah membuat perjanjian kerja sama dengan Grab.

Menurut penulis, KPPU telah melakukan kesalahan dalam menafsirkan pangsa pasar, dimana seharusnya yang dibuktikan adanya penguasaan pasar adalah mengenai presentase atau pangsa pasar PT TPI setelah melakukan kerja sama dengan Grab, namun yang dihitung oleh KPPU adalah pangsa pasar milik Grab yang diasumsikan sebesar 70%. Adapun presentase jumlah mitra TPI setelah melakukan kerja sama dengan Grab yaitu 6% dari total mitra Jabodetabek, 3% dari total mitra wilayah Medan, 1,9% dari total mitra wilayah Surabaya, dan 1,3% dari total mitra wilayah Makassar. Merujuk pada buku karya Prof. Dr. Ningrum Natasya Sirait, S.H., M.Li., bahwa kriteria penguasaan tersebut tidak harus 100%,

penguasaan sebesar 50% atau 75% saja sudah dapat dikatakan mempunyai *market power*. Oleh karenanya, pangsa pasar PT TPI di empat wilayah geografis yang berada dibawah 6% tidak sama sekali mempunyai *market power*, juga tidak menguasai produksi

Ketiga, ada kekeliruan tentang dugaan KPPU terkait dengan hubungan integrasi vertikal dalam kerja sama antara Grab dengan PT TPI. Mengacu pada pengertian integrasi vertikal sesuai Peraturan KPPU Nomor 5 Tahun 2010 tentang Pedoman Integrasi Vertikal, yakni sebagai berikut:

Integrasi vertikal adalah perjanjian yang bertujuan untuk menguasai beberapa unit usaha yang termasuk dalam rangkaian produksi barang dan atau jasa tertentu. Integrasi vertikal bisa dilakukan dengan strategi penguasaan unit usaha produksi ke hulu dimana perusahaan memiliki unit usaha hingga ke penyediaan bahan baku maupun ke hilir dengan kepemilikan unit usaha hingga ke distribusi barang dan jasa hingga ke konsumen akhir.

Dalam perkara ini, perjanjian kerja sama antara Grab dengan PT TPI tidak ada unsur keberlanjutan apapun. Sebab aplikasi Grab tetap dapat dioperasikan meskipun tanpa adanya PT TPI, begitupun sebaliknya PT TPI tetap dapat menjalankan usaha rentalnya tanpa adanya aplikasi dari Grab. Sehingga menurut penulis, tidak tepat dan sangat keliru ketika KPPU menyatakan adanya keberlanjutan antara Grab dengan PT TPI.

Keempat, dalam melakukan pembuktian atas bentuk diskriminasi, KPPU tidak melakukan kajian atas dampaknya secara

ekonomi dan hanya melakukan pemeriksaan terhadap saksi-saksi yang tidak memiliki kapabilitas sebagai saksi dalam perkara a quo.

Terkait pertimbangan Majelis KPPU dalam pemenuhan unsur Pasal 15 ayat (2), Penulis telah melakukan analisis dan sependapat dengan pertimbangan Majelis KPPU yang menyatakan bahwa pemenuhan unsur Pasal 15 ayat (2) oleh Para Terlapor ialah tidak terpenuhi dan menyatakan bahwa Para Terlapor tidak terbukti melanggar Pasal 15 ayat (2) UU Nomor 5 Tahun 1999. Dengan demikian, Penulis setuju dengan pertimbangan dan putusan Majelis KPPU yang menyatakan bahwa Para Terlapor tidak terbukti melanggar Pasal 15 ayat (2) UU Nomor 5 Tahun 1999 karena telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Selanjutnya, penulis juga menganalisis terkait dengan pemenuhan unsur Pasal 19 huruf d, antara lain yaitu:

Pertama, menurut penulis, Majelis Komisi yang telah salah dalam menilai temuan fakta hukum persidangan, sebab syarat utama penerapan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Praktik Diskriminasi adalah terbuktinya praktik monopoli dan atau persaingan usaha yang merugikan masyarakat umum. Dalam hal ini, sesuai dengan Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 19 huruf d memperbolehkan adanya perlakuan berbeda apabila ada alasan hukum, sosial, keamanan dan alasan sah lainnya. Di dalam persidangan, para kompetitor dari PT TPI

seperti Koperasi Jasa Perkumpulan Rental Indonesia, Induk Koperasi Kepolisian Negara Indonesia, PT CSM Corporatama dan PT Cipta Lestari Trans Sejahtera memberikan kesaksian di bawah sumpah yang menyatakan bahwa mereka tidak merasa dirugikan dan tidak merasa terdiskriminasi atas perjanjian kerja sama antara Grab dengan PT TPI, mereka justru mengungkapkan jika aplikasi Grab dengan teknologi canggih dapat menguntungkan semua koperasi taksi tersebut.

Kedua, penulis tidak setuju atas apa yang sudah didalilkan KPPU terkait dengan praktik diskriminasi, pasalnya KPPU tidak melakukan kajian terlebih dahulu atas dampak praktik tersebut dari segi ekonomi. KPPU juga tidak mengajukan bukti apapun terkait wilayah geografis yakni Surabaya dan Makassar atas dugaan diskriminasi yang dapat mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat.

Ketiga, terkait pemberian sanksi denda kepada Para Terlapor, KPPU Menghukum Terlapor I membayar denda sebesar Rp7.500.000.000,00 (Tujuh Milyar Lima Ratus Juta Rupiah) atas pelanggaran Pasal 14 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan membayar denda sebesar Rp22.500.000.000,00 (Dua Puluh Dua Milyar Lima Ratus Juta Rupiah) atas pelanggaran Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5. Pengaturan denda diatur dalam Pasal 47 UU Nomor 5 Tahun 1999, yaitu pemberian denda ialah minimal

1.000.000.000 milyar (satu milyar) dan maksimal 25.000.000.000 milyar (dua puluh lima milyar). Selain itu diatur juga dalam Peraturan KPPU No. 3/2009 tentang Pedoman Tindakan Administratif. Baik dalam Pasal 47 maupun Peraturan KPPU No. 3/2009, tidak ada menjelaskan apakah pemberian denda maksimal tersebut pada tiap pasal yang dilanggar atau pada tiap pelaku usaha yang melanggar ketentuan UU Nomor 5 Tahun 1999.

Dalam amar Putusan KPPU tersebut, KPPU justru menyimpulkan sendiri bahwa pemberian denda maksimal diberikan pada tiap pasal yang dilanggar. Hal ini dapat dilihat dari KPPU yang memberikan jumlah denda atas 2 Pasal yang dilanggar kepada Terlapor I senilai 30.000.000.000 milyar (tiga puluh milyar), yang mana sudah melebihi batas maksimal denda. Perlu untuk diperhatikan bahwa diperlukan penjelasan yang lebih rinci terhadap pemberian denda maksimal dalam Hukum Persaingan Usaha agar tidak disalahtafsirkan.

Dengan demikian, dari analisis hukum yang Penulis telah lakukan, Penulis tidak sependapat dengan pertimbangan-pertimbangan hukum Majelis KPPU yang menyatakan bahwa Para Terlapor telah melanggar Pasal 14 dan Pasal 19 Huruf D UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Selain itu juga Penulis tidak sependapat juga dengan Majelis KPPU yang menyimpulkan bahwa pemberian sanksi

maksimal diberikan pada tiap pasal yang dilanggar, sedangkan hal tersebut tidak ada diatur dalam Pasal 47 UU Nomor 5 Tahun 1999 maupun Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2009 tentang Pedoman Tindakan Administratif.

2. Analisis Hukum terhadap Putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel tentang Pembatalan Putusan KPPU Nomor 13/LPPU-I/2019

a. Kasus Posisi

Pada tanggal 02 Juli 2020, KPPU telah menjatuhkan Putusan terhadap Perkara No. 13/KPPU-I/2019 dimana Para Pemohon Keberatan merupakan pihak Terlapor atau Para Terlapor dalam perkara tersebut dinyatakan terbukti melanggar Pasal 14 dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999. Atas putusan tersebut, Pemohon Keberatan I yaitu Grab dan Pemohon Keberatan II yaitu PT Teknologi Pengangkutan Indonesia (TPI) mengajukan upaya keberatan atas Putusan KPPU tersebut ke Pengadilan Negeri dengan surat permohonan keberatannya tanggal 21 Juli 2020 yang diterima dan didaftarkan di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan pada tanggal 21 Juli 2020 dalam Register Nomor 468/Pdt.P.KPPU/2020/PN Jkt. Sel.

b. Pokok-Pokok Keberatan

Terhadap Putusan KPPU Nomo: 13/KPPU-I/2019, Para Pemohon Keberatan yaitu PT Solusi Transportasi Indonesia atau Grab dan PT Teknologi Pengangkutan Indonesia (dahulu Para Terlapor) menyampaikan keberatannya sebagai berikut:

- 1) Keberatan atas formiil di dalam pemeriksaan yang telah dilaksanakan dalam Pemeriksaan Lanjutan di KPPU, yaitu:
 - a) Keberatan kesatu, terkait pelanggaran hukum acara oleh KPPU, yaitu penetapan atau keputusan pemeriksaan lanjutan perkara a quo diterbitkan melebihi jangka waktu 30 (tiga puluh) hari di mana telah melanggar ketentuan dalam pasal 39 Ayat (1) UU No.5 tahun 1999;
 - b) Keberatan kedua, terkait pelanggaran hukum acara oleh KPPU, bahwa KPPU tidak berwenang mengadili secara kompetensi absolut;
 - c) Keberatan ketiga, terkait pelanggaran hukum acara oleh KPPU, yaitu terkait status perkara a quo adalah tanpa adanya dasar hukum pembuktian;
 - d) Keberatan keempat, terkait pelanggaran hukum acara oleh KPPU yang menyatakan sikap kuasa hukum akan dipertimbangkan Majelis Komisi untuk menjatuhkan putusan;

- e) Keberatan kelima, terkait pelanggaran hukum acara oleh KPPU yang menyatakan kuasa hukum para terlapor telah *contempt of court* dan digunakan oleh Majelis Komisi untuk menilai sikap para Pemohon Keberatan;
 - f) Keberatan keenam, terkait pelanggaran hukum acara oleh KPPU bahwa pertimbangan Majelis Komisi menolak mendengar keterangan Pemohon Keberatan I/Terlapor I.
- 2) Keberatan terhadap Amar Putusan KPPU Nomor: 13/KPPU-I/2019, yaitu:
- a) Menyatakan Terlapor I dan Terlapor II terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 14 dan Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;
 - b) Menyatakan Terlapor I dan Terlapor II tidak terbukti melanggar Pasal 15 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;
 - c) Menghukum Terlapor I membayar denda sebesar Rp7.500.000.000,00 (Tujuh Milyar Lima Ratus Juta Rupiah) atas pelanggaran Pasal 14 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan membayar denda sebesar Rp22.500.000.000,00 (Dua Puluh Dua Milyar Lima Ratus Juta Rupiah) atas pelanggaran Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5;

d) Menghukum Terlapor II membayar denda sebesar Rp4.000.000.000,00 (Empat Milyar Rupiah) atas pelanggaran Pasal 14 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan membayar denda sebesar Rp15.000.000.000,00 (Lima Belas Milyar Rupiah) atas pelanggaran Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

c. Pertimbangan Hukum Majelis Hakim dan Amar Putusan

Adapun yang menjadi pertimbangan hukum oleh Majelis Hakim dalam upaya keberatan perkara Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel, ialah sebagai berikut:

Majelis Hakim menyimpulkan bahwa pada pokoknya keberatan yang diajukan oleh Para Pemohon Keberatan adalah telah adanya pelanggaran hukum acara atau formil (*due process of law*) dan tidak terpenuhinya unsur-unsur atas Pasal 14 dan Pasal 19 huruf d UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat oleh Majelis Komisi KPPU.

Atas keberatan formiil tersebut di atas, maka Majelis Hakim menilai berdasarkan Peraturan Mahkamah Agung No. 3 Tahun 2019 yang menjadi dasar dalam permohonan keberatan a quo tidak mengatur mengenai keberatan formil dan Majelis Hakim berpendapat akan memeriksa keberatan atas formil tersebut bersamaan dengan pokok perkara.

1) Terkait Pelanggaran Pasal 14

Bahwa Pasal 14 UU Nomor 5 Tahun 1999 pada dasarnya mengatur tentang Integrasi Vertikal yang berakibat kepada penguasaan pasar yang terjadi sebagai akibat pelaku usaha membuat perjanjian dengan pelaku usaha yang lain yang akibat perjanjian tersebut terjadi penguasaan pasar, dengan demikian yang perlu dibuktikan adalah apakah Perjanjian pemakaian aplikasi Grab menimbulkan akibat terjadinya Integrasi Vertikal dan juga berakibat penguasaan pasar oleh PT TPI dalam bidang Angkutan Sewa Khusus.

Namun dalam putusannya, KPPU sebagai Termohon Keberatan telah keliru dalam menetapkan presentase pangsa pasar dari Grab sebesar 70% dari aplikasi yang dalam perkara *a quo* tidak ada bukti yang membenarkan asumsi KPPU tersebut. Dimana yang harusnya diperiksa adalah pangsa pasar dari PT TPI setelah melakukan kerja sama dengan Grab.

Tidak semua jenis integrasi vertikal yang dilarang di Pasal 14 UU Nomor 5 Tahun 1999 sebab yang dilarang hanya integrasi vertikal yang merugikan masyarakat. Berdasarkan Keterangan Ahli yaitu Faisal Basri dan Prof. Dr. Ningrum Natasya Sirait S.H. menyatakan bahwa teknologi aplikasi untuk Angkutan Sewa Kendaraan seperti taksi sangat menguntungkan masyarakat atau tidak merugikan masyarakat serta saksi-saksi

fakta yaitu pimpinan dari tiga (3) pelaku usaha ASK yang membuat perjanjian dengan Grab, menyatakan bahwa tidak merasa dirugikan dengan kehadiran Grab.

Berdasarkan Peraturan KPPU No. 5 Tahun 2010 dan tulisan-tulisan para ahli hukum persaingan usaha tentang Integrasi Vertikal tersebut diatas apabila diterapkan dengan jenis usaha dari Pemohon Keberatan I dan Pemohon Keberatan II, maka akan dapat dijabarkan bahwa syarat pertama dari terjadinya Integrasi Vertikal adalah bahwa produk barang yang satu harus hasil produksi lanjutan dari produk yang lain, dua atau lebih jenis usaha yang berbeda level akan tetapi berada dalam suatu rangkaian produksi (yang merupakan hasil pengolahan atau proses lanjutan) atau ada keterkaitan yang berkelanjutan seperti produksi tepung satu rangkaian produksi dengan “Mie Instan”.

Teknologi aplikasi yang merupakan bidang usaha dari Pemohon Keberatan I tidak satu rangkaian produksi dan tidak merupakan hasil pengolahan atau proses lanjutan dengan Usaha dari Pemohon Keberatan II yaitu Usaha Persewaan Bermotor sebab Kendaraan Bermotor adalah produk akhir yang satu rangkaian produksi dengan pabrik baja, pabrik ban dan pabrik onderdil. Di lain pihak Usaha dari Pemohon Keberatan I yaitu teknologi aplikasi satu rangkaian produksi dengan teknologi

signal, produksi pulsa alat – alat produk akhir berupa gadget atau handphone dan juga terkait dengan teknologi algoritma dan berbagai metode teknologi aplikasi yang tidak satu rangkaian produksi.

Hubungan vertikal karena ada hubungan kepemilikan saham antara Pemohon Keberatan I dan Pemohon Keberatan II ternyata tidak sesuai dengan temuan fakta persidangan sebab di dalam akta perusahaan dari Pemohon Keberatan I dan Pemohon Keberatan II. Dengan demikian tidak terbukti Para Pemohon Keberatan telah melanggar ketentuan Pasal 14 UU No. 5 Tahun 1999. Oleh karena itu Majelis membatalkan Putusan KPPU terkait Integrasi Vertikal tersebut.

2) Terkait Pelanggaran Pasal 19 huruf d

Terkait dengan adanya order prioritas yang diberikan Grab kepada PT TPI, tidak dapat dibuktikan dengan kuat, justru sebagian saksi menyatakan tidak terdapat order prioritas. Menurut Ahli Ekonomi, Faisal Basri yang intinya menyatakan hal tersebut merupakan kewajaran dalam *marketing* atau pemasaran.

Majelis Hakim menilai Tim Investigator Termohon Keberatan dalam membuktikan laporan dugaan pelanggaran menyatakan adanya 4 wilayah geografis, namun dalam persidangan ditemukan fakta yakni Tim Investigator tidak

memberikan bukti atas dugaan diskriminasi tersebut di atas pada wilayah geografis Surabaya dan Makassar. Berdasarkan keterangan ahli Prof. Ningrum Natasya Sirait SH MLI maka seharusnya Tim Investigator harus memberikan bukti atas seluruh wilayah geografis sehingga Majelis Komisi dapat memberikan penilaian secara kompeherensif.

Amar Putusan

Pada Jumat 25 September 2020, PN Jaksel memenangkan Grab dan PT TPI. Secara keseluruhan ada lima bagian amar dalam putusan nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt.Sel.

1. Mengabulkan permohonan para pemohon keberatan (Grab dan PT TPI) untuk seluruhnya;
 2. Menyatakan batal dan tidak berkekuatan hukum putusan KPPU No. 13/KPPU-I/2019 tertanggal 2 Juli 2020;
 3. Menyatakan para pemohon keberatan tidak terbukti melanggar ketentuan Pasal 14 UU Nomor 5 Tahun 1999;
 4. Menyatakan para pemohon tidak terbukti melanggar ketentuan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999;
 5. Menghukum KPPU untuk membayar biaya perkara yang sampai hari ini ditetapkan sejumlah Rp346.000.
- d. Analisa Hukum terhadap Pertimbangan Majelis Hakim dan Amar Putusan Pengadilan Negeri

Pengadilan Negeri berwenang memeriksa keberatan yang diajukan oleh pelaku usaha, dalam artian untuk *me-review* proses pemeriksaan dan kesimpulan yang diambil komisi ataupun menguatkan Putusan Komisi. Namun Pengadilan dapat membatalkan atau memperbaiki terhadap Putusan KPPU jika:

- 1) Putusan yang dijatuhkan oleh Komisi sama sekali tidak memiliki hubungan rasional dengan pelanggaran hukum yang dilakukan;
- 2) Jika isi putusan itu sumir dan tidak tepat penerapannya.

Adapun penulis setelah menganalisis pertimbangan-pertimbangan Majelis Hakim dan amar putusan, berikut hasil analisis penulis, yaitu:

Pertama, dalam menanggapi keberatan formil yang diajukan oleh Para Pemohon Keberatan, Majelis Hakim menilai berdasarkan Peraturan Mahkamah Agung No. 3 Tahun 2019 yang menjadi dasar dalam permohonan keberatan *a quo*, tidak mengatur mengenai keberatan formil dan Majelis Hakim berpendapat akan memeriksa keberatan atas formil tersebut bersamaan dengan pokok perkara. Terhadap pertimbangan tersebut, penulis setuju bahwa dalam aturan tentang upaya keberatan terhadap Putusan KPPU yang dimuat dalam Perma No. 3/2019 tentang Pengajuan Upaya Keberatan terhadap Putusan KPPU, tidak mengatur tentang keberatan formil dalam perkara di KPPU.

Kedua, terkait pertimbangan Majelis Hakim yang menyatakan bahwa perjanjian Para Pemohon Keberatan tidak merugikan masyarakat justru menguntungkan masyarakat, Penulis sependapat sebab hal ini sejalan dengan keterangan yang diberikan oleh Ahli maupun keterangan saksi yang memberikan pernyataan yang sama dalam perkara *a quo*. Selain itu, Penulis juga sependapat

dengan pertimbangan Majelis Hakim yang menyatakan bahwa tidak ada hubungan kepemilikan saham antara Pemohon Keberatan I dan Pemohon Keberatan II sesuai dengan temuan fakta persidangan.

Ketiga, terkait dengan pelanggaran Pasal 14 dalam putusannya, KPPU sebagai Termohon Keberatan telah keliru dalam menetapkan presentase pangsa pasar dari Grab sebesar 70% dari aplikasi yang dalam perkara *a quo* tidak ada bukti yang membenarkan asumsi KPPU tersebut. Dimana yang harusnya diperiksa adalah pangsa pasar dari PT TPI setelah melakukan kerja sama dengan Grab. Sebelum menjatuhkan putusan, KPPU sepertinya belum melihat apakah perjanjian yang dibuat oleh Grab dengan PT TPI mengakibatkan penguasaan pasar atau tidak. Hal ini selaras dengan Pasal 14 yang menyatakan bahwa melarang perjanjian dengan pelaku usaha lain yang bertujuan untuk menguasai produksi sejumlah produk. Dengan demikian, yang dilihat adalah apakah perjanjian yang dibuat mengakibatkan penguasaan pasar atau tidak.

Keempat, perihal pertimbangan hukum Majelis Hakim dalam pelanggaran Pasal 19 huruf d, penulis sependapat bahwa perkara tersebut hanya bersifat individual perdata dan pidana dan tidak terdapat adanya perbuatan Grab dan PT TPI yang melakukan diskriminasi yang membahayakan kepentingan nasional dan masyarakat umum. Hal ini dikarenakan berdasarkan fakta, KPPU tidak dapat menghadirkan keseluruhan saksi sebagai bukti telah

terjadi kerugian atas masyarakat. Penulis juga sependapat dengan pertimbangan hukum Majelis Hakim yang menyatakan bahwa perbedaan perlakuan oleh Grab kepada PT TPI dan tidak melakukan hal yang sama kepada mitra di luar TPI dapat dibenarkan karena memiliki justifikasi yaitu secara ekonomi, dan bisnis. Hal tersebut sejalan dengan penjelasan pada Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 19 huruf d.

Kelima, penulis juga tidak sependapat dengan pemberian sanksi oleh Majelis KPPU yang menyimpulkan bahwa pemberian sanksi maksimal diberikan pada tiap pasal yang dilanggar, karena hal tersebut tidak ada diatur dalam Pasal 47 UU Nomor 5 Tahun 1999 maupun dalam Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2009 tentang Pedoman Tindakan Administratif.

Keenam, penulis turut mengamini Putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel tentang pembatalan Putusan KPPU Nomor: 13/KPPU-I/2019 tentang dugaan pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 Ayat (2) Dan Pasal 19 Huruf D UU Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Angkutan Sewa Khusus yang menyatakan bahwa tidak ada pelanggaran terhadap Pasal 14 serta Pasal 19 huruf d sebagaimana yang diputuskan oleh Komisi KPPU dalam putusannya. Sebab, setelah dibuktikannya fakta-fakta dalam persidangan, Grab dan PT TPI tidak melakukan pelanggaran atas pasal yang dituduhkan oleh KPPU, sehingga Putusan KPPU harus dibatalkan.

3. Analisis Hukum terhadap Putusan Mahkamah Agung Nomor 485K/Pdt.Sus-KPPU/2021

a. Kasus posisi

Setelah Pengadilan Negeri Jakarta Selatan dalam perkara Putusan Pengadilan Negeri Nomor: 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel tanggal 17 September 2020 menyatakan membatalkan Putusan KPPU Nomor: 13/KPPU-I/2019, kemudian KPPU mengajukan upaya kasasi kepada Mahkamah Agung.

KPPU mengaku masih optimistis bahwa MA dapat mempertimbangkan keputusan KPPU yang menjatuhkan sanksi tersebut bertujuan mengarah pada manfaat yang lebih dirasakan masyarakat, baik keadilan pidana atau perdata, maupun persaingan usaha.

Bahwa Mahkamah Agung telah menerima permohonan kasasi atas Putusan Pengadilan Negeri Nomor 465/Pdt.P/2020/PN. Jkt. Sel pada tanggal 21 Oktober 2020. Kasasi yang diajukan KPPU tercatat dengan jenis perkara perdata khusus. Kasasi teregister di Kepaniteraan MA dengan nomor: 485 K/Pdt.Sus-KPPU/2021 dan berasal dari pengadilan pengaju yakni Pengadilan Negeri Jakarta Selatan, adapun pemohon dan termohon yang terdiri dari:

- 1) KPPU sebagai *Pemohon Kasasi*
- 2) Grab sebagai *Termohon Kasasi I*
- 3) PT TPI sebagai *Termohon Kasasi II*

Pemohon kasasi pada kesempatan tersebut menyampaikan memori kasasi dengan pokok-pokok sebagai berikut:

- 1) Menerima dan mengabulkan seluruh permohonan kasasi dan memori kasasi dari Pemohon Kasasi;
 - 2) Membatalkan Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Selatan Nomor 468/ Pdt.P/2020/PN.Jkt.Sel., tanggal 25 September 2020;
 - 3) Menolak keberatan Para Termohon Kasasi (dahulu Para Pemohon Keberatan) untuk seluruhnya;
 - 4) menguatkan Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019 tertanggal 2 Juli 2020.
- b. Pertimbangan Hukum Hakim Agung dan Amar Putusan

Adapun yang menjadi pertimbangan hukum oleh Majelis Hakim dalam perkara Nomor 485 K/Pdt.Sus-KPPU/2021, adalah sebagai berikut:

- 1) Bahwa putusan *Judex Facti* sudah tepat dan benar (*Judex Facti* tidak salah menerapkan hukum) karena *Judex Facti* telah melaksanakan hukum acara dengan benar dalam memutus perkara ini serta putusan *Judex Facti* tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang;

- 2) Bahwa pelanggaran kode etik adalah hal yang dilakukan oleh pribadi seseorang dan bukan kendaraan, maka baik Termohon Kasasi II ataupun Non Termohon Kasasi II sama-sama dapat mengajukan *open suspend* atas kendaraan yang telah di *suspend* dengan cara mengajukan permohonan kepada Termohon Kasasi I;
- 3) Bahwa Tim Investigator tidak menunjukkan bukti adanya penolakan oleh Termohon Kasasi I atas pengajuan *open suspend* atas kendaraan yang telah beralih kepemilikannya dari mitra Non Pemohon Keberatan II yang melanggar kode etik kepada pemilik baru kendaraan;
- 4) Bahwa adanya perbedaan karakteristik antara Pemohon Keberatan II dan Non Pemohon Keberatan II yakni Pemohon II merupakan suatu perusahaan angkutan sewa khusus yang menyewakan kendaraannya kepada individu-individu, yang mana kendaraan tersebut diperoleh dengan cara pembelian ke perusahaan kendaraan bermotor sebagaimana bukti-bukti T.I dan T.II-43 A sampai dengan 43 H sedangkan mitra Non Pemohon Keberatan II merupakan Pemilik Kendaraan secara individual. Oleh karena itu, terdapat resiko bisnis atau ketidakadilan jika kesalahan individu yang menyewa kendaran kepada Pemohon Keberatan II mengakibatkan kendaraan milik Pemohon Keberatan II menjadi tidak dapat dioperasikan karena Pemohon

Keberatan II tetap harus menanggung biaya-biaya atas pembelian kendaraan tersebut;

- 5) Bahwa Tim Investigator Termohon Keberatan dalam membuktikan laporan dugaan pelanggaran menyatakan adanya 4 (empat) wilayah geografis, namun dalam persidangan ditemukan fakta yakni Tim Investigator tidak memberikan bukti atas dugaan diskriminasi tersebut diatas pada wilayah geografis Surabaya dan Makassar. Berdasarkan Keterangan Ahli Prof. Ningrum Natasya Sirait, S.H., M.L.I., maka seharusnya Tim Investigator harus memberikan bukti atas seluruh wilayah geografis sehingga Majelis Komisi dapat memberikan penilaian secara komprehensif;
- 6) Bahwa berdasarkan hal tersebut diatas maka terdapat justifikasi atas dilakukannya open suspend atas kendaraan milik Pemohon Keberatan II, sehingga tidak terbukti adanya diskriminasi terkait open suspend tersebut;
- 7) Bahwa berdasarkan seluruh uraian di atas, maka tidak terbukti Pemohon Keberatan I dan Pemohon Keberatan II melakukan pelanggaran atas Pasal 19 huruf d Undang Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, sehingga alasan keberatan tersebut adalah beralasan hukum untuk dikabulkan, oleh karenanya sudah tepat *Judex Facti* dalam menerapkan hukum;

- 8) Bahwa alasan-alasan kasasi lainnya tidak dapat dibenarkan karena merupakan penilaian terhadap fakta dan hasil pembuktian di persidangan yang tidak tunduk pada pemeriksaan kasasi;

Amar Putusan

Berdasarkan pertimbangan Majelis Hakim atas keberatan-keberatan yang dimohonkan oleh Pemohon Kasasi dalam Memori Kasaasi, maka Majelis Hakim dalam perkara nomor 485 K/Pdt.Sus-KPPU/2021 memberikan putusan sebagai berikut:

1. Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) tersebut;
2. Menghukum Pemohon Kasasi untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ditetapkan sebesar Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);

Dapat disimpulkan bahwa Putusan MA Nomor 485 K/Pdt.Sus-KPPU/2021 membatalkan Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019. Putusan MA ini bersifat *declaratoir* (menerangkan) saja, yang kemudian membatalkan Putusan KPPU. Pernyataan batal demi hukum dapat dipahami bahwa putusan hakim pada tingkat pertama (Putusan KPPU) tersebut baik pertimbangan hukumnya maupun amar putusannya dianggap tidak pernah ada. Tidak mempunyai kekuatan hukum artinya berbagai kewajiban yang terkandung dalam Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019 tidak lagi mengikat para pihak yang divonis bersalah. Dengan demikian timbul

keadaan hukum baru, dimana berbagai sanksi yang dijatuhkan kepada pelaku usaha tidak berlaku lagi.

c. Analisis hukum terhadap Pertimbangan Hakim Agung dan Amar Putusan

Berdasarkan kasus posisi yang telah disampaikan pada poin sebelumnya dan juga pertimbangan dan Putusan Mahkamah Agung, berikut ini hasil analisis dari penulis terhadap Pertimbangan Hakim Agung dan Amar Putusan Nomor 485 K/Pdt.Sus-KPPU/2021, sebagai berikut:

Pertama, atas putusan dengan nomor 485 K/Pdt.Sus-KPPU/2021 ini, Grab dan PT TPI mengaku lega dan berharap putusan ini sudah final. Berdasarkan Perma Nomor 3 Tahun 2019 tentang Tata Cara Pengajuan Upaya Keberatan terhadap Putusan KPPU, sengketa KPPU tidak bisa diajukan upaya Peninjauan Kembali (PK). Konsekuensi dibatalkannya putusan KPPU adalah para terlapor yakni Grab dan PT TPI, yang menurut KPPU terbukti bersalah bebas dari hukuman atau denda yang ditetapkan oleh KPPU.

Kedua, penulis sepakat dengan Hakim Agung yang menilai bahwa putusan *Judex Factie* sudah tepat dan benar, *Judex Factie* artinya sistem peradilan dimana majelis hakim berperan sebagai penentu fakta yang sebenarnya dengan wajib memeriksa bukti-bukti dari suatu kejadian perkara dan menerapkan aturan serta ketentuan

hukum lainnya terhadap fakta-fakta dari perkara tersebut. Sesuai dengan Pasal 238 ayat 4 UU Nomor 8 Tahun 1981 tentang KUHP, adapun lembaga peradilan *Judex Factie* adalah Pengadilan Negeri dan Pengadilan Tinggi. Kasasi merupakan ranah *Judex Juris*, dimana kasasi berarti pembatalan putusan oleh Mahkamah Agung. Pengadilan kasasi adalah pengadilan yang memeriksa apakah *Judex Factie* tidak salah dalam melaksanakan peradilan.

Ketiga, berkaitan dengan konsep pembuktian dalam upaya keberatan perkara persaingan usaha berlangsung dari tahap KPPU yang mempunyai wewenang berdasarkan UU No. 5 Tahun 1999 untuk melakukan penegakan hukum persaingan usaha dimulai dari laporan hingga putusan. Kemudian berlanjut kepada upaya keberatan di Pengadilan Negeri yang berlangsung dari pengajuan melalui kepaniteraan. Kemudian berlanjut lagi pada tahapan pemeriksaan atas dasar putusan KPPU dan berkas perkaranya. Adapun yang juga perlu diperhatikan dalam hal pembuktian adalah penggunaan alat bukti yang sah sesuai dengan hukum persaingan usaha yang diatur dalam UU No. 5 tahun 1999 yang meliputi alat bukti langsung (*direct evidence*): keterangan saksi, keterangan ahli, surat dan atau dokumen, petunjuk, dan keterangan pelaku usaha. Sedangkan pengaturan alat bukti tidak langsung (*indirect evidence*) belum diatur secara eksplisit dalam undang-undang, namun Namun pada faktanya, justru norma tersebut telah diadopsi dalam Perkom No. 1 Tahun

2019 sebagai pengejawantahan kajian hukum secara universal tersebut yang telah diatur oleh OECD.

Penulis juga sepakat mengenai Hukum Pembuktian dalam Putusan Pengadilan Negeri Nomor 468/Pdt.P/2020/PN Jkt Sel, sebagai upaya keberatan terhadap putusan KPPU atas perkara nomor 13/KPPU-I/2019 dipertegas bahwa unsur-unsur Pasal 14 dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 tidak terpenuhi.

Keempat, menyoal tentang program *open suspend* yang hanya berlaku bagi mitra TPI, hal tersebut tidak dapat terbukti dalam persidangan. *Suspend* merupakan hal yang dilakukan jika terjadi pelanggaran kode etik dan hal tersebut berdasarkan sistem algoritma yang ada pada aplikasi Grab seperti kecurangan order fiktif. Yang dimaksud pelanggaran kode etik disini adalah hal yang dilakukan oleh pribadi seseorang dan bukan kendaraan, oleh karenanya baik mitra TPI ataupun non mitra TPI sama-sama dapat mengajukan *open suspend* atas kendaraan yang telah *disuspend* dengan cara mengajukan permohonan kepada Grab selaku pemilik aplikasi.

Non mitra TPI dapat mengajukan *open suspend* jika kesalahan yang dilakukan adalah *non fraud* atau bukan penipuan seperti masalah kebersihan, namun jika dilakukan *fraud* atau penipuan maka akan diputus hubungan mitra dengan Grab. Sedangkan kendaraan PT TPI yang *disuspend* dapat dilakukan *open suspend* karena kendaraan tersebut adalah milik PT TPI.

Menurut penulis, perbedaan *open suspend* terletak pada perbedaan karakteristik antara mitra TPI dan non mitra TPI. Dimana PT TPI merupakan suatu perusahaan angkutan sewa khusus yang menyewakan kendaraannya kepada individu-individu (mitra TPI), yang mana kendaraan tersebut diperoleh dengan cara pembelian ke perusahaan kendaraan bermotor sebagaimana bukti-bukti T.I dan T.II-43 A sampai dengan 43 H, sedangkan non mitra TPI merupakan pemilik kendaraan secara individual atau tidak menyewa kendaraan pada PT TPI. Oleh karena itu, terdapat risiko bisnis atau ketidakadilan jika kesalahan individu yang menyewa kendaraan kepada PT TPI mengakibatkan kendaraan milik PT TPI menjadi tidak dapat dioperasikan karena PT TPI tetap harus menanggung biaya-biaya atas pembelian kendaraan, sehingga tidak terbukti adanya diskriminasi terkait *open suspend*, penulis sepakat dengan hal tersebut.

Kelima, penulis juga sepakat dengan pendapat Hakim Agung mengenai tidak terbuktinya unsur pasar bersangkutan. Sebelumnya, PT TPI dituduh menguasai pasar ASK untuk 4 pasar wilayah geografis yaitu daerah Jabodetabek, Surabaya, Makassar, dan Medan, akan tetapi dalam fakta persidangan baik oleh Tim Investigator KPPU maupun para saksi fakta dan Majelis Komisi KPPU tidak ada bukti berapa besarnya untuk wilayah Jabodetabek pangsa pasar dari para mitra usaha (Koperasi Inkoppol, Koperasi

Jasa Perkumpulan Rental Indonesia, PT Cipta Lestari Trans Sejahtera, dan PT CSM Corporatama) dan perbandingan izin pelaku usaha ASK di Jabodetabek yang memakai aplikasi Grab yaitu berapa besarnya pangsa pasar dari para mitra usaha pelaku usaha angkutan sewa khusus tersebut sebelum dan sesudah membuat perjanjian pemakaian aplikasi Grab dengan PT TPI.

KPPU juga tidak memiliki bukti tertulis atau bukti penelitian/riset maupun bukti saksi tentang berapa jumlah keseluruhan perbandingan pasar aplikasi di Jabodetabek, Makassar, Surabaya, dan Medan dan juga perbandingan pangsa pasar ASK untuk wilayah Jabodetabek, Surabaya, Makassar, dan Medan baik untuk pelaku usaha berbadan hukum dan maupun pelaku usaha individu.

Di lain sisi, menurut ahli Faisal Basri (ahli ekonomi dan mantan Anggota Komisi KPPU) memberikan keterangan ahli dibawah sumpah di depan persidangan perkara ini di KPPU bahwa KPPU seharusnya memiliki bukti survey atau bukti data publik untuk mengetahui penguasaan pasar Kendaraan Sewa Khusus untuk pembuktian Pasal 14 KPPU. Data publik ini biasanya dengan meminta data dari BPS (Badan Pasar Statistik atau meminta dari Lembaga Pemerintah tiap kota misalnya Pemda DKI yang mengeluarkan perizinan. Apabila data belum lengkap maka harusnya KPPU melakukan survei dan metodologi dan *sample random* untuk

mengetahui perbandingan pangsa pasar di tiap kota baik kendaraan yang memakai aplikasi maupun kendaraan konvensional tanpa aplikasi dan apakah ada pelaku usaha yang sebagai saksi untuk mengetahui apakah pelaku usaha ASK tersebut dirugikan akibat posisi dominan dari satu pelaku usaha. Bahwa menurut ahli Faisal Basri yang dianggap menguasai pasar apabila satu pelaku usaha memiliki pangsa pasar 50% sampai dengan 70% dari seluruh pasar.

Pendapat di atas juga diperkuat oleh ahli Prof. Dr. Ningrum Natsya Sirait S.H. Mli, (ahli hukum persaingan usaha) memberikan keterangan ahli dibawah sumpah didepan persidangan KPPU bahwa apabila dalam laporan LPD dari Tim Investigator KPPU menemukan ada penguasaan pasar di 4 wilayah maka harus dihadirkan saksi dari seluruh wilayah sebagai pasar geografis tersebut, Ningrum juga mengatakan bahwa yang dimaksud menguasai pasar apabila memiliki minimum 50% dari pangsa pasar. Oleh sebab itu, penulis sepakat bahwa tidak terbukti adanya penguasaan pasar oleh Grab maupun PT TPI.

Keenam, dalam pertimbangan upaya keberatan ini, penulis tidak menjumpai perihal kebijakan Pemerintah terhadap pembatasan jumlah kuota ASK pada pasar bersangkutan. Namun, melihat poin-poin yang sudah dijelaskan, maka penulis berpandangan bahwa walapun argumen KPPU kuat dalam mendukung terciptanya iklim persaingan usaha yang sehat dan kondusif akan tetapi rasionalisasi

dalam tingkat Putusan Kasasi untuk memutuskan hal terkait tidak adanya pelanggaran Pasal 14 dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 lebih rasional dan legalitasnya lebih tampak, disini penulis melihat bahwa legalitas tampak pada Putusan Kasasi, yang dapat disimpulkan bahwa Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019 telah batal dan tidak lagi berkekuatan hukum.

C. Analisis Praktik Barrier to Entry yang Bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam Perspektif Hukum Ekonomi Syariah

Dalam dunia persaingan usaha sesungguhnya barrier to entry dilarang dengan adanya hambatan yang diciptakan oleh pelaku usaha untuk pelaku usaha lainnya dalam pasar. Menurut penulis, pasar Islam menjamin para pelaku usaha untuk bebas keluar maupun masuk dalam berdagang di pasar, hal ini berdasarkan salah satu kriteria mekanisme pasar yang Islami menurut Ibnu Taimiyah dalam hal persaingan di pasar secara sempurna. Ibnu Taimiyah tidak membenarkan memaksa ataupun menghalangi penduduk dalam menjual barang karena merupakan tindakan yang tidak adil dan ketidakadilan itu dilarang.

Memaksa atau menghalangi maupun menghambat pedagang untuk masuk dalam pasar pada masa sekarang ini merupakan tindakan *barrier to entry* dalam dunia persaingan usaha. Menghalangi atau menyulitkan pelaku usaha lain untuk masuk berdagang/berusaha di pasar, hal ini sesuai dalam firman Allah QS. al- Anfal ayat 36 yang berbunyi:

إِنَّ الَّذِينَ كَفَرُوا يُنْفِقُونَ أَمْوَالَهُمْ لِيَصُدُّوا عَنْ سَبِيلِ اللَّهِ ۖ فَسَيُنْفِقُونَهَا ثُمَّ تَكُونُ عَلَيْهِمْ حَسْرَةً ثُمَّ يُغْلَبُونَ ۗ وَالَّذِينَ كَفَرُوا إِلَىٰ جَهَنَّمَ يُحْشَرُونَ ۗ

“*Sesungguhnya orang-orang yang kafir menafkahkan harta mereka untuk menghalangi (orang) dari jalan Allah. mereka akan menafkahkan harta itu, kemudian menjadi sesalan bagi mereka, dan mereka akan dikalahkan. dan ke dalam Jahannamlah orang-orang yang kafir itu dikumpulkan.*”

Dalam *barrier to entry* pelaku usaha (perorangan/kelompok usaha) tertentu yang telah lama hadir memiliki kemampuan untuk mengontrol mitra usahanya maupun mengontrol daya beli para konsumen agar tidak berpindah pada produk barang dan atau jasa yang ditawarkan oleh pelaku usaha lain.

Menurut penulis, *barrier to entry* dapat digolongkan dalam tindakan *talaqqī al rukbān* yang mana merupakan salah satu tindakan yang dilarang dalam Islam. *Talaqqī al rukbān* merupakan perbuatan pedagang di kota yang menyambut kafilah di perjalanan sebelum sampai di pasar untuk membeli dengan harga murah agar mendapatkan keuntungan berlipat.

Imam Syafi’I berpendapat jika tindakan *talaqqī al rukbān* hukumnya haram jika bertujuan untuk merekayasa penawaran di pasar dengan cara mencegat atau menghalangi masuknya barang maupun masuknya penjual ke dalam pasar, alasan utama pengharaman ini dikarenakan untuk melindungi pihak konsumen. Hal ini juga juga dilarang dalam HR. Bukhari dan Muslim yang artinya:

“Janganlah kalian melakukan talaqqī al rukbān” (HR. Bukhari dan Muslim)

Memperoleh harta kekayaan dalam berdagang dengan cara melakukan *barrier to entry* dalam pasar merupakan sebuah tindakan yang dilarang dalam Islam, karena harta kekayaan tersebut diperoleh dengan cara yang buruk, yakni dengan cara menghalangi/menyulitkan pelaku usaha lain untuk masuk berusaha atau berdagang dalam pasar.

Harus dihilangkannya *barrier to entry* dalam dunia persaingan usaha yang dilakukan oleh perorangan atau kelompok pelaku usaha tertentu mengacu pada kaidah fikih yang menyatakan bahwa kemadaramatan atau keburukan tersebut harus dihilangkan karena menurut hemat penulis dalam sebuah kemadaramatan terdapat kerusakan yang akan mengarah pada rusaknya mekanisme pasar apabila adanya *barrier to entry*.

Ekonomi Islam memang memiliki keunggulan daripada ekonomi kapitalis, terutama dalam berbisnis. Etika yang diterapkan oleh Rasulullah adalah selalu ikhlas, membantu meringankan beban orang lain, selain itu juga yang tak kalah pentingnya adalah jujur, Amanah dan menghindari persaingan yang tidak sehat dalam berbisnis. Persaingan usaha yang sehat akan menjamin keseimbangan antara hak-hak produsen dan konsumen. Indikator dari persaingan sehat adalah tersedianya banyak produsen, harga pasar yang ditentukan berdasarkan keseimbangan antara permintaan dan penawaran, dan peluang yang sama dari setiap usaha, dalam bidang industri dan perdagangan. Adanya persaingan usaha yang

sehat, akan menguntungkan semua pihak termasuk konsumen dan pengusaha kecil, dan produsen sendiri, karena akan menghindari terjadinya konsentrasi kekuatan pada satu atau beberapa usaha tertentu.

Rasulullah SAW memberikan contoh bagaimana bersaing dengan baik ketika berdagang, Rasul tidak pernah melakukan usaha untuk menghancurkan pesaingnya dagangannya, yang beliau lakukan adalah memberikan pelayanan sebaik-baiknya dan menyebutkan spesifikasi barang dagangannya dengan jujur termasuk jika barang tersebut ada cacatnya. Secara alami, hal-hal seperti ini ternyata justru mampu meningkatkan kualitas penjualan dan menarik para pembeli tanpa menghancurkan pedagang lainnya.

Barrier to entry juga terdapat pada pihak pemerintah yang mana melalui hambatan legalitas (*legal barrier to entry*), dalam hal ini pemerintah diberikan aturan dan hak khusus untuk menghambat pelaku usaha lain untuk masuk dalam pasar maupun sektor usaha tertentu, yang mana Pemerintah melalui Badan Usaha Milik Negara (BUMN) diberikan hak khusus untuk menguasai ataupun memonopoli barang dan atau jasa demi hajat orang banyak, sektor usaha BUMN seperti sektor Perusahaan Listrik Negara (PLN). Hal ini diperbolehkan menurut syariah karena menyangkut kemaslahatan.

Namun negara tidak boleh menggunakan kewenangan ini dengan semaunya sendiri, yang bisa merugikan orang banyak sehingga tidak tercapainya tujuan utama yaitu menjaga kemaslahatan. Sebab negara

harus mampu menjamin terciptanya sistem yang kondusif dalam persaingan. Pemerintah tidak diperkenankan memberikan fasilitas khusus kepada seseorang atau sekelompok bisnis semisal tentang teknologi, informasi pasar, pasokan bahan baku, hak monopoli, atau penghapusan pajak. Maka dengan terciptanya persaingan sehat dalam menjalankan usaha, akan menguntungkan bagi semua pihak, terutama kepada konsumen dan dengan adanya kejujuran atau persaingan yang sehat akan membantu kemajuan dalam perekonomian bangsa kita ini.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan pada penulisan yang dilakukan, bentuk-bentuk *barrier to entry* yang bertentangan dengan Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait dengan jasa angkutan sewa khusus adalah: a. Hambatan berupa tindakan-tindakan yang diciptakan oleh praktik perusahaan lama. Umumnya hambatan ini berupa suatu perjanjian terkait pembatasan atau diskriminasi terhadap suatu pasar; b. Hambatan yang terkait dengan keputusan/regulasi oleh suatu perusahaan. Hambatan ini umumnya berupa suatu keputusan/regulasi oleh suatu perusahaan yang merupakan amanat dari undang-undang atau dapat juga berupa perjanjian kontrak yang disepakati oleh perusahaan untuk dituangkan dalam bentuk peraturan perusahaan; c. Pembatasan akses terhadap konsumen. Hambatan ini bisa berupa pembatasan terhadap peredaran barang atau jasa yang dapat menjadi pilihan konsumen; d. Hambatan regulasi oleh Pemerintah.
2. Meskipun argumen KPPU pada Putusan Nomor 13/KPPU-I/2019 memang kuat dalam mendukung terciptanya iklim persaingan usaha yang sehat dan kondusif akan tetapi rasionalisasi dalam tingkat Putusan Pengadilan Negeri maupun Putusan Mahkamah Agung yang memutuskan hal terkait tidak adanya pelanggaran Pasal 14 dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999. Sebab belum terpenuhinya unsur-unsur secara

kumulatif dari Pasal 14 mengenai integrasi vertikal yaitu unsur: menguasai produksi, persaingan usaha tidak sehat, dan merugikan masyarakat serta dari Pasal 19 huruf d belum terpenuhinya secara kumulatif yaitu unsur: dapat mengakibatkan praktek monopoli, persaingan usaha tidak sehat dan/atau merugikan masyarakat, serta melakukan praktik diskriminasi. Fakta dan bukti dalam persidangan juga membuktikan bahwa tidak adanya pelanggaran yang dilakukan oleh Grab dan PT TPI seperti apa yang dituduhkan oleh KPPU. Selain itu, Putusan Pengadilan Negeri dan Putusan Mahkamah Agung lebih rasional dan legalitasnya lebih tampak, disini penulis melihat bahwa legalitas tampak pada Putusan Kasasi Mahkamah Agung Nomor 485 K/Pdt.Sus-KPPU/2021, sehingga dapat disimpulkan bahwa Putusan KPPU Nomor 13/KPPU-I/2019 telah batal dan tidak lagi berkekuatan hukum

3. *Barrier to entry* dalam persaingan usaha tidak diperbolehkan dalam hukum Islam karena mengarah pada praktik monopoli perdagangan dan termasuk *talaqqī al rukbān*, dikarenakan dilakukan dengan tujuan menguntungkan diri sendiri atau kelompok usaha tertentu serta dapat merugikan masyarakat umum. Namun disisi lain hambatan legalitas yang dikhususkan hanya untuk Pemerintah atau Negara, dalam Islam diperbolehkan sebab ini menyangkut hajat orang banyak, hal ini mengacu pada tujuan kemaslahatan umat.

B. Saran

1. Mengenai perkara yang dibatalkan putusannya tersebut hakikatnya menjadi lonceng peringatan sekaligus pembelajaran bagi KPPU secara kelembagaan dan pejabat KPPU yang duduk menjadi Majelis Komisi dalam menangani, menyidangkan, dan mengadili perkara persaingan usaha.
2. Dalam menangani perkara apa pun, KPPU dan Majelis Komisi sudah semestinya sejak awal memperkuat pencarian barang bukti (alat bukti), melakukan verifikasi ulang dan berlapis atas bukti, hingga penggalian secara utuh atas substansi perkara saat pemeriksaan awal hingga pemeriksaan lanjutan. Yang paling penting adalah bukan seberapa banyak jumlah (kuantitas) bukti tapi kualitas bukti. Artinya kualitas bukti dan pembuktian menjadi fokus yang tak bisa dielakkan. KPPU dan Majelis Komisi tak boleh sekadar menjatuhkan sanksi denda dengan jumlah fantastis tanpa alasan dan pertimbangan yang matang dan faktual.
3. Proses pemeriksaan hingga pembuktian perkara sengketa persaingan usaha seyogianya diarahkan pada peningkatan kualitas dan bertuah. Segala hambatan, tantangan, dan masalah yang muncul tak perlu membuat Komisi menyurutkan langkah. Segalanya dipetakan secara terukur, kemudian dipecahkan dan diselesaikan sesuai dengan kemampuan Komisi dan para personel di dalamnya.
4. Sebaiknya Menteri Perhubungan segera merevisi Peraturan Menteri Perhubungan No. 118/2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa

Khusus saat ini dengan membuat peraturan menteri perhubungan yang baru, yaitu dengan menghapus kebijakan penetapan kuota terhadap angkutan sewa khusus di tiap daerah dan dalam membuat aturan mengenai penyelenggaraan angkutan sewa khusus harus memperhatikan prinsip-prinsip hukum persaingan usaha.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Manan, Abdul. *Hukum Ekonomi Syariah: dalam Perspektif Keuangan Peradilan Agama*. Jakarta: Prenada Media, 2016.
- Ad-Dahduh, Salman Nashif. *Buku Pintar Muslim: Panduan Kesempurnaan dan Kesuksesan Hidup terj. Salafuddin Abu Sayyid*. Beirut: Dar Al-Basya'ir Al-Islamiyyah, 2004.
- Adipura, Wisnu Marta. *Metodologi Riset Komunikasi: Panduan untuk Melakukan Penulisan Komunikasi*. Yogyakarta: Balai Kajian dan Pengembangan Informasi Yogyakarta dan Pusat Kajian Media dan Budaya Populer Yogyakarta, 2008.
- Ahmad, Arifin. *Membumikan Ekonomi Syariah di Indonesia*. Jakarta: Pramuda Jakarta, 2008.
- Al-As Qalani, Ibnu Hajar. *Bulughul Maram dan Dalil-Dalil Hukum*. Jakarta: Gema Insani, 2015.
- Al-Buhûti, *Kasysyâf al-Qinâ' Juz II* Lihat juga *Ibn Qudâmah, Al-Mughnî Juz IV*, hlm. 166.
- Al-Dasûqî, Syams Al-Dîn Muhammad Ibn. *'Urfah Hâsyiyat al-Dasûqî 'alâ al-Syarh al-Kabîr Juz III*. Bayrût: Dâr al-Fikr, t.t.
- Al-Marbawi, Syaikh H Muhammad Idris Abdul Rauf. *Kamus Idris Al-Marbawi Arab Melayu*. Kuala Lumpur: Darul Fikir, 1990.
- Al-Muhallâ, Jalâl Al-Dîn Muhammad Ibn Ahmad. *Syarh Jalâl al-Dîn al-Muhallâ 'alâ Minhâj al- Thâlibîn Juz II*. Bayrût: Dâr al-Fikr, t.t.
- Al-Syawkânî, Muhammad Ibn 'Alî Ibn Muhammad. *Nayl al-Awthâr Juz V*. Al-Qâhirah: Maktabah wa Mathba'ah Mushthafâ al-Bâbî al-Halibî wa Awlâdih, t.t.
- Anggraini, A. M. Tri, "Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat *Perse Illegal atau Rule of Reason*". Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2003.
- An-Nawawi, Imam. *Syarah Sahih Muslim* terj. Ahmad Khatib. Jakarta: Pustaka Azzam, 2011.
- Anonim. *Al-Qur'an dan Terjemahannya*. Jakarta: Diponegoro, 2000), hlm. 78.
- Arto, Mukti. *Praktik Perkara Perdata Pada Pengadilan Agama*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 1996.
- Asshiddiqie, Jimly. *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi*. Jakarta: Jakarta Sumber Agung, 2006.

- Badroen, Faisal, dkk. *Etika Bisnis dalam Islam* (Jakarta: Kencana, 2006), hlm. 99.
- Darussalam, A. *Etika Bisnis dalam Perspektif Hadis*. Makassar: Alauddin University Press, 2011.
- Harahap, M.Yahya. *Hukum Acara Perdata*. Jakarta: Sinar Grafika, 2005.
- Haroen, Nasroen. *Ushul Fiqh 1*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1997.
- Haroen, Nasrun. *Fiqh Muamalah*. Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000.
- Hermansyah, *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia* (Jakarta: Kencana, 2008), hlm. 38.
- Hermansyah, *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*. Jakarta: Kencana, 2008.
- Ibrahim, Johny. *Hukum Persaingan Usaha*. Malang: Bayu Media, 2006.
- Indriantoro, Nur, Bambang Supomo. *Metodologi Penulisan Bisnis untuk Akuntansi dan Manajemen*. Yogyakarta: BPFE, 2002.
- Junus, Mahmud. *Kamus Arab-Indonesia*. Jakarta: Yayasan Penyelenggara Penterjemah & Pentafsir Al Qur'an, 1973.
- Kotler, Philip, Kevi Lane Keller. *A Framework for Marketing Management*. t.k: Prentice Hall, 2001.
- Lubis, Andi Fahmi, dkk. *Hukum Persaingan Usaha Antara Teks & Konteks*. Jakarta: GTZ, 2009.
- Makarao, Moh. Taufik. *Pokok-pokok Hukum Acara Perdata*. Jakarta: PT Rineka Cipta, 2004.
- Manan, Abdul. *Penerapan Hukum Acara Perdata di Lingkungan Pengadilan Agama*. Jakarta: Kencana, 2008.
- Margono, Suyud. *Hukum Anti Monopoli*. Jakarta: Sinar Grafika, 2009.
- Margono, Suyud. *Hukum Anti Monopoli*. Jakarta: Sinar Grafika, 2009.
- Maulana, Insan Budi. *Catatan Singkat Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2000.
- Maulana, Insan Budi. *Catatan Singkat Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2000.
- Mertokusumo, Sudikno. *Hukum Acara Perdata Indonesia*. Yogyakarta: Liberty, 1993.
- Moleong, Lexy J. *Metodologi Penulisan Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Muhammad, Abdul Kadir. *Hukum Acara Perdata Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1992.
- Muhammad, *Etika Bisnis Islam*. Yogyakarta: UPP AMP YPKN, 2004.

- Mujahidin, Ahmad. *Pembaharuan Hukum Acara Peradilan Agama*. Bogor: Ghalia Indonesia, 2012.
- Munir, Misbahul, A Djamaluddin. *Ekonomi Qur'ani*. Malang: UIN-Malang Press, 2006.
- Nugroho, Susanti Adi. *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*. Jakarta: Kencana, 2012.
- Pompe, Sebastian, dkk. *Ikhtisar Ketentuan Hukum Persaingan Usaha*. Jakarta: The Indonesia Netherlands National Legal Reform, 2010),. hlm. 272.
- Prayoga, Ayudha D. *Persaingan Usaha dan Hukum yang Mengaturinya di Indonesia*. Jakarta: Proyek ELIPS, 2000.
- Rahardja, Prathama, Mandala Manurung. *Teori Ekonomi Mikro Suatu Pengantar*. Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, 1999.
- Rokan, Mustafa Kamal. *Hukum Persaingan Usaha, Teori Dan Praktiknya Di Indonesia*. Jakarta: Rajawali Press, 2010.
- Semiawan, Conny R. *Metodologi Penulisan Kualitatif Jenis, Karakteristik dan Keunggulannya* Cikarang: Grasindo, 2010,
- Silondae, Arus Akbar dan Wirawan B. Ilyas. *Pokok-Pokok Hukum Bisnis*. Jakarta: Salemba Empat, 2011.
- Sirait , Ningrum Natasya. *Hukum Persaingan di Indonesia*. Medan: Pustaka Bangsa Press, 2004.
- Soeparmono. *Hukum Acara Perdata dan Yurisprudensi*. Bandung: Mandar Maju, 2005.
- Suharsil, Mohammad Taufik Makarao. *Hukum Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat di Indonesia*. Bogor: Penerbit Ghalia Indonesia, 2010.
- Sujarweni, Wiratna. *Metodologi Penulisan*. Yogyakarta: PT Pustaka Baru Press, 2014.
- Tjakranegara, Soegijanta. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta, 2006.

JURNAL

- Aziah, Ayu, Popon Rabia Adawia. "Analisis Perkembangan Industri Angkutan Online di Era Inovasi Disruptif (Studi Kasus PT GO-JEK Indonesia)". *Jurnal Humaniora Bina Sarana Informatika*. Vol. 18 No. 2, September 2018. <https://ejournal.bsi.ac.id>.

- Dewantara, Reka. "Rekonseptualisasi Asas Demokrasi Ekonomi Dalam Konstitusi Indonesia". *Jurnal Arena Hukum*. Vol. 7, no. 2, 2014. <https://arenahukum.ub.ac.id>.
- Hanifah, Ilmi. "Praktik Monopoli yang Dilakukan oleh Perusahaan Air Minum Dalam Kemasan (Studi Kasus Putusan KPPU Nomor 22/KPPU-I/2016)". *Jurnal Jurist-Diction*. Vol. 2, no. 1, Januari 2019. <https://e-journal.unair.ac.id>.
- McAfee, R. Preston. "What is Barrier to Entry". *The American Economic Review*. Vol. 94, no. 2, Mei 2004.
- Meilia, Maya, Darania Anisa. "Persaingan Usaha Tidak Sehat di Indonesia Menurut Hukum ekonomi syariah dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat". *El-Jizya: Jurnal Ekonomi Islam*. Vol. 7, no.1, Juni 2019. <jurnal.stebilampung.ac.id>.
- Mujahidin, Akhmad. "Etika Bisnis dalam Islam". *Jurnal Hukum Islam*. Vol. 4, no. 2, Desember 2005. <https://ejournal.uin-suka.ac.id>.
- Mujiatun, Siti. "Kebijakan Moneter Dan Fiskal Dalam Islam". *Jurnal Ekonomikawan*. Vol 14, no. 1, 2014. <https://jurnal.umsu.ac.id>.
- Widjaja, Vanessa, Ariawan Gunadi, "Analisis Terhadap Intergasi Vertikal Ditinjau dari Pasal 14 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Studi Kasus Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPPU-I/2019)". *Jurnal Hukum Adigama*. Vol. 3, no. 2, Desember 2020. <https://journal.untar.ac.id>.

SKRIPSI

- Habibi, Pratiwi, "Prinsip Itikad Baik dalam Perjanjian yang Dilarang Studi Terhadap Putusan Nomor 01/Pdt.KPPU/2013/PN.Jkt.Ut". *Tesis*. Medan: Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, 2017.

Kaisar, Mohammad Gadmon, “*Barrier to Entry* Ditinjau dari Pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Konsep *Rule of Reason* dalam Putusan KPPU tentang Jasa Pelayanan Taksi di Bandara Hasanuddin (Nomor 18/KPPU-I/2009) dan di Bandara Juanda Surabaya (Nomor 20/KPPU-I/2009)”. *Tesis*. Jakarta: Universitas Indonesia, 2013.

Meryanti, Dewi. “Praktik Monopoli dalam Industri Air Bersih di Pulau Batam Ditinjau dari Hukum Persaingan Usaha (Studi Kasus Perkara No. 11/KPPU-I/2008 tentang Praktik Monopoli oleh PT. Adhy Tirta Batam)”. *Tesis*. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2012.

Pratiwi, Nadzar Ageng. “Analisis Hukum Ekonomi Syariah terhadap *Barrier to Entry* dalam Hukum Persaingan Usaha di Indonesia”. *Skripsi*. Semarang: UIN Walisongo Semarang, 2018.

Sihombing, Mei Indah Sari. “Tinjauan Yuridis Mengenai Putusan Pengadilan Negeri Nomor: 468/Pdt.P/2020/Pn Jkt Sel Tentang Pembatalan Putusan KPPU Nomor: 13/KPPU-I/2019 Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 Ayat (2) Dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat oleh Jasa Angkutan Sewa Khusus”. *Skripsi*. Medan: Universitas Sumatera Utara, 2021.

Yusroni, Hanif. “Praktik Diskriminasi terhadap Mitra Mandiri Grab dalam Program *Gold Driver* Grab Indonesia”. *Skripsi*. Jember: Universitas Jember, 2020.

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia Nomor 37/P/HUM/201

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor Peraturan Menteri 17 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2019 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Salinan Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 13/KPPU-I/2019 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 14, Pasal 15 ayat (2) dan Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 terkait Jasa Angkutan Sewa Khusus.

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

INTERNET

Al Hikam, Herdi Alif. “Terseret Perkara Grab di KPPU, Siapa sih PT TPI?”.

<https://finance.detik.com>.

Anonim,. “KPPU Sorot Penyelesaian Sengketa Usaha dalam UU Cipta Kerja”.

<https://cnnindonesia.com>.

_____. “Ini Ketentuan Persaingan Usaha Pasca Berlakunya UU Cipta Kerja”.

<https://www.smartlegal.id>.

_____. “Ojek Online Sah Jadi Angkutan Umum Awal Februari”.

<https://www.cnnindonesia.com>.

Appkey. “Perkembangan Transportasi Ojek Online di Indonesia”.

<https://markey.id>.

Baihaqi, Bari. “Ekonomi Digital Dianggap Munculkan Persaingan Tak Sehat”.

<https://neraca.co.id>.

Cahyani, Dewi Rina. “Awal Mula KPPU Seret Grab ke Meja Hijau, Diskriminasi Order Taksi”. <https://bisnis.tempo.co>.

Heriani, Fitri Novia, “Dihukum Denda Rp 30 Miliar oleh KPPU, Ini Respons Grab”. <https://hukumonline.com>.

Heriani, Fitri Novita. “4 Poin Penting Terkait Penegakan Hukum Persaingan Usaha dalam UU Cipta Kerja”. <https://www.hukumonline.com>.

Kurniadi Dedy, Co Lawyers. “Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Pasca UU Cipta Kerja”. <https://dedykurniadi.com>.

LKPU FH UI. “LKPU FH UI Menilai Pengenaan Denda dalam Perkara Pelanggaran Ketentuan Persaingan Usaha oleh Grab”. <https://law.ui.ac.id>.

Qur’aini, Hamalatul. “KPPU Duga Grab dan PT TPI Langgar 3 Pasal Ini”. <https://hukumonline.com>.

Setiawan, Samhis. “Pengertian Transportasi”. <https://gurupendidikan.co.id>.

Utama, Lazuardhi, Putra Nasution. “Diskriminasi Order Driver KPPU”.

<https://viva.co.id>

