

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS

A. Penerapan Tarif Batas Bawah Penerbangan Ditinjau dari Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Tidak Sehat.

Peraturan tarif batas bawah dalam PM No. 14 Tahun 2016 disahkan pada 21 Januari 2016 dan mulai berlaku pada 28 Januari 2016. Jika kita lihat adanya penerapan batas bawah ini, memperlihatkan adanya upaya pemerintah dalam menjaga persaingan usaha antar pelaku tetap kondusif. Karena jika tidak ada batasan penerapan tarif bawah, maka penerapan tarif ini akan seperti penerbangan kelas non-ekonomi, artinya tarif ditentukan oleh mekanisme pasar. Sehingga perusahaan bisa saja menjual tiket dibawah biaya operasional, dan perusahaan pesaing yang tidak mampu bertahan dampaknya akan mengalami gulung tikar.

Seperti yang terjadi pada awal tahun 2000-an, sejumlah perusahaan penerbangan tutup. Diantaranya Bayu Air (2003), Seulawah Air (2004), Bali Air (2005), Bouraq (2006) dan Adam Air (2008). Tutupnya perusahaan diatas dikarenakan adanya sisi buruk dari deregulasi industri penerbangan indonesia

dan perebutan penumpang yang mengarah pada persaingan tidak sehat. Hal ini diindikasikan dengan adanya perang harga antar perusahaan penerbangan.¹

Dalam teori ekonomi penetapan harga merupakan kebijakan pemerintah dalam mengendalikan harga di pasar. Tujuannya untuk melindungi dan mengendalikan harga produk-produk tertentu, sehingga tidak menimbulkan masalah yang merugikan, baik konsumen maupun produsen. Ada dua bentuk kebijakan penetapan harga yaitu kebijakan harga terendah (*floor price*) dan kebijakan harga tertinggi (*ceiling price*).²

Kebijakan harga terendah merupakan harga minimum yang ditetapkan oleh pemerintah terhadap produk-produk tertentu, hal tersebut dilakukan pemerintah karena menganggap harga yang terjadi di pasar terlalu rendah sehingga ditetapkanlah harga terendahnya (harga akan ditetapkan di atas harga pasar).³

Penerapan tarif batas bawah dalam PM No 14 Tahun 2016 ini merupakan salah satu kebijakan pemerintah dalam menjaga agar penerapan tarif penerbangan tidak terlalu rendah. Di dalam PM No 14 Tahun 2016 disebutkan bahwa tarif batas bawah penumpang serendah-rendahnya 30% dari tarif batas atas. Hal tersebut tercantum didalam Pasal 9 ayat (3) menjelaskan bahwa badan usaha angkutan udara dalam menetapkan tarif

¹ Andhi Pahlevi, Syuhada Sufian dan Idris , “Analisis Pengaruh Tarif Penerbangan, Jumlah Penerbangan dan Pendapatan Perkapita dalam Meningkatkan Jumlah Penumpang”, *Jurnal Bisnis Strategi*, 22:51, Juli 2013.

² Lia Amaliawati dan Asfia Murni, 2014, *Ekonomika Mikro*, Bandung: Refika Aditama, hlm.92

³ *Ibid.*,

batas bawah penumpang pelayanan kelas ekonomi serendah-rendahnya 30% dari batas atas sesuai kelompok pelayanan yang diberikan.⁴

Pengaturan tarif angkutan udara di Indonesia semakin baik, terinci, jelas dan telah sesuai dengan filosofi pengaturan tarif angkutan udara yaitu menyeimbangkan kepentingan konsumen dan kepelembagaan pelaku usaha. Meskipun banyak mengalami perubahan peraturan khususnya pada tahun 2014 namun hal tersebut dilakukan dalam rangka menciptakan tarif yang wajar, mencegah terjadinya persaingan usaha tidak sehat dan mewujudkan perlindungan terhadap konsumen angkutan udara terutama dalam hal keselamatan, keamanan, dan kenyamanan. Pemerintah dalam menetapkan peraturan mengenai tarif semakin baik, rinci dan jelas dapat dilihat pada :⁵

1. Adanya ketentuan mengenai komponen perhitungan tarif berdasarkan tarif jarak, pajak, iuran wajib asuransi, dan biaya tustlah atau tambahan (*surcharge*)
2. Penetapan tarif batas atas, tarif referensi, penetapan prosentase tarif batas bawah dan pada peraturan terakhir tahun 2016 dibuat perhitungan secara terinci dan jelas mengenai tarif batas atas dan tarif batas bawah setiap rute penerbagan. Semua penetapan tarif tersebut juga selalu mempertimbangkan kondisi ekonomi, sosial, dan politik seperti fluktuasi

⁴ Pasal 9 ayat (3) PM No.14 Tahun 2016. Tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

⁵ Glory Rumondang S, Siti Mahmudah dan Sartika Nanda L, *Tinjauan Yuridis Terhadap Pelaksanaan Perlindungan Konsumen Dalam Pengangkutan Udara Melalui Penetapan Tarif (Berdasarkan UU No. 8 Tahun 1999)*, *Diponegoro Law Review*, 2:6, 2016.

nilai rupiah dan biaya operasional pesawat yang terkait dengan harga avtur, *sparepart* pesawat dan lain-lain.

3. Penerapan tarif berdasarkan kelompok pelayanan yaitu *full services* (setinggi-tingginya 100% dari tarif maksimum), *medium services* (setinggi-tingginya 90% dari tarif maksimum), *no frills* (setinggi-tingginya 85% dari tarif maksimum).

Contoh penerapan tarif batas bawah ini adalah rute penerbangan jakarta - jogja pada tarif batas atas diterapkan sebesar Rp. 998.000,- maka tarif terendahnya adalah 30% dari batas atas yaitu Rp. 299.000,- tarif ini berlaku untuk pesawat niaga berjadwal dalam negeri (Pesawat Jet). Penerapan harga tersebut merupakan perhitungan yang sudah menjadi patokan bagi pengusaha untuk menerapkan tarif penerbangan. Sehingga pelaku usaha tidak boleh menerapkan tarif dibawah batas yang telah ditentukan. Bilamana perusahaan penerbangan menetapkan harga jual tiket lebih rendah dibandingkan dengan tarif batas bawah, maka Direktur Jendral Perhubungan Udara segera melakukan pengawasan khusus terhadap perusahaan transportasi udara niaga berjadwal yang bersangkutan.⁶

Tarif mempunyai peran yang sangat penting dalam angkutan penerbangan udara baik bagi perusahaan penerbangan, pengguna jasa angkutan udara maupun bagi pemerintah. Bagi perusahaan penerbangan tarif merupakan sumber pendapatan perusahaan penerbangan, tarif yang tinggi

⁶ H.K. Martono dan Amad Sudiro, *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*, *Loc. cit.*

dapat menjaga kesehatan keuangan perusahaan penerbangan, sebaliknya tarif yang terlalu rendah dapat mengancam kelangsungan hidup perusahaan penerbangan. Bagi penumpang tarif yang murah penumpang dapat menikmati jasa angkutan udara, sebaliknya tarif yang mahal penumpang tidak dapat menikmati jasa angkutan udara. Bagi pemerintah, tarif merupakan sarana untuk mengendalikan keseimbangan antara kebutuhan masyarakat atas jasa angkutan udara dengan kelangsungan hidup perusahaan penerbangan.⁷

Tabel 1

Alasan Pemilihan Maskapai Penerbangan Udara

No.	Alasan	Jumlah	%
1	Harga murah	168	28.00
2	Pelayanan baik	108	18.00
3	Tepat waktu	42	7.00
4	Keamanan/keselamatan	37	6.17
5	Jadwal/ jaringan banyak	36	6.00
6	Kenyamanan	34	5.67
7	Dipesankan kantor	28	4.67
8	Kebiasaan	19	3.17
9	Kepercayaan/pengalaman	14	2.33
10	Fasilitas	13	2.17
11	Makanannya enak	4	0.67
12	Lainnya	116	19.33
Jumlah Keseluruhan		619	100

Sumber: YLKI, www.bappenas.go.id, terakhir kali diakses 01 September 2009

Tabel 1 di atas menunjukkan beberapa alasan yang dipakai oleh responden dalam memilih salah satu maskapai penerbangan udara. Survey ini dilakukan terhadap 619 orang responden penumpang pesawat udara di

⁷ *Ibid.*, hlm.105.

bandara Soekarno Hatta Cengkareng Jakarta, Polonia Medan, Adi Sucipto Yogyakarta, Hang Nadim Batam dan Sultan Syarif Kasim II Pekanbaru.⁸

Selain itu survey terhadap 619 responden tersebut menjelaskan bahwa, sebanyak 32,8% berpendapat bahwa persaingan harga tiket pesawat terbang seharusnya dibiarkan karena konsumen dapat diuntungkan dari adanya persaingan tersebut. Sebanyak 41,3% responden kurang setuju bahwa persaingan harga tiket antar maskapai penerbangan akan merugikan maskapai penerbangan lainnya. Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa persaingan antara operator angkutan udara memberikan keuntungan kepada konsumen karena konsumen dapat memperoleh kemudahan dalam memilih operator angkutan udara yang memberikan penawaran harga tiket terendah. Meskipun demikian sebanyak 35,8% orang responden setuju apabila pemerintah tetap perlu untuk membuat aturan yang ketat tentang harga tiket pesawat terbang.⁹

Harga memiliki dua peranan utama dalam proses pengambilan keputusan para pembeli, yaitu peranan alokasi dan peranan informasi. Peranan alokasi dari harga adalah fungsi harga dalam membantu para pembeli untuk memutuskan cara memperoleh manfaat atau utilitas tertinggi yang diharapkan berdasarkan kekuatan membelinya, fungsi harga bisa dikatakan sebagai lambang kekuatan. Bila permintaan akan melonjak maka harga turut

⁸ Sirait, Ningrum N, Nasution, Bismar dan Sunarmi, *Eksistensi Low Cost Carrier Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha*, <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/19944/4/Chapter%20I.pdf>, diakses pada 29-01-2017. Pukul 22.15 WIB

⁹ *Ibid.*,

melonjak, dan sebaliknya bila permintaan itu turun maka harga juga turun, tergantung bagaimana punya peluang untuk memilih situasi.¹⁰

Selain itu harga bagi perusahaan mempunyai peran yang besar, Karena harga merupakan satu-satunya bauran pemasaran yang mendatangkan pendapatan. Harga produk adalah determinan utama bagi permintaan pasar atas suatu produk bersangkutan. Selain itu harga juga mempengaruhi posisi bersaing dan pangsa pasar perusahaan. Dampaknya, harga berpengaruh pada pendapatan dan laba bersih perusahaan.¹¹

Sehingga pengaturan harga ini sangatlah diperlukan, mengingat apabila harga tidak dibatasi maka pelaku usaha dapat menetapkan harga sesukanya. Jika penetapan harga oleh pelaku usaha terlalu rendah dibandingkan dengan pelaku usaha lain dan untuk tujuan menyingkirkan pelaku usaha lain, maka hal tersebut bisa disebut sebagai *Predatory pricing*.

Predatory pricing ini telah diatur didalam Pasal 20 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, dimana dinyatakan bahwa Pelaku usaha dilarang melakukan pemasokan barang atau jasa dengan cara melakukan jual beli atau menetapkan harga yang sangat rendah dengan maksud untuk menyingkirkan atau mematikan usaha pesaingnya di pasar bersangkutan sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

¹⁰ Husnul Azmi Ritonga, 2015, *Tinjauan Hukum terhadap penerapan harga tiket pesawat udara pada maskapai garuda indonesia untuk penerbangan domestik*, Jakarta: UIN Hidayatullah, hlm.59.

¹¹ Fandy Tjiptono, 2014, *Pemasaran Jasa (Prinsip-Penerapan-Penelitian)*, Yogyakarta: Penerbit Andi, hlm.192.

Dari sudut pandang UU Persaingan Usaha, adanya praktek *predatory pricing* dapat dianggap sebagai salah satu praktek persaingan usaha tidak sehat karena dengan adanya penawaran harga suatu produk di bawah harga rata-rata pasar untuk jangka waktu yang lama akan menyebabkan produk sejenisnya tidak laku dan pada akhirnya dapat menyebabkan produsen dari produk tersebut akan mati. Setelah pesaing keluar dari pasar tersebut, maka pelaku usaha yang melakukan praktek *predatory price* ini akan menjadi satu-satunya pelaku usaha dipasar tersebut sehingga maskapai ini dapat menentukan harga tiket dengan sewenang-wenang.¹²

Predatory pricing sebenarnya adalah hasil dari perang harga tidak sehat antara pelaku usaha dalam rangka merebut pasar. Strategi yang tidak sehat ini pada umumnya beralasan bahwa harga yang ditawarkan adalah merupakan hasil kinerja peningkatan efisiensi perusahaan.¹³ *Predatory pricing* merupakan strategi penetapan harga oleh pelaku usaha untuk menyingkirkan pesaingnya dari pasar bersangkutan dalam upaya mempertahankan posisinya sebagai monopolis atau dominan.¹⁴

Pada jangka pendek, jual rugi sangat menguntungkan konsumen, namun setelah menyingkirkan pesaing dari pasar dan menghambat calon pesaing baru, pelaku usaha dominan atau pelaku usaha *incumbent* tersebut mengharap dapat menaikkan harga secara signifikan. Umumnya harga yang

¹² Sirait, Ningrum N, Nasution, Bismar dan Sunarmi, *Eksistensi Low Cost Carrier Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha*, Loc. cit.

¹³ Elips, 2000, *Hukum Persaingan Usaha*, Jakarta: Elips. hlm.100.

¹⁴ Rahmadi Usman, 2013, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 442.

ditetapkan untuk menutupi kerugian tersebut merupakan harga monopoli (yang lebih tinggi) sehingga dapat merugikan konsumen. Praktik ini adalah upaya untuk memaksimalkan keuntungan dan menutup kerugian yang ditimbulkan ketika melakukan jual rugi atau harga rendah.¹⁵

Unsur-unsur yang harus diperhatikan sebelum menuduh pelaku usaha atau perusahaan melakukan praktik *predatory pricing*, yaitu :¹⁶

1. Harus dibuktikan bahwa perusahaan tersebut menjual produksinya dengan harga rugi (menjual dibawah biaya rata-rata). Jika perusahaan menjual dengan harga rendah, namun tidak merugi, maka perusahaan tersebut bersaing secara sehat. Perusahaan tersebut dapat menjual harga dengan rendah karena jauh lebih efisien dari pesaing-pesaingnya;
2. Jika terbukti perusahaan menjual dengan harga rugi, masih harus dibuktikan bahwa perusahaan tersebut memiliki kemampuan yang memungkinkan untuk menjual rugi disebabkan adakalanya penjual melakukan jual rugi untuk menghindari potensi kerugian yang lebih lanjut atau untuk sekedar mendapatkan dana untuk keluar dari pasar (usaha);
3. Telah ditunjukkan bahwa perusahaan hanya akan menerapkan *predatory pricing* jika perusahaan yakin akan dapat menutup kerugian ditahap awal dengan menerapkan harga yang sangat tinggi (*supra competitive*) ditahap berikutnya.

¹⁵ *Ibid.*, hlm. 443.

¹⁶ *Ibid.*, hlm. 440.

Selain memperhatikan unsur-unsur dalam menentukan *predatory pricing*, dapat dilakukan dengan dua tes, adapun tes tersebut adalah sebagai berikut:¹⁷

1. *Above-Cost Test*;
 2. *Limit-Pricing Strategy*.
- a. *Above-cost test*

Suatu pelaku usaha tetap bisa dianggap mengandung maksud untuk menyingkirkan atau mematikan usaha pesaingnya meskipun menetapkan harga jual barang dan atau jasanya diatas biaya produksi rata-rata (*ATC*). Tetapi pada umumnya harga yang ditetapkan sangat rendah sehingga menurunkan keuntungan maksimum jangka pendek.¹⁸

Dengan mengorbankan sebagian keuntungannya, pelaku usaha *incumbent* pada umumnya akan membiarkan pelaku usaha pesaingnya berada tetap di luar pasar. Apabila hal ini telah terpenuhi, maka selanjutnya pelaku usaha *incumbent* akan berusaha memperoleh keuntungan yang melebihi tingkat keuntungan yang diperoleh dari pasar persaingan sempurna.¹⁹

- b. *Limit-pricing strategy*

Strategi penetapan harga, yang dikenal sebagai *Limit-Pricing Strategy* diidentifikasi dengan keinginan pelaku usaha monopolis atau dominan untuk melindungi posisinya dengan cara melakukan

¹⁷ *Ibid.*, hlm. 470.

¹⁸ *Ibid.*,

¹⁹ *Ibid.*,

pemotongan harga secara substansial atau melakukan peningkatan produksi secara signifikan. Hal ini dilakukan untuk tidak memberi kesempatan atau daya tarik pada pelaku usaha baru untuk masuk ke dalam industri, sehingga pelaku usaha monopolis dapat tetap mempertahankan posisi dominannya.²⁰

Dalam menentukan pelaku usaha melakukan *predatory pricing* atau tidak, dapat menggunakan pendekatan *Rule of reason*. Pendekatan ini menyatakan bahwa suatu perbuatan yang dituduhkan melanggar hukum persaingan, harus dipertimbangkan keadaan disekitar kasus untuk menentukan apakah perbuatan itu membatasi persaingan secara tidak patut.²¹

Selain itu dalam pendekatan *rule of reason*, kepatutan dan validitas hambatan perdagangan ditentukan oleh kepatutan berdasarkan asas hukum dan kewajiban untuk menerapkan dan melaksanakan kepentingan umum yang termuat dalam peraturan perundang-undangan.²²

Berbeda dengan *per-se illegal*, penggunaan pendekatan *rule of reason* memungkinkan pengadilan untuk melakukan interpretasi terhadap Undang-undang. Keunggulan *rule of reason* adalah menggunakan analisis ekonomi untuk mencapai efisiensi guna mengetahui dengan pasti, yaitu apakah suatu tindakan pelaku usaha memiliki implikasi kepada persaingan. Dengan kata lain, apakah suatu tindakan dianggap menghambat persaingan atau

²⁰ *Ibid.*,

²¹ Susanti Adi Nugroho ,2012, *Hukum Persaingan usaha di Indonesia*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, hlm.696.

²² *Ibid.*, hlm.695.

mendorong persaingan. Sebaliknya jika menerapkan *per-se illegal*, maka tindakan pelaku usaha tertentu selalu dianggap melanggar Undang-undang tanpa harus membuktikan akibatnya lebih lanjut.²³

Untuk melihat seorang pelaku usaha melakukan *predatory pricing*, harus dilakukan penelitian dengan sangat hati-hati. Secara umum *predatory price* terjadi dalam hal harga produk dibawah harga normal dari produk sejenisnya. Selanjutnya apabila suatu produk ditawarkan untuk jangka waktu tertentu dengan harga di bawah rata-rata *total cost* untuk menghasilkan produk tersebut, bisa dikategorikan sebagai *predatory price*. *Total cost* di sini adalah jumlah dari biaya tetap (*fixed cost*) dan biaya variabel (*variable cost*) ditambah lagi dengan biaya penjualan dan biaya administrasi serta biaya lain-lain.²⁴

Total Variable Cost (TVC) merupakan keseluruhan biaya yang dikeluarkan produsen untuk menghasilkan barang maupun jasa yang digunakan untuk membeli input nilainya dapat berubah dengan mudah dalam waktu yang singkat atau dengan kata lain adalah besarnya biaya yang dipengaruhi oleh besar kecilnya output yang dihasilkan, sebagai contoh biaya bahan baku, bahan bakar, penggunaan peralatan dan sebagainya.²⁵

²³ Kumalasari, Devi Meyliana S, 2013, *Hukum Persaingan Usaha (Studi Konsep Pembuktian Terhadap Perjanjian Penetapan Harga Dalam Persaingan Usaha)*, Malang: Setara Press, hlm.17.

²⁴ Sirait, Ningrum N, Nasution, Bismar dan Sunarmi, *Eksistensi Low Cost Carrier Ditinjau Dari Hukum Persaingan Usaha, Loc. Cit.*

²⁵ Lia Amaliawiati dan Asfia Murni, *Ekonomika Mikro, Op. Cit.* hlm.206.

Menurut penulis bahwa pemberlakuan tarif batas bawah tersebut tidaklah memenuhi unsur dalam *predatory pricing*. Mengingat dari pengamatan penulis dalam situs penjualan tiket online, kebanyakan dari para pelaku usaha menerapkan tarif diatas tarif batas bawah. Selain itu Menurut Kepala Pusat Komunikasi (Kapuskom) Kemenhub JA Barata Pemberlakuan tarif batas bawah ini juga dihitung dengan memperhatikan empat komponen yaitu tarif jarak yakni besaran tarif per rute penerbangan per satu kali penerbangan, pajak yakni dari segi PPN, iuran wajib asuransi dan passenger service charge serta biaya tambahan bila ada.²⁶

Namun, yang perlu menjadi perhatian adalah batasan tentang berapa jumlah minimal penumpang untuk satu kali penerbangan. karena penulis belum menemukan di dalam Undang-Undang Penerbangan maupun dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2016. Mengingat jika jumlah penumpang pada satu kali penerbangan hanya sedikit dan biaya operasional perusahaan cukup besar maka dapat terjadi ketidak seimbangan antara pemasukan dan biaya operasional perusahaan penerbangan. Meskipun, pada umumnya transportasi udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*) mempunyai ciri-ciri antara lain transportasi udara tersebut disediakan untuk penumpang yang menilai waktu lebih berharga dibandingkan dengan nilai uang, pesawat udara tetap tinggal landas sesuai dengan jadwal penerbangan yang diumumkan walaupun pesawat udara belum penuh, biasanya harga

²⁶ Disfiyant Glienmourinsie, *Tarif Batas Atas dan Bawah Pesawat Turun 5%*, <http://ekbis.sindonews.com/read/1084493/34/tarif-batas-atas-dan-bawah-pesawat-turun-5-1455179556> diakses pada 29-01-2017, Pukul 19.30 Wib

tiketnya lebih mahal dibandingkan dengan transportasi udara niaga tidak berjadwal.²⁷

Tabel 2
Penerapan Tarif

Jakarta (JKT) sampai Yogyakarta (JOG) Ubah Pencarian ▾
Selasa, 21 Maret 2017 | 1 Dewasa

Filter: Maskapai ▾ Waktu ▾ Harga ▾ Pemberhentian ▾ Semua Tanpa Transit

Jakarta (JKT) ke Yogyakarta (JOG) 21-03-2017						
Pesawat ▾	Pergi ▾	Tiba ▾	Transit ▾	Fasilitas ▾	Harga ▾	
Sriwijaya	SJ-234 16:50 Jakarta (CGK)	18:00 Yogyakarta (JOG)	Langsung	20 Kg Pajak Bandara Makanan Gratis	DISKON IDR 7.000/tursi? IDR 332.300 IDR 325.300 Pesan Sekarang >>	
Sriwijaya	SJ-230 12:55 Jakarta (CGK)	14:05 Yogyakarta (JOG)	Langsung	20 Kg Pajak Bandara Makanan Gratis	DISKON IDR 7.000/tursi? IDR 362.000 IDR 355.000 Pesan Sekarang >>	
Lion	JT-554 17:00 Jakarta (CGK)	18:10 Yogyakarta (JOG)	Langsung	20 Kg Pajak Bandara	PROMO IDR 363.000 Pesan Sekarang >>	
Lion	JT-564 18:05 Jakarta (CGK)	19:15 Yogyakarta (JOG)	Langsung	20 Kg Pajak Bandara	PROMO IDR 363.000 Pesan Sekarang >>	

Sumber : https://www.tiket.com/pesawat/cari?d=JKT&a=JOG&date=2017-03-21&ret_date=&adult=1&child=0&infant=0, Diakses pada 20 Maret 2017

Apabila kita lihat dalam tabel 2 perusahaan sudah melakukan penerapan diatas batas minimum meskipun mendekati batas minimum. Dengan data tersebut dapat kita indikasikan bahwa penerapan tarif batas bawah 30% tersebut sudah dapat memenuhi *variabel cost* yang harus dipenuhi oleh perusahaan. Hanya saja dengan penerapan tarif minimum itu perusahaan melakukan efisiensi yang tinggi bagi perusahaan. Hal ini diperkuat dengan penjelasan Direktur Angkatan Udara Direktorat Jendral Perhubungan udara

²⁷ H.K Martono dan Amad Sudiro, *Aspek Hukum Transportasi Udara Jamaah Haji Indonesia*,. Op. Cit., hlmn.51.

Kemenhub, Maryati Karma mengatakan “kami lakukan formulasi dan dapat angka rata-rata lima persen. Semua variabel sudah kita perhitungkan didalamnya”.²⁸

Apabila penetapan tarif batas ini dapat memicu persaingan yang tidak sehat dapat pula dilihat pada pemberlakuan tarif yang terjadi. Jika tarif batas tersebut dibawah harga pada pasar jelas tarif tersebut patut dicurigai, namun hal itu harus dilakukan *horizontal comparision*.²⁹

Sedangkan tujuan dari penetapan tarif batas bawah adalah untuk menjamin terpenuhinya aspek keselamatan dan menjaga agar badan usaha angkutan udara tetap sehat dan dapat meningkatkan pelayanan kepada pengguna jasa," pungkas Barata. Tujuan lain dari penerapan tarif batas bawah ini juga merupakan salah satu sarana pengawasan yang dilakukan oleh Direktur Jendral Perhubungan Udara. Pengawasan tersebut dengan menggunakan alat bukti harga jual yang tercantum di dalam tiket dan/atau bukti pembayaran lainnya, pemberitaan agen (*agen news*) dalam media cetak dan/atau elektronika serta dalam brosur/selebaran atau iklan dalam media cetak dan/atau elektronik, informasi dan/atau laporan dari pengguna jasa, perusahaan transportasi udara dan/atau organisasi yang terkait dibidang penerbangan.³⁰

²⁸ Galih Gumelar, *Kemenhub Turunkan 5% Ambang Batas Tarif Pesawat Ekonomi*, <http://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20160211155559-92-110382/kemenhub-turunkan-5-ambang-batas-tarif-pesawat-ekonomi/>.

²⁹ Racmadi usman, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, Op. Cit., hlm.448.

³⁰ H.K Martono dan Amad Sudiro, *Aspek Hukum Transportasi Udara Jemaah Haji Indonesia*, Op. Cit. hlm.115.

Apabila dilihat dengan adanya pembatasan tarif tersebut dapat melindungi maskapai yang tergolong baru, karena perusahaan yang baru dapat menyesuaikan tarif yang ada dan dapat memenuhi biaya operasional. Selain itu menurut Muhammad Alwi penerapan tarif batas bawah dapat mencegah adanya tarif promo hingga Rp100.000 atau Rp50.000. “Jadi tidak ada lagi harga tiket pesawat lebih murah dari harga tiket KAI, kereta saja Jakarta-Surabaya Rp350.000, tiket pesawat tidak seharusnya di bawahnya.”³¹

Menurut Brata pemberlakuan PM No 14 Tahun 2016 merupakan wujud perhatian Kemenhub untuk tetap memberikan perlindungan kepada pengguna jasa transportasi dan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga berjadwal dari persaingan usaha yang tidak sehat.³²

Sulistiowati juga menambahkan bahwa dalam melihat terjadinya *predatory pricing* atau tidak dapat dilihat dari dampak pemberlakuan tarif.³³ Apabila dilihat dari akibat pemberlakuan tarif batas bawah, Perusahaan penerbangan memperoleh keuntungan karena mampu mencegah kekurangan biaya operasional selain itu dapat mencegah bangkrutnya perusahaan kecil, seperti yang diungkapkan oleh Muhammad Alwi, kebijakan Kemenhub ini dikeluarkan agar pelaku usaha pesawat udara lebih memperhatikan faktor keselamatan. Menurutnya, pemberlakuan tarif batas bawah ini untuk

³¹ *Kebijakan Tarif Penerbangan Tabrak UU Antimonopoli*, <http://www.neraca.co.id/article/49636/kebijakan-tarif-penerbangan-tabrak-uu-antimonopoli>, diakses pada 4-2-2017 Pukul 14.14 Wib

³² Disfiyant Glienmourinsie, *Loc Cit.*, diakses pada 29-01-2017, Pukul 19.30 Wib

³³ Hasil Wawancara dengan Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum. Guru Besar Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada.

menghindari munculnya pelaku usaha pesawat udara yang tidak dapat bersaing supaya tidak bangkrut.³⁴

Selanjutnya District Manager Sriwijaya Air Solo, Taufik Sabar menyatakan, salah satu hal yang mendasari larangan pemberlakuan tiket murah di bawah batas bawah adalah ketakutan Menhub terhadap persaingan tidak sehat dalam industri maskapai penerbangan. Pasalnya, jika aturan mengenai tarif batas bawah tidak segera diatur, dikhawatirkan terjadi perang tarif tiket pesawat.³⁵

Sementara itu, Vice President (VP) Corporate Communications Citilink Indonesia, Benny S Butarbutar menyampaikan, kebijakan pemerintah ini memberikan angin segar bagi maskapai yang menyediakan penerbangan murah. “Kebijakan penetapan tarif batas bawah ini salah satu alasannya dimaksudkan untuk membenahi industri maskapai penerbangan nasional, sesuai dengan standar internasional. Meskipun begitu, kemungkinan penerapan ini akan berdampak pada penurunan penumpang. Tetapi, mungkin tidak akan lama, karena mereka sudah mampu beradaptasi dengan mengenai keselamatan penerbangan,” imbuhnya.³⁶

³⁴ KPPU: Tarif Batas Bawah Berpotensi *Melemahkan Industri Penerbangan dan Konsumen!* <http://www.kppu.go.id/id/blog/2015/01/kppu-tarif-batas-bawah-berpotensi-melemahkan-industri-penerbangan-dan-konsumen/>, diakses pada 3-02-2017, Pukul 20.45 Wib

³⁵ Paramita Sari Indah, *Aturan Tarif Tiket Pesawat Batas Bawah Maskapai Khawatir Penumpang Pindah ke KA*, <http://dok.joglosemar.co/baca/2015/01/10/aturan-tarif-tiket-pesawat-batas-bawah-maskapai-khawatir-penumpang-pindah-ke-ka.html>, diakses pada 05-02-2017, Pukul 20.25.

³⁶ *Ibid.*,

Tarif batas bawah ini juga dapat melindungi konsumen dari adanya permainan tarif yang dapat dilakukan oleh perusahaan. Karena penerapan tarif yang murah belum tentu menguntungkan konsumen, jika tujuan dari tarif tersebut hanya untuk menyingkirkan pesaingnya, apabila demikian maka setelah pesaing tersingkir dari pasar perusahaan yang menang akan menaikkan tarif yang tinggi.

Adanya regulasi tersebut merupakan peran pemerintah sebagai regulator untuk menjaga agar tarif yang di tetapkan perusahaan tidak melanggar ketentuan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999. Apabila dilihat batasan yang diberikan dalam batas bawah ini masih bisa dijangkau oleh konsumen. Hikmahanto Juwana berpendapat bahwa : “Negara memiliki tujuan untuk melindungi kepentingan umum (*public interests*). Oleh sebab itu, negara mempunyai peranan penting dalam mentransformasikan pemahaman akan kompetisi yang sehat diantara pelaku usaha. Negara berperan dalam menciptakan “*the right tool*” untuk lebih mempromosikan kebijakan kompetisi secara lebih efektif. Peran negara dalam mengatur persaingan sehat dapat diidentifikasi dimana negara adalah suatu institusi yang berhak membuat peraturan perundang-undangan untuk mengatur persaingan.”³⁷

Agar terpelihara suatu kompetisi yang fair, kekuatan pasar sama sekali tidak dapat diandalkan. bagaimanapun juga, pengaturan, tindakan dan petunjuk-prtunjuk dari pemerintah tetap diperlukan, yang tentunya di back-up

³⁷ Arifinal, Mochamad, 2011, *Problematika Menciptakan Iklim Persaingan Usaha Yang Kondusif*, Jakarta: Komisi Hukum Nasional Republik Indonesia.hlm 152

dengan baik oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku. Karena itu, mengatur pasar itu tentu ada justifikasinya. Justifikasi tersebut adalah sebagai berikut:³⁸

1. Pasar bisa gagal sehingga dapat menimbulkan kondisi non kompetitif.
2. *Resources* yang tidak mencukupi.
3. Informasi pasar yang tidak mencukupi
4. Kemungkinan adanya monopoli alamiah.

Penerapan tarif batas juga merupakan kewenangan yang dimiliki Pemerintah dalam memajukan maupun menjaga sektor industri agar tetap berkembang. Berdasarkan Pasal 7 ayat (20) Undang-undang No 5 Tahun 1984 tentang perindustrian menjelaskan bahwa Pemerintah melakukan pengaturan, pembinaan, dan pengembangan terhadap industri, untuk :

- 1) Mewujudkan perkembangan industri yang lebih baik, secara sehat dan berhasil guna;
- 2) Mengembangkan persaingan yang baik dan sehat serta mencegah persaingan yang tidak jujur;
- 3) Mencegah pemusatan atau penguasaan industri oleh satu kelompok atau perorangan dalam bentuk monopoli yang merugikan masyarakat.

Disepanjang sejarah perkembangan perekonomian, terdapat tolak tarik antara pasar yang harus diatur (oleh pemerintah) disatu pihak dengan pasar yang bebas (*free market*) di lain pihak. Manakala suatu pasar harus diatur, maka pengaturan pasar tersebut didasari pada argumen bahwa memang dalam hal-hal tertentu pihak pemerintah haruslah mengintervensi ke dalam pasar.

³⁸ Munir Fuady, 1999, *Hukum Anti Monopoli (Menyongsong Era Persaingan Sehat)*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, hlm.26-27.

Kekuasaan pemerintah untuk pasar ini bersumber dari kekuasaan yang disebut dengan *Power Economic Regulation*.³⁹

Menurut ketentuan Pasal 2 UU No. 5 Tahun 1999 dikemukakan bahwa pelaku usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.⁴⁰ Dengan adanya landasan tersebut setiap perusahaan tidak diperbolehkan menetapkan harga sekenaknya, harus sesuai mekanisme dan formulasi yang telah ditetapkan, agar tercipta persaingan yang sempurna. Jika

Dengan demikian dapat penulis katakan bahwa pada prinsipnya pengaturan tarif batas bawah ini tidak bertentangan dengan Pasal 20 Undang-Undang Persaingan Usaha tentang *predatory pricing*. Penerapan tarif batas ini lebih ditujukan untuk menjamin kesehatan perusahaan penerbangan yang berdampak pada industri penerbangan tetap stabil dan tidak terjadi perang harga yang dapat mematikan pesainnya. Jika harga tidak mungkin diturunkan pada suatu pasar produk tertentu dengan banyak penjual, maka upaya yang dapat dilakukan para penjual adalah dengan meningkatkan jasa pelayanan yang diberikan terhadap para pembeli.⁴¹

Namun dalam pelaksanaannya perlu diawasi karena apabila perusahaan masih bisa menerapkan harga dibawah batas bawah maka dapat menciptakan

³⁹ *Ibid.*, hlm. 23.

⁴⁰ Abdul R Saliman, 2015, *Hukum Bisnis untuk Perusahaan Teori dan Contoh Kasus*, Jakarta: Prenadamedia group, hlm.201

⁴¹ Siti Anisah, 2011, *Problematika Menciptakan Iklim Persaingan Usaha Yang Kondusif*, Jakarta: Komisi Hukum Nasional Republik Indonesia, hlm 186.

perang tarif diantara perusahaan. Meskipun Menteri Jonan telah melarang maskapai penerbangan menjual tiket pesawat di bawah batasan tarif yang terendah yang ditentukan pemerintah. Tak ada lagi maskapai yang akan menjual tarif promo.⁴²

B. Pengawasan Komisi Pengawas Persaingan Usaha terhadap Penerapan Tarif Batas Bawah Penerbangan.

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.⁴³ Dalam menciptakan dan memelihara iklim persaingan tetap kondusif KPPU dapat memberikan saran dan pertimbangan kepada Pemerintah (*Policy Advisory*) terkait dengan peraturan atau kebijakan yang berkaitan dengan larang praktek monopoli dan persaingan tidak sehat. Dengan adanya tugas tersebut KPPU secara tidak langsung berperan dalam pembentukan kebijakan Pemerintah khususnya untuk menghindari kebijakan yang kontra kompetitif yang seringkali tanpa sadar seringkali diambil oleh pemerintah.⁴⁴

Pada tahun 2001 KPPU memberikan rekomendasi berkaitan dengan pencabutan Keputusan Menteri Perhubungan (Kepmenhub) No. 25 Tahun 1997. Kepmenhub ini memberikan wewenang kepada INACA (*Indonesian National Carrier Association*) sebagai asosiasi perusahaan angkutan udara

⁴² *Tarif Direvisi, Berapa Harga Tiket Pesawat Kini?*, <https://m.tempo.co/read/news/2015/01/09/090633714/tarif-direvisi-berapa-harga-tiket-pesawat-kini>, diakses –pada 5-2-2017, 19.24 Wib.

⁴³ Aulia Mutiah, 2016, *Aspek Hukum Dagang dan Pelaksananya di Indonesia*, Op. Cit., hlm. 117

⁴⁴ Nadapdap, Binoto, 2009, *Hukum Acara Persaingan Usaha*, Op.Cit. hlm. 40.

untuk menetapkan tarif angkutan udara kelas ekonomi. Pelimpahan wewenang kepada asosiasi ini sama saja dengan melegalkan praktek kartel tarif penerbangan. Setelah Kepmenhub dicabut, iklim persaingan antar maskapai penerbangan mulai membaik.⁴⁵

Pengawasan KPPU dalam penerapan tarif batas bawah, ditunjukkan dengan adanya pertimbangan yang diberikan KPPU terhadap kebijakan Pemerintah. Dikutip dari Hukumonline, Peraturan baru tarif penerbangan ini dikritik Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU). Komisioner KPPU, M. Nawir Messi mengatakan, KPPU tidak sepakat atas kebijakan penetapan tarif dasar bawah tiket pesawat tersebut. Menurutnya, perhitungan harga tiket pesawat harus dihitung secara keseluruhan atau rata-rata dari keseluruhan penumpang yang menghasilkan harga rata-rata per tiket.⁴⁶

“Kalau dia (maskapai) jual Rp10.000 dua kursi dan selebihnya dijual dengan harga di atas rata-rata, kan terkompensasi. Jadi bukan soal *absolute number* yang dipersoalkan, tapi apakah harga itu secara rata-rata bisa membuat maskapai tetap *operate* dengan jaminan keamanan. Mau gratis dua kursi atau tiga kursi tidak masalah. Apalagi kalau ada harganya,” kata Nawir kepada *hukumonline* di Kantor KPPU Jakarta Pusat, Selasa (13/1).⁴⁷

Komisioner KPPU M. Nawir, pada intinya KPPU meminta Kemenhub untuk mereview peraturan baru tarif bawah penerbangan. KPPU berharap

⁴⁵ Margono, Suyud, 2009, *Hukum Anti Monopoli*, Jakarta: Sinar Grafika. hlm. 165.

⁴⁶ KPPU Kritik Perhitungan Baru Tiket Pesawat, <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt54b5d4ed13fdd/kppu-kritik-perhitungan-baru-tiket-pesawat>, diakses pada 5 Februari 2017, Pukul 20. 30 Wib.

⁴⁷ *Ibid.*,

ada jalan lain yang bisa dilakukan selain membuat batasan bawah. Atau mungkin ada instrumen kebijakan lain yang lebih efektif untuk menjamin keselamatan konsumen. “Jangan mengorbankan konsumen.”⁴⁸ Menurut Syarkawi, kebijakan penetapan tarif batas bawah pada prinsipnya dianggap akan menimbulkan disinsentif bagi para pelaku usaha untuk berkompetisi secara sehat. Lebih lanjut, kebijakan tersebut juga dinilai akan berdampak pada penurunan penumpang ke sejumlah rute.⁴⁹

Menurut KPPU bahwa Peraturan Menteri Perhubungan No 14 Tahun 2016 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri merupakan salah satu regulasi di sektor transportasi juga menimbulkan konsekuensi negatif bagi persaingan usaha, yaitu melalui. Regulasi ini mewajibkan badan usaha angkutan udara untuk menetapkan tarif 100% dari tarif batas maksimum untuk badan usaha angkutan udara yang memberikan pelayanan maksimum (full services). Penerapan tarif juga dikenakan setinggi-tingginya 90% dan 85% dari tarif batas maksimum untuk badan usaha angkutan udara yang memberikan pelayanan standar menengah (medium services) dan pelayanan minimum (no frills services). Sementara untuk tarif batas bawah yang dikenakan serendah-

⁴⁸ KPPU Kritik Perhitungan Baru Tiket Pesawat, <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt54b5d4ed13fdd/kppu-kritik-perhitungan-baru-tiket-pesawat>, diakses pada 5 Februari 2017, Pukul 20. 30 Wib.

⁴⁹ Savitri , Ayunda Windyastuti, KPPU Minta Pemerintah Hapus Tarif Batas Bawah Penerbangan <https://news.detik.com/berita/3215155/kppu-minta-pemerintah-hapus-tarif-batas-bawah-penerbangan>, diakses pada 7 Februari 2017, Pukul 19.35 Wib.

rendahnya 30% dari tarif batas atas sesuai dengan kelompok pelayanan yang diberikan. Alasan yang diberikan Kemenhub adalah terkait faktor keselamatan dan perlindungan terhadap konsumen.⁵⁰

Namun demikian, regulasi tersebut tidak mempromosikan prinsip persaingan usaha yang sehat karena secara esensi merupakan pengaturan pemerintah terhadap harga yang ditentukan pasar untuk jasa transportasi udara. Artinya, regulasi semacam ini membatasi ruang gerak bagi pelaku usaha untuk menetapkan harga yang paling sesuai dengan struktur biaya mereka, meskipun dalam perhitungan formula tarif kementerian perhubungan mencoba melihat juga struktur biaya badan usaha perhubungan. Namun perlu diingat bahwa hanya badan usaha sendirilah yang benar-benar mengetahui struktur biaya perusahaannya. Regulasi semacam ini dapat menjadi disinsentif bagi maskapai untuk melakukan inovasi yang dapat membuat struktur biaya mereka lebih efisien lagi, khususnya bagi Low-Cost Carriers (LCC).⁵¹

Beberapa mekanisme peninjauan regulasi telah dikembangkan. OECD (1995) memberikan daftar 10 aspek yang perlu ditinjau dalam melihat suatu regulasi. Aspek tersebut melingkupi tujuan dari regulasi, basis legalnya, dan penentuan manfaat serta biaya dari regulasi tersebut. Secara umum elemen-elemen dibawah ini dapat menjadi dasar pertimbangan dalam meninjau regulasi.⁵²

⁵⁰Yose Rizal Damuri *at al.*, 2016, *Peta Jalan Pengarusutamaan Persaingan Usaha*, Yogyakarta:PT. Kanisius, hlm.38.

⁵¹ *Ibid.*, hlm..39

⁵² *Ibid.*, hlm. 32

- a. Tujuan dari regulasi dan fokus kebijakannya
- b. Konsistensi dengan regulasi lainnya
- c. Manfaat dan biaya langsung maupun tidak langsung akibat dari penerapan regulasi
- d. Alternatif yang tersedia selain dari regulasi tersebut
- e. Aspek pelaksanaan dan pengawasan
- f. Transparansi dan partisipasi dari pemangku kepentingan dalam perumusan dan pelaksanaan

Jika diamati penerapan tarif batas bawah kurang disetujui oleh KPPU, karena dianggap dapat menghambat persaingan diantara pelaku usaha dan juga menghambat konsumen dalam mengakses penerbangan. Menurut penulis bahwa kurang setujunya KPPU terhadap penerpan tarif batas bawah ini terkait pertimbangan KPPU yang ditujukan untuk kepentingan umum agar tetap menjaga tetap persaingan kondusif, naum tidak mungkin regulasi tersebut juga menimbulkan ketidak kondusifan persaingan.

Kurang kondusifnya persaingan usaha dapat disebabkan oleh perilaku antikompetitif yang dilakukan oleh pelaku usaha. Akan tetapi, situasi yang demikian dapat juga disebabkan oleh kebijakan publik, yaitu melalui keberadaan sejumlah regulasi pemerintah yang secara langsung maupun tidak langsung menghambat persaingan usaha yang sehat pada sektor tertentu. Secara umum regulasi regulasi yang kurang pro-persaingan ini dapat diklasifikasikan menjadi empat kategori berikut:⁵³

⁵³ *Ibid.*, hlm.36

- a. Regulasi yang menghambat untuk pelaku usaha baru masuk (*barrier to entry*)
- b. Regulasi yang membatasi atau mengintervensi penetapan harga pasar.
- c. Regulasi yang membatasi produksi atau impor hingga batas tertentu, sehingga membuka potensi terjadinya kartel
- d. Regulasi yang memberi hak eksklusif untuk penyediaan barang dan jasa tertentu.

KPPU sendiri sebagai institusi yang diberi mandat untuk menegakkan persaingan usaha sehat di Indonesia memiliki kapasitas yang sangat terbatas untuk menciptakan iklim persaingan usaha yang kondusif, jika tidak didukung oleh pihak pemerintah lainnya, terutama regulator di sektor ekonomi. KPPU memang sering memberikan saran dan pertimbangan bagi kebijakan/regulasi di berbagai sektor, demi terpeliharanya kesempatan bersaing yang sehat. Akan tetapi, saran dan pertimbangan ini sering kali kurang diakomodasi pemerintah, sehingga banyak regulasi yang tetap memberikan konsekuensi negatif bagi persaingan usaha di sektor tersebut.⁵⁴

Nilai-nilai persaingan usaha yang secara penuh terintegrasi dalam penyusunan kebijakan dan regulasi ekonomi akan memberikan manfaat yang besar terhadap perekonomian. Selain mendorong efisiensi, daya saing, serta meningkatkan insentif untuk inovasi dan investasi, persaingan usaha yang sehat juga dapat membuat tingkat harga menjadi lebih kompetitif, sehingga berpengaruh positif pada upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat dan

⁵⁴ *Ibid.*, hlm.47

pengurangan tingkat kemiskinan. Namun demikian, hingga kini masih terdapat perbedaan (gap) antara kondisi persaingan usaha aktual saat ini dengan kondisi ideal, di mana prinsip persaingan usaha telah terintegrasi dalam seluruh regulasi dan kebijakan, terutama di sektor ekonomi.⁵⁵

Selain itu terkadang terdapat campur tangan pemerintah merupakan sebab-sebab yang penting dari berbagai bentuk praktek antipersaingan yang telah muncul mengemuka. Banyak peraturan yang dikeluarkan Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah yang bersifat distortif. Namun demikian, campur tangan tersebut harus dibedakan: apakah menciptakan iklim yang membuat mekanisme pasar tidak berjalan atau menciptakan perilaku antipersaingan.⁵⁶

Jika campur tangan Pemerintah menciptakan iklim yang membuat mekanisme pasar tidak berjalan, maka yang perlu dilakukan adalah deregulasi atau liberalisasi perdagangan. Dengan demikian, mekanisme pasar dapat berjalan, misalnya: pengenaan pajak atau retribusi, kuota perdagangan atau pengaturan pola tanam. Jika suatu kebijakan Pemerintah menimbulkan perilaku antipersaingan, maka praktek ini masuk ke dalam wilayah kerja atau kewenangan KPPU. Contoh kebijakan ini misalnya pemberian hak monopoli atau monopsoni.⁵⁷

⁵⁵ *Ibid.*,

⁵⁶ *Faisal Basri dan Dendi Ramdani*

<http://www.hukumonline.com/berita/baca/hol2735/kebijakan-persaingan-di-era-otonomi->, diakses pada 16 Mei 2017, Pukul 21.35 Wib

⁵⁷ *Ibid.*,

Jika suatu kebijakan menciptakan perilaku antipersaingan, maka ini adalah tugas KPPU untuk menyelesaikannya. Dua tindakan yang bisa dilakukan KPPU adalah mengajukan usul pembatalan atas peraturan tersebut karena bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999. Namun, tidak bisa menghukum perusahaan yang melakukan tindakan antipersaingan seperti yang tercantum di dalam undang-undang. Kebijakan ini misalnya tata niaga perdagangan yang memberikan hak monopoli atau monopsoni, kartel atau kesepakatan harga.⁵⁸

Maka diperlukan komunikasi yang baik antara Pemerintah sebagai regulator dan KPPU sebagai penasehatnya, sehingga mampu menciptakan iklim persaingan yang kondusif. Hal itu dapat diwujudkan dalam pembuatan regulasi maupun perubahan regulasi jikalau terdapat regulasi yang dirasa anti terhadap persaingan.

Apabila nantinya penerapan tarif batas bawah ini dapat mengakibatkan terjadinya Praktik Monopoli atau Persaingan tidak sehat, maka KPPU bisa mengusulkan untuk melakukan deregulasi atau melakukan pembatalan terhadap Peraturan tersebut, seperti yang telah penulis uraikan diatas. KPPU tidak dapat menjatuhkan sanksi kepada Pemerintah. KPPU hanya mempunyai tugas memberikan saran dan pertimbangan kepada Pemerintah untuk menerbitkan atau mengubah kebijakan yang bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Pratik Monopoli dan Pesaingan Tidak Sehat.

⁵⁸ *Ibid.*

Dalam hal terdapat pelaku usaha yang melanggar ketentuan tarif batas bawah yang kemudian menimbulkan praktik monopoli atau persaingan tidak sehat. maka KPPU atas dasar laporan masyarakat maupun inisiatif KPPU sendiri, pelaku usaha tersebut dapat diperiksa terlebih dahulu kemudian apabila terbukti melanggar dapat dijatuhi sanksi yang berlaku.

Jika pelaku usaha (Terlapor) merasa tidak puas terhadap putusan KPPU, maka pelaku usaha dapat melakukan upaya hukum terhadap putusan KPPU tersebut. Keberatan terhadap putusan KPPU tersebut diajukan oleh Terlapor (Pelaku usaha) kepada Pengadilan Negeri di tempat kedudukan hukum Terlapor. Artinya Terlapor memiliki hak untuk mengajukan upaya hukum dengan mengajukan keberatan melalui Pengadilan Negeri yang berwenang untuk itu.⁵⁹

Hal diatas berdasarkan ketentuan Pasal 1 Peraturan Mahkamah Agung No. 3 Tahun 2005 keberatan adalah upaya hukum bagi pelaku usaha yang tidak menerima putusan KPPU. Selanjutnya Pasal 2 ayat (1) Perma No. 3 Tahun 2005 menentukan bahwa keberatan terhadap Putusan KPPU hanya diajukan oleh Pelaku Usaha (Terlapor) kepada Pengadilan Negeri di tempat kedudukan hukum Pelaku Usaha tersebut.⁶⁰

Dengan demikian upaya hukum tidak bisa diajukan ke Pengadilan Tata Usaha Negara, Karena, KPPU bukanlah badan tata usaha negara (badan TUN), KPPU adalah badan independen dan tidak melaksanakan urusan pemerintahan. Didalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 sudah

⁵⁹ Binoto Nadapdap, 2009, *Hukum Acara Persaingan Usaha*, Jakarta: Jala Permata Aksara. hlm. 75

⁶⁰ *Ibid.*, hlm. 97.

menentukan bahwa KPPU adalah lembaga independen yang terlepas dari pengaruh kekuasaan pemerintahan.⁶¹

Bahwa putusan atau penetapan KPPU bukan merupakan putusan Tata Usaha Negara ditegaskan kembali dalam Peraturan Mahkamah Agung No. 3 Tahun 2005. Berdasarkan Peraturan MA tersebut, putusan atau penetapan KPPU mengenai pelanggaran Undang-Undang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, tidak termasuk sebagai Keputusan Tata Usaha Negara sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2004 Tentang perubahan atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986 Tentang Peradilan Tata Usaha Negara, oleh karena itu tidak dapat diajukan kepada atau melalui Pengadilan Tata Usaha Negara.⁶²

Apabila Terlapor (Pelaku Usaha) masih belum puas dengan keputusan yang dilakukan oleh Pengadilan Negeri, Pelaku Usaha dapat melakukan upaya Kasasi kepada Mahkamah Agung selambat-lambatnya 14 hari setelah pembacaan keputusan dari Pengadilan Negeri. Hal ini telah dijelaskan dalam Pasal 45 ayat (3) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Sebagai lembaga independen, dapat dikatakan bahwa kewenangan yang dimiliki oleh Komisi sangat besar yang meliputi juga kewenangan yang dimiliki oleh lembaga peradilan. Kewenangan tersebut meliputi penyidikan, penuntutan, konsultasi, memeriksa, mengadili dan memutus perkara. Namun

⁶¹ *Ibid.*,.. hlm. 99.

⁶² *Ibid.*, hlm. 103.

KPPU bukanlah lembaga peradilan khusus persaingan usaha. Dengan demikian KPPU tidak berwenang menjatuhkan sanksi baik pidana maupun perdata. KPPU hanya menjatuhkan sanksi administratif.⁶³

⁶³ Aulia Mutiah, 2016, *Aspek Hukum Dagang dan Pelaksanaanya di Indonesia, Op. Cit.*, hlm.117.