

Proses Penyelesaian Perkara Persaingan Usaha (Studi Putusan KPPU No.18/KPPU-I/2009)

Hilmiah, Marilang, Erlina
Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar

Email: hilmiahm40@gmail.com

Abstrak

Pokok masalah yang penulis angkat pada skripsi ini dilatarbelakangi oleh adanya perbedaan putusan yang dikeluarkan oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha, Pengadilan Negeri Makassar, dan Mahkamah Agung terkait dugaan pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) UU No.5 Tahun 1999 terhadap jasa pelayanan taxi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa terdapat perbedaan putusan antara Majelis KPPU dan Hakim Mahkamah Agung dengan Pengadilan Negeri dalam menjatuhkan putusannya terhadap kasus pelanggaran Pasal 19 huruf (a) dan (d) UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Maka merujuk dari hasil penelitian ini, Pengadilan Negeri Makassar dalam menjatuhkan putusannya dinilai keliru sehingga perlu diluruskan. Sedangkan, KPPU dan Mahkamah Agung telah tepat dalam menjatuhkan putusannya sehingga perlu dipertahankan.

Kata kunci: Diskriminasi, Praktik Monopoli, Komisi Pengawas Persaingan Usaha

Abstract

The subject matter that the writer raised in this thesis was motivated by differences in decisions issued by the Business Competition Supervisory Commission, Makassar District Court, and the Supreme Court regarding alleged violations of Article 17 and Article 19 letters (a), (c) and (d) Law No.5 of 1999 regarding taxi services at Sultan Hasanuddin International Airport by PT. Angkasa Pura I (Persero) Sultan Hasanuddin International Airport Branch Makassar. The results of this study indicate that there are differences in decisions between the KPPU Assembly and the Supreme Court Judges with the District Court in making their verdicts on violations of Article 19 letters (a) and (d) of Law No. 5 of 1999 concerning Monopolistic Practices and Unfair Business Competition. So referring to the results of this study, the Makassar District Court in making its verdict was deemed wrong so it needed to be corrected. Meanwhile, KPPU and the Supreme Court have been right in making their decisions so that they need to be maintained.

Keywords: Discrimination, Monopolistic Practices, Commission for the Supervision of Business Competition

Pendahuluan

Pesatnya perkembangan dunia usaha perlu diimbangi dengan iklim usaha yang sehat, efektif, dan efisien sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi yang wajar. Pada akhirnya setiap orang akan menikmati iklim usaha yang dibangun atas dasar persaingan yang sehat dan fair.¹ Tindakan bersaing secara tidak sehat mungkin tidak akan mendapat tempat di Indonesia mengingat masyarakat Indonesia yang memiliki sifat yang tidak individualis dan senang bergotong-royong. Namun kenyataan pada era globalisasi dimana ilmu pengetahuan semakin berkembang, teknologi semakin canggih membuat masyarakat Indonesia berlomba-lomba untuk meningkatkan taraf hidup mereka masing-masing, Sehingga membuat pelaku usaha mencari cara agar tidak berkompetisi dan menimbulkan praktik-praktik ekonomi yang tidak sehat.

Melihat kondisi tersebut di atas, maka diperlukan penataan kembali kegiatan usaha yang tidak sesuai dengan cita-cita serta tujuan perekonomian Indonesia sebagaimana telah diatur secara jelas dalam Undang-Undang nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang selanjutnya disebut dengan Undang-Undang Anti Monopoli. Undang-Undang Anti Monopoli merupakan kelengkapan hukum yang diperlukan dalam suatu perekonomian yang menganut mekanisme pasar. Disatu pihak Undang-Undang ini diperlukan untuk menjamin agar kebebasan bersaing dalam perekonomian dapat berlangsung tanpa hambatan, dan di lain pihak Undang-Undang ini juga berfungsi sebagai rambu-rambu untuk memagari agar tidak terjadi praktik-praktik ekonomi yang tidak sehat dan tidak wajar.²

Pada beberapa kasus yang diadili oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dan Pengadilan negeri Makassar serta Mahkamah Agung diketahui bahwa banyak pelaku usaha mempraktekkan perlakuan persaingan usaha tidak sehat yang menyebabkan perbuatannya berujung di pengadilan. Upaya penyelesaian perkara persaingan usaha tidak sehat dibutuhkan suatu tata cara penanganan perkara dibidang persaingan usaha tidak sehat. Hal ini diatur dalam Undang-Undang Anti Monopoli. Untuk melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan Undang-Undang Anti Monopoli, maka dibentuk suatu komisi yaitu Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) dengan Keputusan Presiden nomor 75 tahun 1999. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) merupakan suatu lembaga independen yang terlepas dari pengaruh dan kekuasaan pemerintah serta pihak lainnya dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden, serta memiliki hak untuk menjatuhkan sanksi. Tugas dan wewenang KPPU diatur dalam ketentuan Pasal 35 dan Pasal 36 Undang-Undang.

Undang-Undang Anti Monopoli tersebut, selain mengatur ketentuan hukum materiil juga mengatur ketentuan hukum formil atau dinamakan dengan hukum acara persaingan usaha. Dalam hukum acara tersebut diatur mengenai tata cara penanganan perkara persaingan usaha oleh KPPU, Pengadilan Negeri, Mahkamah Agung, maupun Kepolisian. Beberapa ketentuan yang mengatur tentang hukum acara persaingan usaha dapat dijumpai pada Pasal 38 sampai dengan Pasal 46 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999. Ketentuan Pasal 38 dan Pasal 46 dipertegas kembali melalui Keputusan presiden nomor 75 tahun 1999 tentang Komisi Pengawas Persaingan Usaha sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 80 tahun 2008, peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha No 1 Tahun 2010 tentang Tata Cara Penanganan

¹ St. Nurjannah, “Penguasaan Produksi Melalui Integrasi Vertikal (Ditinjau dari UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat)”, *Jurisprudentie*, Vol 4, No. 1 (2017), hlm. 2. <http://journal.uin-alauddin.ac.id/index.php/Jurisprudentie/article/view/3669/5495> (Diakses 1 Januari 2019)

² Susanti Adi Nugroho, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia* (Jakarta: Kencana, 2012), hlm. 2.

Perkara, peraturan Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 2005 tentang Tata Cara Pengajuan Upaya Hukum keberatan terhadap putusan komisi pengawas persaingan usaha.

Seperti yang telah disebutkan terdapat aturan mengenai tata cara pengajuan upaya hukum keberatan terhadap putusan KPPU. Sebagaimana dalam penanganan perkara persaingan usaha setelah pemeriksaan lanjutan telah selesai dilakukan oleh KPPU maka selanjutnya akan dikeluarkan putusan komisi yang berisi tentang penilaian-penilaian oleh Majelis Komisi tentang terjadi atau tidaknya suatu pelanggaran persaingan usaha tidak sehat. Putusan oleh Majelis Komisi tersebut kemudian dibacakan dalam persidangan dan diberikan salinannya kepada pelaku usaha. Agar pelaku usaha dapat membaca secara baik pertimbangan-pertimbangan yang diambil oleh KPPU dalam memutuskan. Sehingga pelaku usaha dapat pula mempertimbangkan untuk mengajukan keberatan atau tidak yang diatur secara jelas dalam peraturan Mahkamah Agung Nomor 3 Tahun 2005 tentang Tata Cara Pengajuan Upaya Hukum Keberatan Terhadap Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha. Sementara peraturan teknisnya dapat dilihat pada perkara Nomor 18/KPPU-I/2009 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terkait jasa pelayanan taksi.

Berdasarkan Pasal 17 dan 19 tersebut jika dikaitkan dengan perkara Nomor 18/KPPU-I/2009 yang disidangkan di majelis peradilan ajudikasi Komisi Pengawas Persaingan Usaha yang menjatuhkan putusan dengan menyatakan bahwa PT. Agkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar terbukti secara sah melanggar ketentuan pasal 19 huruf (a) dan (d) sebagaimana dalam diktum putusannya yang berbunyi:

1. Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Sultan Hasanuddin Makassar terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 19 huruf (a) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999
2. Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Sultan Hasanuddin Makassar terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 19 huruf (d) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999

PT. Agkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar merasa tidak diperlakukan secara adil oleh putusan KPPU tersebut, maka PT Angkasa Pura I mengajukan upaya keberatan ke Pengadilan Negeri. Ternyata diktum putusan KPPU dengan Putusan Pengadilan Negeri Makassar terhadap kasus persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Sultan Hasanuddin Makassar terdapat perbedaan secara prinsip, padahal keduanya sama-sama mendasarkan pada Pasal 17 dan 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Terjadinya perbedaan antara putusan kedua jenis peradilan tersebut menimbulkan persoalan khusus bagi penulis.

Metode Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan adalah *library research* yaitu metode penelitian dengan mengkaji berbagai literatur dan sumber sekunder lainnya yang memiliki relevansi dengan topik yang dibahas, utamanya putusan KPPU, putusan Pengadilan Negeri dan Putusan Mahkamah Agung. Dengan Pendekatan penelitian sosiologi hukum. Pendekatan sosiologi hukum yaitu dengan mengkaji tentang teori mengenai proses terjadinya hukum, proses bekerjanya hukum, serta akibat yang timbul di masyarakat. Selain itu, pendekatan penelitian yang digunakan penulis adalah pendekatan per Undang-Undangan yaitu dengan mengkaji peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan perkara yang diangkat, serta pendekatan kasus dengan mengkaji kasus yang telah memperoleh putusan pengadilan.

Penelitian ini dilakukan di yurisdiksi KPPU Makassar, khususnya pada Komisi Pengawas Persaingan Usaha serta Pengadilan Negeri Makassar. Penentuan lokasi penelitian ini dipilih berdasarkan pertimbangan, yaitu bahwa putusan perkara yang akan dikaji oleh penulis dikeluarkan oleh Komisi Pengawas Persaingan usaha dan Pengadilan Negeri Makassar. Metode pengumpulan data yaitu dengan observasi dan studi dokumen. Teknik pengolahan dan analisis yang digunakan penulis adalah dengan mengumpulkan data kemudian dianalisa secara kualitatif selanjutnya disajikan secara deskriptif dalam bentuk kata-kata yang dituang pada penjelasan, uraian, gambaran permasalahan, serta penyelesaiannya yang berkaitan erat dengan penulisan ini.

Hasil dan Pembahasan

A. Dasar Hukum yang digunakan KPPU, Pengadilan Negeri Makassar, dan Mahkamah Agung

Bahwa sejak tahun 1969, taxi telah beroperasi secara liar di sekitar Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Agar tidak menjadi liar dan mudah dikontrol, maka pada tahun 1982, taxi-taxi tersebut dihimpun dalam suatu koperasi yang bernama Koperasi Angkutan Darat Maros (Kopadmas). Kemudian pada tahun 1995 nama Koperasi Angkutan Darat Maros (Kopadmas) berubah nama menjadi Koperasi Taxi Bandara (Kopsidara) yang hingga saat ini digunakan sebagai nama koperasi angkutan darat tersebut. Pembentukan Kopsidara bertujuan untuk menampung aspirasi pemilik taxi serta untuk mempermudah koordinasi dan penertiban taxi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Namun pada praktiknya, hanya taxi yang tergabung dalam Kopsidara yang diperbolehkan beroperasi dan mengambil penumpang di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Konsekuensinya, taxi Kopsidara tidak boleh mengambil penumpang di luar Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.

Peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukum sehingga taxi Kopsidara dapat beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin adalah Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 194 Tahun 2003 tentang Izin Operasi Angkutan Taxi Kopsidara. Pada tanggal 12 Februari 2008, Komisi Pengawas Persaingan Usaha Kantor Perwakilan Daerah di Makassar melakukan advokasi terhadap PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin untuk memberi kesempatan kepada operator angkutan darat selain Kopsidara untuk beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sehingga pihak Bandara mengeluarkan Surat Nomor AP1.499/OP.90.2.5/2008/DU-B perihal Pembebasan Taxi Masuk Bandara. Adapun isi materi surat tersebut adalah bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menyetujui pelaksanaan pelayanan taxi di Bandara harus sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Realisasi Surat Pembebasan taxi masuk bandara tersebut, PT. Angkasa Pura I (persero) membuka kesempatan berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terhadap 7 (tujuh) operator angkutan darat (taxi, sewa, dan bus) yang sebelumnya pernah mengajukan permohonan kepada PT. Angkasa Pura I untuk berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: Perusda Maros, CV. Anugerah Karya, PT. Bandar Avia Mandiri, Primkopau Lanud Hasanuddin, PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, dan Perum Damri. Sementara dalam tahun 2008, 5 (lima) operator angkutan darat yang juga telah memiliki izin operasi dari Provinsi Sulawesi Selatan tidak mendapat kesempatan berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: PT. Lima Muda Nusantara, Puskud Hasanuddin, PT. Lima Muda Mitra, Gowata Taxi, dan Gowa Makassar Taxi.

Selain operator Kopsidara yang berkesempatan berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin tanpa pembatasan jumlah angkutannya yang terdiri atas 185 unit, juga khusus yang 7

(tujuh) operator angkutan darat saja yang mendapat kesempatan berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin atas izin manajemen PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, itupun disertai persyaratan khusus, yaitu:

1. Setiap operator angkutan darat taxi dan sewa dibatasi hanya sebanyak masing-masing 10 unit angkutan tiap operator dengan keharusan membayar biaya operasional berupa biaya (sewa tempat loket, stiker, dan parkir berlangganan) per tahunnya sebesar kurang lebih Rp. 5.500.000,- (lima juta lima ratus ribu rupiah) ditambah sekali buka pintu angkutan taxi dan sewa sebesar Rp. 6.000,- (enam ribu rupiah).
2. Kemudian untuk Bus Damri dibatasi hanya 1 unit angkutan dan diharuskan membayar biaya satu kali rit sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah).

Berdasarkan pembatasan-pembatasan dan penetapan biaya operasional terhadap operator angkutan taxi, sewa, dan bus damri tersebut, sehingga PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin diduga melanggar Pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Setelah penulis mencermati duduk/posisi perkara, pertimbangan hukum Majelis Komisi Pengawas Persaingan Usaha Perwakilan Daerah Makassar dalam Putusannya Nomor 18/KPPU-I/2009 sebagaimana telah dikemukakan di atas, maka menurut hemat penulis bahwa Majelis KPPU Perwakilan Daerah Makassar menjatuhkan vonis bersalah terhadap Terlapor yaitu PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar karena Majelis KPPU semata-mata mendasarkan putusannya pada kehendak Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) UU Nomor 5 Tahun 1999. Selain itu, Majelis Komisi juga memberikan pertimbangan dengan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum yang pada intinya menyatakan bahwa semua operator angkutan wajib memiliki izin operasi dari Dinas Perhubungan.

Kemudian pada putusan Pengadilan Negeri Makassar, Majelis Hakim mengacu pada kapasitas Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang sangat terbatas untuk semua operator angkutan taxi. Melalui pertimbangan tersebut yang dijadikan dasar hukum oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin membatasi sebagian operator angkutan dan membatasi unit angkutan sebagian operator untuk beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Selain itu alasan Majelis Hakim membenarkan tindakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin adalah dengan adanya bukti surat yang dikeluarkan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin No. AP.I.499/OP.90.2.5/2008/DU-B perihal pembebasan taksi masuk bandara. Sehingga Pengadilan Negeri Makassar membenarkan perbuatan Terlapor sehingga dalam diktumnya menyatakan Terlapor tidak melanggar Pasal 19 huruf (a) dan (huruf (d) UU No. 5 tahun 1999.

Pada putusan Mahkamah Agung sebagaimana dalam putusannya Nomor 141 K/Pdt.Sus/2011, maka penulis kemukakan bahwa dasar hukum yang dijadikan landasan bagi Mahkamah Agung menyatakan Terlapor terbukti bersalah melanggar Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 karena mendasarkan putusannya pada Pasal 64 ayat (1) jo Pasal 76 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 Tahun 2003 yang menegaskan bahwa taxi bandara dapat beroperasi di area pasar (termasuk di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar) bila telah mendapat izin operasi Dinas Perhubungan. Sementara PT. Angkasa Pura I (persero) tidak memberi kesempatan beroperasi di Bandara

kepada Primkopau dan CV. Anugerah padahal kedua operator angkutan tersebut belum memiliki izin operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.

B. Perbedaan Pertimbangan Hukum Majelis Komisi KPPU dengan Pertimbangan Hukum Pengadilan Negeri Makassar dan Mahkamah Agung.

Setelah penulis mencermati duduk/posisi perkara, pertimbangan hukum Majelis Komisi Pengawas Persaingan Usaha Perwakilan Daerah Makassar dalam Putusannya Nomor 18/KPPU-I/2009 sebagaimana telah dikemukakan di atas, maka menurut hemat penulis bahwa Majelis KPPU Perwakilan Daerah Makassar menjatuhkan vonis bersalah terhadap Terlapor yaitu PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar karena Majelis KPPU semata-mata mendasarkan putusannya pada kehendak Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) UU Nomor 5 Tahun 1999 tanpa mempertimbangkan fakta berupa keterbatasan kapasitas Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang terbatas sebagai pasar pelayanan angkutan darat taxi, sewa, dan bus Damri, dimana Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) tidak memperdulikan terbatasnya kapasitas pasar pelayanan angkutan taxi untuk mengeluarkan kebijakan bagi Terlapor untuk membatasi operator unit taxi lainnya dibandingkan dengan operator Kopsidara yang jumlah unit angkutannya tidak dibatasi oleh Terlapor.

Selain itu, Majelis Komisi juga memberikan pertimbangan dengan mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum yang pada intinya menyatakan bahwa semua operator angkutan wajib memiliki izin operasi dari Dinas Perhubungan. Di mana dalam hal ini penulis sepakat terhadap putusan yang dikeluarkan oleh KPPU Makassar.

Terhadap putusan Pengadilan Negeri Makassar penulis dalam hal ini tidak sependapat. Setelah penulis mengemukakan pertimbangan hukum dan diktum/amar putusan Pengadilan Negeri Makassar sebagaimana dalam putusannya No. 1/Pdt.KPPU/2010/PN.Mks, maka berikut ini penulis kemukakan bahwa Majelis Hakim mengacu pada kapasitas Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar yang sangat terbatas untuk semua operator angkutan taxi. Melalui pertimbangan tersebut yang dijadikan dasar hukum oleh Terlapor membatasi sebagian operator angkutan dan membatasi unit angkutan sebagian operator untuk beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Dimana tindakan tersebut merupakan tindakan dalam rangka pengaturan pengelolaan jasa taxi untuk menjaga keseimbangan antara *supply* dan *demand*.

Selain itu alasan Majelis Hakim membenarkan tindakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin adalah dengan adanya bukti surat yang dikeluarkan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin No. AP.I.499/OP.90.2.5/2008/DU-B perihal pembebasan taksi masuk bandara. Sehingga Pengadilan Negeri Makassar membenarkan perbuatan Terlapor sehingga dalam diktumnya menyatakan Terlapor tidak melanggar Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) UU No. 5 tahun 1999.

Selanjutnya, setelah penulis mengemukakan pertimbangan-pertimbangan hukum dan amar/diktum putusan Mahkamah Agung sebagaimana dalam putusannya Nomor 141 K/Pdt.Sus/2011, maka penulis kemukakan bahwa dasar hukum yang dijadikan landasan bagi Mahkamah Agung menyatakan Terlapor terbukti bersalah melanggar Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 karena mendasarkan putusannya pada Pasal 64 ayat (1) jo Pasal 76 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 Tahun 2003 yang menegaskan bahwa taxi bandara dapat beroperasi di area pasar (termasuk di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar) bila telah mendapat izin operasi Dinas Perhubungan.

Sementara PT. Angkasa Pura I (persero) tidak memberi kesempatan beroperasi di Bandara kepada Primkopau dan CV. Anugerah padahal kedua operator angkutan tersebut belum memiliki izin operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan hukum masing-masing lembaga peradilan tersebut yaitu Majelis Komisi KPPU, Pengadilan Negeri Makassar, dan Mahkamah Agung, maka selanjutnya penulis kemukakan perbedaan pertimbangan hukum ketiga lembaga peradilan tersebut, yaitu:

1. Pertimbangan hukum Majelis Komisi KPPU Perwakilan Daerah Makassar persis sama dengan pertimbangan hukum Mahkamah Agung yaitu bahwa Terlapor terbukti secara sah melanggar Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) UU No. 5 Tahun 1999 karena terbukti melakukan tindakan membatasi sebagian operator angkutan taxi dan membatasi unit angkutan operator taxi untuk beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.
2. Pertimbangan hukum yang digunakan Pengadilan Negeri Makassar sehingga menyatakan Terlapor tidak terbukti melanggar Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) UU No. 5 Tahun 1999 adalah karena tindakan Terlapor membatasi operator angkutan taxi adalah atas pertimbangan kapasitas Bandara Internasional Sultan Hasanuddin yang terbatas.

Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Dasar hukum yang digunakan Majelis Komisi KPPU dalam menjatuhkan putusan dengan menyatakan Terlapor melanggar adalah semata-mata mendasarkan pada kehendak Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) UU No. 5 tahun 1999. Pada tingkat banding di Pengadilan Negeri Makassar Terlapor tidak terbukti bersalah atas dasar kehendak Pasal 19 huruf (a) dan huruf (d) kaitannya dengan kondisi pasar pelayanan angkutan darat (taxi) yang kapasitasnya terbatas bagi semua angkutan taxi jika tidak diadakan pembatas-pembatas unit angkutan taxi tertentu masuk di bandara. Kemudian, Dasar hukum yang dijadikan oleh Mahkamah Agung adalah Pasal 64 (1) jo Pasal 76(1) Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 Tahun 2003 yang menegaskan bahwa operator taxi yang telah mendapat izin operasional dari Dinas Perhubungan tidak boleh dibatasi beroperasi di pasar pelayanan angkutan termasuk di bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. (2) Majelis Komisi KPPU dan Majelis Hakim Mahkamah Agung menggunakan dasar hukum yang sama sehingga mengeluarkan putusan yang juga sama yaitu terlapor terbukti melanggar sedangkan meskipun Majelis Hakim Pengadilan Negeri Makassar menggunakan dasar hukum yang sama, namun pada pertimbangannya Pengadilan Negeri Makassar cenderung menggunakan pertimbangan ekonomi sehingga mengeluarkan putusan yang berbeda dengan KPPU dan Mahkamah Agung.

Daftar Pustaka

Buku

- Ash-Shof, Burhan. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta, 2013.
- Nugroho, Susanti Adi. *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*. Jakarta: Kencana, 2014.
- Sinaga, Harjono, Destivano Wibowo. *Hukum Acara Persaingan Usaha*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2005.
- Usman, Rachmadi. *Hukum Acara Persaingan Usaha*. Jakarta: Sinar Grafika, 2013.

Jurnal

- St. Nurjannah, “Penguasaan Produksi Melalui Integrasi Vertikal (Ditinjau dari UU No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat)”, *Jurisprudentie*, Vol 4, No. 1 (2017), hlm.2. <http://journal.uin-alauddin.ac.id/index.php/Jurisprudentie/article/view/3618/3315> (Diakses 1 Januari 2019)

Peraturan Perundang-Undangan

- Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara.
- Peraturan Mahkamah Agung RI Nomor 1 Tahun 2003 Tentang Tata Cara Pengajuan Keberatan Terhadap Putusan KPPU.
- Putusan No. 01/Pdt.KPPU/2010/PN.Mks
- Putusan No. 141 K/Pdt.Sus/2011
- Putusan No. 18/KPPU-I/2009
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Websites

- <http://www.kppu.go.id>.
- <https://www.hukumonline.com/berita/baca/hol20226/kiat-memahami-putusan-kppu> diakses pada 28 April 2019.