



**P U T U S A N**

**No. 139 K/Pdt.Sus/2011**

**DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA**  
**MAHKAMAH AGUNG**

memeriksa perkara perdata khusus Komisi Pengawas Persaingan Usaha dalam tingkat kasasi telah memutuskan sebagai berikut dalam perkara :

**PRIMER KOPERASI ANGKATAN LAUT SURABAYA**, berkedudukan di Jalan Semeru No. 11, Lanudal, Juanda Waru-Sidoarjo, Jawa Timur, dalam hal ini memberi kuasa kepada Hendro Laksono, SH., Kepala Dinas Hukum Lantamal V, berkantor di Dinas Hukum Lantamal V Jl. Raya Hang Tuah-Ujung-Surabaya, dan kawan-kawan, berdasarkan Surat Kuasa Khusus 15 Juli 2010, Pemohon Kasasi dahulu Pemohon ;

m e l a w a n :

**KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA REPUBLIK INDONESIA**, berkedudukan di Jalan Ir. Juanda No. 36 Jakarta Pusat, Termohon Kasasi dahulu Termohon ;

Mahkamah Agung tersebut ;

Membaca surat-surat yang bersangkutan ;

Menimbang, bahwa dari surat-surat tersebut ternyata bahwa sekarang Pemohon Kasasi dahulu sebagai Pemohon telah mengajukan keberatan atas putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia (KPPU RI) dalam perkaranya melawan Termohon Kasasi dahulu sebagai Termohon mengemukakan hal-hal sebagai berikut :

Bahwa terhadap putusan KPPU Perkara Nomor 20/KPPU-I/2009 tanggal 30 Maret 2010 Pembanding/semula Terlapor II merasa sangat keberatan disebabkan putusan tersebut. terlalu berlebihan/tidak proporsional dan salah dalam hal penerapan hukum karena bertentangan dengan ketentuan hukum yang berlaku dan telah mengenyampingkan azas-azas keadilan dan kepatutan sehingga Terlapor II merasa sangat dirugikan. Oleh karena itu sudah sepatutnya Terlapor II mengajukan keberatan terhadap putusan tersebut.

Adapun yang menjadi keberatan Terlapor II adalah sebagai berikut :

KEBERATAN PERTAMA:

Bahwa Terlapor II keberatan terhadap pertimbangan Majelis Hakim KPPU pada halaman 71 pointer 1.2.4.7 yang menimbang sebagai berikut:



"Bahwa dengan demikian penentuan dasar geografis dalam perkara ini adalah jasa pengangkutan penumpang dari Bandara Juanda Surabaya ke luar area/wilayah Bandara dengan menggunakan jasa angkutan umum berbentuk taksi, sehingga tidak dapat digabung dengan taksi yang beroperasi di luar wilayah Bandara Juanda Surabaya".

1. Bahwa pada halaman 3 pointer 12.2.2 dan 12.2.3 dalam laporan hasil pemeriksaan lanjutan KPPU menyebutkan:
  - a. Pointer 12.2.2 menyatakan Pasar Geografik:  
12.2.2.1 Pasar Geografik pada perkara ini adalah Bandara Juanda Surabaya.
  - b. Pointer 12.2.3 menyatakan Pasar bersangkutan pada perkara ini adalah jasa angkutan umum taksi yang beroperasi di wilayah Bandara Juanda Surabaya.

Bahwa menurut Laporan Hasil Pemeriksaan KPPU tersebut di atas, penentuan dasar Pasar Geografik yang dituduhkan dalam perkara ini adalah jasa angkutan umum taksi yang beroperasi di wilayah Bandara Juanda Surabaya. Hal ini sesuai pertimbangan Majelis KPPU halaman 71 point 1.2.4.8. Fakta yang ditemukan dalam pemeriksaan sidang KPPU adalah taksi yang beroperasi di wilayah Bandara ada 2 (Dua) sisi yaitu taksi umum dari luar Bandara mengangkut penumpang pesawat dan atau pengiringnya ke dalam Bandara Juanda Surabaya dan sebaliknya taksi Bandara mengangkut penumpang dan atau penjemputnya dari Bandara Juanda Surabaya keluar Bandara. Fakta ini didasarkan laporan hasil pemeriksaan lanjutan KPPU yang tercantum dalam Putusan KPPU di atas pada halaman 19 pointer 12.3.5.4 yang menyatakan "Bahwa pihak operator taksi di Jawa Timur menyatakan secara fakta terdapat dua pasar taksi di Jawa Timur yaitu pasar Bandara dan non Bandara. Pembedaan dua pasar ini telah terjadi sejak berdirinya Bandara Juanda Surabaya, jauh sebelum taksi argo muncul di Surabaya. Keberadaan taksi bandara ini diperuntukkan untuk melayani penumpang pesawat yang mendarat di Bandara Juanda Surabaya. Terminologi taksi bandara adalah taksi yang memperoleh izin operasi khusus di Bandara Juanda Surabaya yang hanya mengangkut penumpang dari bandara ke luar (Tujuan) dan tidak boleh mengangkut penumpang di luar bandara.



Majelis KPPU pada pertimbangan Nomor 1.2.4.7 tidak mempertimbangkan secara utuh angkutan taksi yang beroperasi di Bandara Juanda Surabaya. Majelis Hakim KPPU hanya menimbang jasa angkutan taksi yang mengangkut penumpang keluar Bandara saja dan tidak menimbang jasa angkutan taksi yang mengangkut penumpang dari luar masuk kedalam Bandara Juanda Surabaya. Hal ini bertentangan dengan yang dituduhkan KPPU dan pertimbangan Majelis KPPU pointer 1.2.4.8, dalam perkara ini yaitu angkutan taksi di Bandara Juanda yang secara fakta terdiri 2 (Dua) sisi yaitu sisi taksi yang masuk Bandara Juanda Surabaya dan sisi taksi yang keluar dari Bandara Juanda Surabaya.

Bahwa dalam perkara putusan KPPU di atas, Tim pemeriksa KPPU pada halaman 39 pointer 12.5, halaman 1 pointer 1 dan 2 menuduh Terlapor I dan Terlapor II telah melanggar pasal 17, 19 huruf a dan d serta 19 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 pada operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya. Namun yang diputus Majelis KPPU tidak secara utuh melihat fakta operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya, yang ditimbang Majelis KPPU hanya operasional taksi yang mengangkut penumpang keluar dari Bandara. Sebaliknya operasional taksi yang masuk keluar Bandara tidak ditimbang. Dengan demikian Majelis KPPU telah memutus perkara ini tidak sesuai tuduhan yang disangkakan Tim Pemeriksa KPPU. Pasal yang disangkakan dilanggar Terlapor I adalah perbuatan Pidana. Menurut pasal 191 KUHP, Hakim diharuskan memutus perkara mengacu atas dakwaan atau tuduhan Penuntut Umum, tentunya tidak boleh memutus perkara tidak mengacu atas dakwaan atau tuduhan.

Dengan demikian Majelis KPPU yang memeriksa perkara ini telah melakukan kekhilafan yang nyata. Oleh karena itu mohon Majelis Banding keberatan Putusan KPPU di atas memeriksa perkara ini secara utuh sesuai yang dituduhkan.

2. Bahwa dalam pemeriksaan sidang KPPU di atas diperoleh fakta pada operasional taksi di Bandara Juanda, taksi umum dari Surabaya dan sekitarnya beroperasi di Bandara Juanda dengan operasional masuk ke dalam Bandara Juanda mengangkut penumpang dan atau pengiringnya. Menurut Putusan KPPU di atas halaman 20 pointer 12.3.5.9 operator taksi



umum di Surabaya ada 27 operator. Dengan demikian operator pada operasional angkutan di Bandara Juanda Surabaya tidak Terlapor II saja.

Bahwa Terlapor I diputus Majelis KPPU di atas melanggar pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Salah satu unsur pasal 17 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah perbuatan mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.

Praktek monopoli menurut pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 didefinisikan "Praktek Monopoli adalah Pemusatan kekuatan ekonomi oleh salah satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasanya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum". Selanjutnya pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyebutkan "Pemusatan kekuatan ekonomi adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan atau jasa". Dalam persidangan di sidang KPPU diperoleh fakta taksi yang ada di Jawa Timur beroperasi di Bandara Juanda Surabaya mengangkut penumpang masuk Bandara Juanda Surabaya. Terlapor II secara nyata tidak menguasai pasar angkutan taksi di Bandara Juanda Surabaya, karena itu unsur praktek monopoli yang dilakukan Terlapor II dalam operasional taksi di Bandara Juanda tidak terpenuhi.

Pasal 1 angka 5 mendefinisikan "Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha". Dalam sidang KPPU diperoleh fakta tidak ditemukan Terlapor II telah melakukan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha dalam operasional taksi di Bandara Juanda. Dengan demikian unsur persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan Terlapor II dalam operasional taksi di Bandara Juanda tidak terpenuhi.

Dari uraian di atas unsur Terlapor II melakukan praktek monopoli dan/atau persaingan tidak sehat pasal 17 ayat 1 Undang-Undang Nomor 5



Tahun 1999 tidak terpenuhi, maka unsur pelanggaran pasal 17 di atas tidak terpenuhi.

3. Bahwa dalam amar putusan Nomor 1 Putusan KPPU di atas menyatakan Terlapor 1 melanggar pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Salah satu unsur pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah melakukan perbuatan yang mengakibatkan praktek monopoli dan persaingan tidak sehat.

Praktek monopoli menurut pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 didefinisikan "Praktek Monopoli adalah Pemusatan kekuatan ekonomi oleh salah satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasanya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum". Selanjutnya pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyebutkan "Pemusatan kekuatan ekonomi adalah penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan atau jasa". Dalam persidangan di sidang KPPU diperoleh fakta taksi yang ada di Jawa Timur beroperasi di Bandara Juanda Surabaya mengangkut penumpang masuk Bandara Juanda Surabaya. Terlapor I dan Terlapor II secara nyata tidak menguasai pasar angkutan taksi di Bandara Juanda Surabaya, maka unsur praktek monopoli yang dilakukan Tergugat I dalam operasional taksi di Bandara Juanda tidak terpenuhi.

Pasal 1 angka 5 mendefinisikan "Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran barang atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha". Dalam sidang KPPU diperoleh fakta tidak ditemukan Terlapor I telah melakukan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha dalam operasional taksi di Bandara Juanda. Dengan demikian unsur persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan Terlapor I dalam operasional taksi di Bandara Juanda tidak terpenuhi.

Dari uraian di atas unsur Terlapor I melakukan praktek monopoli dan atau persaingan tidak sehat pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5





Tahun 1999 tidak terpenuhi maka unsur pelanggaran pasal 19 huruf d di atas tidak terpenuhi.

**KEBERATAN KEDUA :**

Bahwa Terlapor II keberatan pertimbangan Majelis KPPU halaman 70 pointer 1.2.4.5 yang menyatakan angkutan umum yang dikelola Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya adalah angkutan umum yang berbentuk taksi.

Majelis KPPU dalam pertimbangan di atas salah menerapkan hukum yaitu tidak menerapkan ketentuan yang diatur pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

**1. Kriteria angkutan taksi.**

Bahwa pasal 151 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan pelayanan angkutan orang dan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek terdiri dari :

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi
- b. Angkutan orang dengan tujuan tertentu
- c. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata, dan
- d. Angkutan orang dikawasan tertentu.

Pasal 152 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan "Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 151 huruf a harus digunakan untuk pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan". Dengan demikian salah satu kriteria jasa angkutan taksi adalah angkutan dari pintu ke pintu. Hal ini dipertegas oleh pasal 10 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

Pasal 183 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan "Tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 151 huruf a ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum atas persetujuan Pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan". Selanjutnya pasal 1 angka 9 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan menyebutkan "Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer". Dengan demikian salah satu kriteria angkutan taksi adalah tarif ditetapkan



oleh perusahaan angkutan umum atas persetujuan pemerintah dalam bentuk argometer.

Pasal 1 angka 9 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 menyebutkan Jenis mobil angkutan taksi harus diberi tanda khusus. Selanjutnya pasal 29 ayat (3) huruf a Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan angkutan orang di Jalan dengan kendaraan umum menyatakan kendaraan yang digunakan untuk taksi harus dilengkapi dengan tulisan "TAKSI" yang ditempatkan di atas atap bagian luar kendaraan dan harus menyala dengan warna putih atau kuning apabila dalam keadaan kosong dan padam apabila argometer dihidupkan.

Dengan demikian menurut ketentuan hukum pasal Pasal 152 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 jo pasal 183 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 jo pasal 10 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan kriteria jasa jo pasal 29 ayat (3) huruf a Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, kriteria angkutan taksi adalah :

- a. Melayani penumpang dari pintu ke pintu
  - b. Tarif menggunakan argometer
  - c. Ada tanda khusus tulisan "TAKSI" di atas mobil angkutan taksi.
2. Bahwa dalam sidang pemeriksaan KPPU di atas diperoleh fakta jasa angkutan yang dioperasikan oleh Terlapor II di Bandara Juanda bercirikan sebagai berikut :
- a. Jasa angkutan penumpang dari Bandara Juanda Surabaya keluar dari Bandara Juanda Surabaya dan tidak boleh mengambil penumpang dari luar Bandara Surabaya. Maka jasa angkutan Terlapor II di Bandara Juanda bukan angkutan dari pintu ke pintu.
  - b. Tarif tidak menggunakan argometer.
  - c. Mobil angkutan tidak ada tanda tulisan "TAKSI" di atas mobil.

Dengan demikian jasa angkutan yang dioperasikan Terlapor II di Bandara Juanda tidak memenuhi jasa angkutan taksi sebagaimana diatur pasal pasal 152 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 jo pasal 183 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 jo pasal 10 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan jo



pasal 29 ayat (3) huruf a Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum. Oleh karena itu jasa angkutan yang dioperasikan oleh Terlapor II di Bandara Juanda tidak termasuk jasa angkutan taksi. Memang Terlapor II memberi nama usaha tersebut Taksi Bandara Juanda Surabaya. Nomenklatur nama taksi Bandara Juanda, tidak otomatis menurut hukum termasuk taksi. Menurut hukum taksi Bandara Juanda bisa dikategorikan sebagai taksi apabila memenuhi kriteria jasa angkutan taksi. Nomenklatur nama taksi tertentu belum tentu otomatis termasuk taksi. Contoh lain di Indonesia bagian timur jasa angkutan kota menggunakan Nomenklatur nama taksi.

Bahwa jasa angkutan Terlapor II di Bandara Juanda tidak termasuk angkutan taksi diperkuat adanya fakta yang diperoleh dalam pemeriksaan sidang KPPU antara lain :

- a. Wadah koordinasi jasa pelayanan taksi di Surabaya adalah Kelompok Kerja Usaha Taksi Surabaya (KKUTS). Jasa angkutan taksi Bandara Juanda Surabaya tidak bernaung di bawah KKUTS, maka koordinasi jasa pelayanan tidak berada di bawah naungan KKUTS. Hal ini terjadi karena taksi Bandara Juanda Surabaya bukanlah termasuk usaha taksi.
- b. Keterangan Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur pointer 12.3.5.5 sampai dengan 12.3.5.11 halaman 19 sampai dengan 21 putusan KPPU yang menyebutkan sebagai berikut:
  - 1) Pointer 12.3.5.5 berbunyi Bahwa menurut Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur, saat ini prosedur ijin untuk angkutan umum bukan trayek diberikan ketika terdapat operator taksi yang mengajukan ijin, kemudian pihak dinas akan mengevaluasi berdasarkan demand dan supply (load factor) apakah perlu ditambahkan atau tidak. Kemudian dipertimbangkan kelayakan kendaraan yang diajukan ijinnya. Untuk taksi Bandara, selain syarat-syarat di atas diperlukan tambahan syarat persetujuan dari otorita Bandara (Terlapor I).
  - 2) Pointer 12.3.5.6 berbunyi Bahwa menurut Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur, hingga saat ini pihaknya belum menerima pengajuan ijin operator taksi lain untuk beroperasi di wilayah





Bandara Juanda Surabaya. Selain itu, saat ini taksi di Bandara Juanda sudah cukup penuh hal ini dilihat dari jumlah penumpang yang bisa diantar oleh satu taksi Bandara tidak lebih 4 (empat) kali (rit) tiap harinya. Sehingga apabila ditambahkan armada taksi lain ditakutkan akan menimbulkan masalah baru. Oleh karena itu kedepannya, dinas akan mengembangkan moda transportasi massal yang lebih bervariasi trayeknya untuk melengkapi trayek DAMRI saat ini (Bandara-Terminal Bungurasih-Pelabuhan Tanjung Perak).

Adapun trayek-trayek yang sedang dikaji meliputi :

- a) 12.3.5.6.1 Juanda-Gresik-Bojonegoro
  - b) 12.3.5.6.2 Juanda-Jombang-Tulungagung
  - c) 12.3.5.6.3 Juanda-Jombang-Madiun-Ponorogo
  - d) 12.3.5.6.4 Juanda-Probolinggo-Lumajang-Jember
- 3) Pointer 12.3.5.7 Bahwa selain taksi Bandara, yang saat ini berjumlah 516 (lima ratus enam belas) unit, terdapat juga moda transportasi lainnya, yaitu :
- a) 12.3.5.7.1 Damri sebanyak 17 (Tujuh belas) unit
  - b) 12.3.5.7.2 Kaha Travel sebanyak 30 (Tiga puluh) unit
  - c) 12.3.5.7.3 Golden Bird sebanyak 10 (Sepuluh) unit
- 4) Pointer 12.3.5.8 Bahwa armada-armada tersebut termasuk kategori non ekonomi sehingga pemerintah tidak memiliki kewenangan untuk mengaturnya.
- 5) Pointer 12.3.5.9 Bahwa saat ini terdapat 27 (Dua puluh tujuh) operator taksi argo yang beroperasi di Kota Surabaya.
- 6) Pointer 12.3.5.10 Bahwa di Surabaya, Organda membentuk Kelompok Kerja Usaha Taksi Surabaya (selanjutnya disebut "KKUTS") yang bukan organisasi kelembagaan. melainkan terkait dengan koordinasi jasa pelayanan taksi.
- 7) Pointer 12.3.5.11 Bahwa dari jumlah perusahaan taksi yang memiliki ijin hanya 18 (Delapan belas) perusahaan yang aktif dan di KKUTS hanya beberapa perusahaan yang aktif terlibat seperti Orenze, Taksi Gold, Taksi Silver dan Blue Bird.
3. Bahwa jasa angkutan taksi Bandara Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya mempunyai izin operasional dari DLLAJ Propinsi Jawa Timur.



Izin terakhir bernomor 551.21/2555/105/208 sebagai taksi Bandara yang berlaku mulai 03 Januari 2009 sampai 02 Januari 2014 (Vide bukti C 3.7). Dengan demikian izin usaha angkutan Terlapor II di Bandara Juanda bukanlah izin angkutan taksi. Apabila dibedah lebih lanjut, jasa angkutan Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya adalah pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana diatur pasal 151 huruf d Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dengan argumen sebagai berikut :

a. Menurut pasal 143 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 kriteria angkutan dalam trayek adalah:

- 1) Memiliki rute tetap dan teratur
- 2) Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas Negara dan
- 3) Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan.

Jasa angkutan Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya tidak memiliki rute tetap dan teratur, tidak terjadwal dan tidak berawal berakhir maupun tidak menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal atau tempat tertentu. Karena itu tidak termasuk angkutan dalam trayek.

b. Jasa angkutan umum tidak dalam trayek angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana menurut pasal 55 Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 pelaksanaannya harus :

- 1) Pelaksanaan jasa angkutan melalui atau melintasi jalan lokal dan jalan lingkungan.
- 2) Menggunakan mobil angkutan umum

c. Pasal 183 ayat 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dikawasan tertentu pasal 151 huruf d ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum.

Dengan demikian kriteria jasa angkutan orang tidak dalam trayek kawasan tertentu adalah:

- 1) Pelaksanaan jasa angkutan melalui atau melintasi jalan lokal dan jalan lingkungan.



- 2) Menggunakan mobil angkutan umum.
- 3) Tarif ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum.

Dalam persidangan Majelis KPPU di atas diperoleh fakta Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya pelaksanaan hanya mengangkut penumpang dari Bandara Juanda Surabaya keluar melalui atau melintasi jalan lokal dan jalan lingkungan di Bandara Juanda Surabaya.

Dalam persidangan Majelis KPPU di atas diperoleh fakta jasa angkutan Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya menggunakan angkutan umum berupa sedan.

Dalam persidangan Majelis KPPU di atas diperoleh fakta tarif jasa angkutan Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya ditentukan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dengan Terlapor II, hal ini diterangkan oleh Dinas LLAJ Propinsi Jatim di halaman 22 Putusan KPPU pointer 12.3.6.4.1.

Dengan demikian jasa angkutan Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya memenuhi kriteria angkutan umum tidak dalam trayek angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana diatur pasal 151 huruf d Undang-Undang.

4. Bahwa jasa angkutan Terlapor II di Bandara Juanda tidak termasuk jasa angkutan taksi, melainkan termasuk jasa angkutan orang tidak dalam trayek dikawasan tertentu. Karena itu Terlapor II bukanlah pelaku usaha angkutan taksi di Bandara Juanda, melainkan pelaku usaha angkutan orang tidak dalam trayek kawasan di Bandara Juanda.

Bahwa amar putusan Nomor 2 Majelis KPPU di atas Terlapor II dinyatakan melanggar pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dalam operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya. Salah satu unsur pelanggaran operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah adanya pelaku usaha taksi di Bandara Juanda Surabaya. Terlapor II bukanlah pelaku usaha taksi di Bandara Juanda Surabaya. Oleh karena itu unsur Terlapor II sebagai pelaku usaha taksi di Bandara Juanda Surabaya tidak terpenuhi. Maka Terlapor II tidak bisa dikategorikan melanggar pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.



5. Bahwa Terlapor I diputus Majelis KPPU di atas dalam operasional taksi keluar dari Bandara Juanda telah melakukan pelanggaran pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, dengan pertimbangan Terlapor I bersama Terlapor II telah melakukan operasional taksi yang keluar dari Bandara Juanda yang mengakibatkan terjadi praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat berupa praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.

Terlapor II tidak mengoperasikan taksi untuk penumpang keluar dari Bandara Juanda Surabaya, melainkan mengoperasikan usaha angkutan umum orang tidak dalam trayek kawasan. Oleh karena itu pertimbangan Terlapor I bersama Terlapor II telah mengoperasikan taksi untuk mengangkut penumpang keluar Bandara Juanda Surabaya adalah pertimbangan yang keliru. Maka unsur pelaku usaha bersama pelaku usaha lain pasal 19 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tidak terpenuhi untuk Terlapor I atas tuduhan Tim Pemeriksa KPPU.

Terlapor II tidak mengoperasikan taksi untuk penumpang keluar dari Bandara Juanda Surabaya, melainkan mengoperasikan usaha angkutan umum orang tidak dalam trayek kawasan. Dikarenakan Terlapor I bersama Terlapor II tidak melakukan usaha taksi di Bandara Juanda Surabaya, maka Terlapor I bersama Terlapor II tidak melakukan praktek monopoli angkutan taksi dan atau persaingan usaha taksi tidak sehat di Bandara Juanda Surabaya. Dengan demikian unsur perbuatan mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau usaha tidak sehat tidak terpenuhi.

Berdasarkan uraian di atas Terlapor I tidak memenuhi unsur telah melakukan perbuatan pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Maka tidak bisa dikatakan melanggar pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

**KEBERATAN KETIGA ;**

Bahwa Majelis Hakim KPPU telah melanggar ketentuan pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Bahwa pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengamanatkan sebagai berikut :

- a. Penetapan pembatalan perjanjian sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 sampai dengan pasal 13, pasal 15 dan pasal 16. dan atau



- b. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan integrasi vertikal sebagaimana dimaksud dalam pasal 14, dan atau
- c. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan kegiatan yang terbukti menimbulkan praktek monopoli dan atau menyebabkan persaingan usaha tidak sehat dan atau merugikan masyarakat, dan atau
- d. Perintah kepada pelaku usaha untuk menghentikan penyalahgunaan posisi dominan, dan atau
- e. Penetapan pembatalan atas penggabungan atau peleburan badan usaha dan pengambilalihan saham sebagaimana dimaksud pasal 28. dan atau
- f. Penetapan pembayaran ganti rugi, dan atau
- g. Pengenaan denda serendah-rendahnya Rp.1.000.000.000,00 (satu milyar rupiah) dengan setinggi-tingginya Rp.25.000.000.000,00 (dua puluh lima milyar rupiah).

Bahwa Majelis KPPU di atas pada amar Nomor 4 dan 5 menjatuhkan sanksi berupa tindakan administrasi berupa :

- a. Memerintahkan Terlapor I : PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya dan Terlapor II: Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya untuk menerapkan tarif argometer dalam operasional taksi II di Bandara Juanda Surabaya selambat-lambatnya 1 (satu) tahun setelah Putusan ini memiliki kekuatan hukum tetap.
- b. Memerintahkan Terlapor I: PT Angkasa Pura I (persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya untuk membuka kesempatan kepada operator taksi yang telah memiliki Izin Operasi dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur untuk mendapatkan izin berusaha sebagai penyedia layanan jasa taksi di lingkungan Bandara Internasional Juanda Surabaya dengan tetap mempertimbangkan load factor penumpang dengan ketersediaan armada taksi selambat-lambatnya 3 (tiga) tahun setelah Putusan ini memiliki kekuatan hukum tetap.

Bahwa sanksi tindakan administrasi yang dijatuhkan oleh Majelis KPPU di atas tidak memenuhi kriteria tindakan administrasi berupa perintah sebagaimana diatur pasal 47 ayat (2) huruf b, c, d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Oleh karena itu Majelis KPPU telah memutuskan tindakan administrasi selain yang diatur pasal 47 ayat (2) huruf b, c, d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Maka Majelis Hakim KPPU melanggar pasal 47 ayat (2) huruf b, c, d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.





**KEBERATAN KEEMPAT :**

Bahwa Majelis Hakim KPPU telah melanggar pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang mengamanatkan sebagai berikut "Yang dikecualikan dari ketentuan Undang-Undang ini adalah kegiatan usaha koperasi yang secara khusus bertujuan untuk melayani anggotanya.

Bahwa dalam pemeriksaan di Majelis KPPU ditemukan fakta Terlapor II adalah Badan Usaha Koperasi Nomor 4418/BH/II/1980 terdaftar tanggal 25 Februari 1980. Hal ini tercantum pada pointer 12.3.7.1 halaman 23 putusan KPPU di atas. Bahwa dalam pemeriksaan di Majelis KPPU ditemukan fakta bahwa mobil angkutan yang dioperasikan Terlapor II adalah milik anggota Koperasi Primkopal Lanudal Juanda (Terlapor II). Pembagian hasil keuntungan tiap mobil (Vide bukti B 1. B 2. C 1.8) sebagai berikut:

1. Pengemudi sebesar 20 % (Dua puluh persen)
2. Pemilik sebesar 65 % (Enam puluh lima persen)
3. Terlapor II Surabaya sebesar 7 % (Tujuh persen)
4. PT AP I Cabang Surabaya sebesar 8 % (Delapan persen)

Bahwa pengoperasian angkutan Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya bertujuan untuk memenuhi kebutuhan anggota Koperasi Terlapor II yaitu memasarkan produk jasa angkutan mobil milik anggota Terlapor II. Hal ini merupakan tujuan Koperasi yang sudah diatur oleh Undang-Undang Koperasi. Usaha Koperasi untuk memasarkan produk anggotanya sudah banyak dilakukan oleh Koperasi lain. Contoh :

- 1) Koperasi Susu di Malang dan sekitarnya bergerak untuk memasarkan produk susu sapi perah milik anggota.
- 2) Koperasi Unit Desa banyak bergerak untuk memasarkan produk hasil tanaman produksi anggota Koperasi Unit Desa.
- 3) Koperasi Nelayan banyak bergerak untuk memasarkan produk ikan hasil tangkapan Nelayan anggota Koperasi Nelayan.

Dengan demikian usaha angkutan Terlapor II di Bandara Juanda merupakan kegiatan usaha Primer Koperasi TNI Angkatan Laut Juanda yang secara khusus bertujuan untuk melayani kebutuhan anggotanya memasarkan produk anggota yang berupa jasa angkutan mobil.

**KEBERATAN KELIMA :**

Majelis Komisi KPPU dalam menjatuhkan putusan kepada Terlapor II telah keliru dalam penerapan hukum, terutama unsur-unsur pasal 17 Undang-



Undang Nomor 5 Tahun 1999 karena hanya berdasarkan pada LHPL dan mengabaikan fakta-fakta hukum yang terungkap di persidangan.

Bahwa menurut Majelis Komisi poin 1.1.43 unsur Pelaku Usaha adalah Primer Koperasi yang didirikan berdasarkan Akta Pendirian Pada tanggal 19 September 1979 dan didaftarkan ke Kantor Wilayah Koperasi Jawa Timur tanggal 26 Pebruari 1980, bukan anggota yang memiliki unit Taksi yang dikelola oleh Terlapor II.

Berdasarkan pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian, Koperasi adalah badan usaha yang beranggotakan orang seorang atau badan hukum koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip koperasi sekaligus sebagai ekonomi rakyat yang berdasar atas asas kekeluargaan. Kemudian dalam angka 3 Koperasi Primer adalah koperasi yang didirikan oleh dan beranggotakan orang seorang. Oleh karena itu berdasarkan pasal 22 ayat 1 pemegang kekuasaan tertinggi dalam koperasi adalah rapat anggota.

Berdasarkan Akta Pendirian dan fakta-fakta hukumnya, Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya beranggotakan sejumlah orang yang merupakan pemilik sebenarnya angkutan Taksi Bandara sebanyak 516 anggota Primer Koperasi. Sedangkan Terlapor II sebagai Badan Hukum Koperasi merupakan tempat berkumpulnya orang seorang yang mempunyai tujuan atau kepentingan sama untuk melakukan usaha Taksi Angkutan Bandara dan hanya bertindak sebagai manajemen operator taksi bandara milik orang perorangan yang merupakan anggota Koperasi yang terikat dalam suatu perjanjian saling menguntungkan. Dengan demikian unsur Pelaku Usaha adalah orang seorang anggota primer Koperasi atau Pemilik Taksi Bandara. Jadi Menurut hukum. Majelis Komisi KPPU telah salah menerapkan hukum yang mengatur unsur Pelaku Usaha, sehingga tidak tepat bilamana memutuskan Primer Koperasi Angkatan Laut/Terlapor II melanggar pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

**KEBERATAN KEENAM :**

Majelis Komisi telah keliru menerapkan hukum yang menyatakan Terlapor II Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya terbukti sah dan meyakinkan melanggar pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dengan mengenyampingkan keberadaan Terlapor II sebagai Badan Hukum Koperasi



yang dilindungi usahanya oleh pasal 50 sub (i) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Jo Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian.

Bahwa secara yuridis formal Terlapor II kelangsungan usahanya dalam mengoperasikan angkutan Taksi Bandara Juanda telah dijamin dan dilindungi usahanya oleh Peraturan Perundang-undangan sebagaimana ditegaskan dalam pasal 50 sub (i) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa yang dikecualikan dari ketentuan Undang-Undang ini adalah kegiatan usaha Koperasi yang secara khusus bertujuan untuk melayani anggotanya. Dengan demikian, membuktikan bahwa keberadaan Terlapor II selaku operator Taksi Bandara semata-mata untuk melayani kepentingan usaha anggota koperasi atau Pemilik Taksi Bandara. Disamping melayani anggotanya menurut Pasal 43 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian juga memberikan hak kepada koperasi apabila kelebihan pelayanan koperasi dapat digunakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang bukan anggota koperasi. Oleh karena itu, Terlapor II dibenarkan memberikan pelayanan kepada penumpang umum Bandara. Pemerintah maupun pelaku usaha lainnya harus mendukung koperasi sebagai gerakan ekonomi kerakyatan dan diberikan kesempatan untuk berusaha seluas-luasnya (Vide Pasal 61). Selanjutnya Pasal 63 ayat (2) menegaskan bahwa dalam rangka memberikan perlindungan kepada koperasi, pemerintah dapat menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang telah berhasil diusahakan oleh koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya. Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, maka Terlapor II mempunyai hak untuk berusaha seluas-luasnya dan harus dilindungi kelangsungan usahanya yang telah berhasil mengusahakan angkutan Taksi Bandara Internasional Juanda sejak tahun 1970.

**KEBERATAN KETUJUH :**

Majelis Komisi KPPU telah keliru dalam penerapan hukum dengan menggolongkan Taksi Bandara Juanda dengan mengacu pada ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 43 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan kendaraan umum.

Bahwa menurut Pasal 1 angka (13) KM 35 Tahun 2003 Taksi adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah terbatas.



Apabila mengacu pada ketentuan tersebut maka taksi bandara Juanda Surabaya tidak termasuk kriteria taksi sebagaimana dimaksud. Oleh karenanya tidak memberikan pelayanan penumpang umum dari pintu ke pintu tidak menggunakan Argometer tetapi menggunakan tarif zona dan selama ini tidak pernah melayani pengangkutan penumpang dari luar bandara, tetapi hanya mengantar penumpang umum dari Bandara Juanda Surabaya ke tempat tujuan dan kembali ke bandara dalam keadaan kosong (tanpa penumpang). Oleh karena itu, lebih tepat taksi bandara Juanda Surabaya digolongkan dalam kriteria angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek di kawasan tertentu yang disebut Taksi Bandara Juanda Surabaya sesuai ijin operasional yang dikeluarkan DLLAJ Propinsi Jawa Timur.

Bahwa berdasarkan pasal 140 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri atas angkutan orang dengan kendaraan bermotor dalam trayek dan tidak dalam trayek. Menurut Pasal 151 sub a Pelayanan angkutan orang tidak dalam trayek salah satunya terdiri atas angkutan orang dengan menggunakan Taksi. Dalam hal pengenaan tarif taksi tidak dalam trayek apakah menggunakan Argo ataupun tarif Zona telah ditegaskan oleh Pasal 183 menyebutkan bahwa Tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan Taksi sebagaimana dimaksud Pasal 151 huruf a ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum atas persetujuan pemerintah. Tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan. Dengan demikian menurut hukum ada Taksi tarif Argometer dan ada Taksi tarif zona seperti yang dikelola Terlapor II.

Bahwa berdasarkan fakta hukum yang terungkap di persidangan Terlapor II memiliki ijin operasional yang dikeluarkan oleh DLLAJ Propinsi Jatim sejak tahun 1970 dan diperbaharui secara periodik terakhir dengan Nomor 551.21/2555/105/2008 tentang Izin Operasi Angkutan Taksi Bandara Juanda yang berlaku dari tanggal 03 Januari 2009 sampai 02 Januari 2012. Berdasarkan izin tersebut, Terlapor II hanya diperbolehkan beroperasi di kawasan tertentu, yaitu hanya memberikan pelayanan angkutan penumpang dari Bandara Juanda Surabaya ke tempat tujuan tertentu dan tidak boleh mengambil penumpang di tempat lain.



Bahwa Terlapor II dalam pengenaan tarif zona didasarkan pada surat persetujuan Tarif Zona DLLAJ Propinsi Jawa Timur Nomor 551.21/507/105/2005 tanggal 17 Maret 2005 perihal Pengajuan kenaikan Tarif Taksi Prima Juanda yang pada intinya jenis pelayanan taksi bandara Juanda tidak termasuk dalam kategori tarif yang diatur pemerintah melainkan diserahkan ke mekanisme pasar.

Oleh karena itu, berdasarkan ketentuan pasal 183 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, keputusan mengenai Pengenaan tarif Zona oleh Terlapor II dengan tidak menggunakan Argo telah disetujui Pemerintah (DLLAJ Propinsi Jatim) dan telah disepakati oleh Pengguna Jasa dan telah sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku.

**KEBERATAN KEDELAPAN :**

Bahwa Majelis Komisi telah keliru dalam pertimbangan hukumnya poin 1.2.4.8 yang menyebutkan Pasar Bersangkutan pada perkara ini jasa angkutan taksi yang beroperasi di wilayah Bandara Juanda Surabaya dengan menggunakan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan maupun Peraturan pelaksanaannya.

Bahwa dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada saat diundangkan pada tanggal 22 Juni 2009, maka berdasarkan pasal 324 dan 325 maka Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku lagi. Sehingga semua Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 dinyatakan tidak berlaku apabila bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Dengan adanya ketentuan sebagaimana dimaksud pasal 140 jo. pasal 151 sub a jo. pasal 183 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dikenal adanya taksi dalam kawasan dan tujuan tertentu yang menggunakan tarif yang ditentukan oleh Perusahaan dengan Persetujuan Pemerintah dan kesepakatan antara Pengguna Jasa, membuktikan Terlapor II diperbolehkan tidak menggunakan tarif argometer sebagaimana dimaksud PP Nomor 41 Tahun 1993 jo. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003.

Bahwa berdasarkan asas hukum Lex Posterior Derogate Lex Priore dengan demikian, maka ketentuan definisi taksi maupun pasar yang bersangkutan seharusnya menggunakan undang-undang yang baru. Kalaupun terjadinya perubahan undang-undang tersebut perkara KPPU tersebut sedang





dalam proses, maka menurut asas hukum seharusnya terhadap Terlapor II dikenakan peraturan perundang-undangan yang menguntungkan Terlapor II, yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Oleh karena itu, pertimbangan Majelis Komisi yang mendasarkan definisi Taksi dalam pasar yang bersangkutan atau Pasar Geografis merupakan kesalahan penerapan hukum, sehingga tidak dapat membuktikan unsur tersebut.

**KEBERATAN KESEMBILAN :**

Bahwa Majelis Komisi KPPU telah keliru menerapkan hukum poin 1.3.47 yang menyebutkan Terlapor II memiliki Posisi Monopoli dalam pengelolaan Taksi Bandara Juanda Surabaya.

Bahwa Majelis Komisi telah keliru dalam pertimbangan hukumnya mengenai yang dituduhkan kepada Terlapor III Pembanding tanpa membuktikan unsur-unsur monopoli sebagaimana dimaksud dalam Pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yaitu :

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

Dalam pertimbangan hukumnya, Majelis Komisi sama sekali tidak membuktikan unsur-unsur monopoli sebagaimana yang dimaksud dalam ketentuan tersebut, sebaliknya Majelis komisi justru berpendapat Terlapor II memiliki posisi monopoli dalam pengelolaan operasional Taksi Bandara Juanda Surabaya.

Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 70 tahun 2001 tentang Kebandarudaraan jo. Kepmenhub Nomor 48 Tahun 2002 tentang



penyelenggaraan Bandar Udara Umum jo. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 100/XI/1985 tanggal 12 November 1985 menegaskan bahwa Pelayanan Jasa Penunjang Kegiatan Penerbangan dapat meliputi, salah satunya adalah jasa Pelayanan Angkutan Darat (land transportation service). Sedangkan menurut pasal 95 Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 100/XI/1985 tanggal 12 November 1985 menegaskan taksi dan angkutan umum dilarang berpangkalan dan mengangkut penumpang di atau dari Bandar Udara kecuali bagi yang telah mendapat ijin dari kepala Bandar Udara. Selanjutnya dalam pasal 106 menegaskan bahwa siapapun yang melibatkan pengoperasian taksi, sedan, bus, penjemputan/pelayanan (courtesy limousine atau kendaraan sewa lainnya di Bandar Udara) diwajibkan mempunyai ijin melaksanakan kegiatannya dalam bentuk kontrak atau izin sewa dari Kepala Bandar Udara.

Bahwa berdasarkan ketentuan tersebut di atas, sangatlah keliru bilamana Majelis Komisi dalam pertimbangan hukumnya menyatakan Terlapor II mempunyai wewenang untuk menentukan dengan siapa kerjasama operasional Taksi Bandara dilakukan tanpa mendapat persetujuan dari Terlapor I. Dengan demikian pertimbangan Majelis Komisi mengabaikan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kebandarudaraan, khususnya Bandara Internasional Juanda Surabaya. Sehingga pendapat Majelis Komisi yang berpendapat bahwa Terlapor II memiliki posisi monopoli dalam pengelolaan operasional Taksi Bandara Juanda Surabaya sama sekali tidak berdasar hukum maupun fakta-fakta yang terungkap di persidangan.

Bahwa berdasarkan fakta-fakta yang terungkap di persidangan, jasa angkutan taksi bandara tidak hanya dilakukan oleh Terlapor II tetapi juga dilakukan oleh PT. Prima Bahari Juanda (Taksi Wing) yang memiliki armada 100 kendaraan. Bus Damri Bandara sebanyak 22 unit, Angkutan KAHANA sebanyak 34 Kendaraan, Golden Bird sebanyak 25 kendaraan dan PT. Rahayu Wira Abadi dimana semua perusahaan tersebut dalam usahanya juga mendasarkan pada pasal 95 Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 100/XI/1985 tanggal 12 November 1985 membuktikan tidak adanya posisi monopoli Terlapor II.

Bahwa adanya kerjasama antara Terlapor II Bahwa berdasarkan bukti dan fakta hukum yang ada Primkopal Juanda telah mensubstitusikan jasa operasional angkutan darat di Bandara Juanda kepada beberapa operator taksi di Jawa Timur antara lain: pada tahun 2005 mensubstitusikan kepada PT. Para



Bathara Surya sebagai operator taksi Silver melalui perjanjian kerjasama Nomor SPK/49/I/2009 selama 1 tahun (01 Januari 2009 sampai dengan 31 Desember 2009) dan dapat diperpanjang untuk Tahun berikutnya, PT. Ekpress Kartika Perdana Taksi (Taksi Semesta) dan PT. Zebra Nusantara Tbk (Taksi Zebra) melalui kesepakatan lisan Tahun 2004.

Bahwa kerjasama operasional Taksi Bandara Juanda antara Terlapor II dengan mensubstitusikan jasa operasional angkutan darat di Bandara Juanda kepada beberapa operator taksi di Jawa Timur antara lain : pada tahun 2005 mensubstitusikan kepada PT. Para Bathara Surya sebagai operator taksi Silver melalui perjanjian kerjasama Nomor SPK/49/1/2009 selama 1 (satu) Tahun (01 Januari 2009 sampai dengan 31 Desember 2009) dan dapat diperpanjang untuk Tahun berikutnya, PT. Ekpress Kartika Perdana Taksi Semesta) dan PT. Zebra Nusantara Tbk (Taksi Zebra) melalui kesepakatan lisan Tahun 2004, namun Majelis Komisi dalam pertimbangan hukumnya sebagai bentuk monopoli karena tanpa persetujuan Terlapor I sangat bertentangan dengan asas-asas hukum perjanjian (pacta sun servanda) bahwa perjanjian yang disepakati para pihak berlaku sebagai undang-undang bagi yang membuatnya, walaupun tanpa persetujuan Terlapor I. Apalagi fakta hukumnya membuktikan bahwa tidak satupun operator taksi yang tergabung dalam DPC Organda Jatim mengajukan permohonan tertulis untuk menjadi operator taksi Bandara Juanda sejak Tahun 1970 sampai sekarang, seperti yang dipersyaratkan dalam Pasal 95 Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 100/XI/1985 tanggal 12 November 1985. Jadi sangatlah tendensius bahwa etiket baik Terlapor II mensubstitusikan angkutan taksi bandara Juanda ke operator taksi lain tanpa sepengetahuan Terlapor I, Majelis Komisi dalam pertimbangan hukumnya dinilai sebagai bentuk monopoli Terlapor I dalam pengelolaan operasional Taksi Bandara Juanda.

**KEBERATAN KESEPULUH :**

Bahwa Majelis Komisi telah keliru dalam penerapan hukum dalam pertimbangan hukumnya poin 1.5.4.6 mengenai penetapan tarif zona oleh Terlapor II dianggap sebagai bentuk monopoli karena tidak ada dasar hukumnya.

Bahwa penetapan tarif zona Taksi Bandara Juanda Surabaya oleh Terlapor II didasarkan pada pasal 243 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan besaran tarif jasa terkait pada Bandara dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan.



Bahwa berdasarkan ketentuan tersebut, maka Ijin Operasional Taksi yang dimiliki Terlapor II adalah Izin Operasional Taksi Bandara Juanda.. berbeda dengan ijin operasional Taksi yang menggunakan Argometer. Artinya jenis ijin Terlapor II operasionalnya hanya diijinkan untuk memberikan pelayanan penumpang dari bandara Juanda dan tidak diperbolehkan mengangkut penumpang di luar bandara. Jadi ijin operasinya adalah terbatas hanya dalam kawasan bandara dengan tujuan tertentu, bukan melayani dari pintu ke pintu seperti Taksi yang menggunakan Argometer. Dengan tidak adanya Taksi Argometer yang beroperasi di bandara Juanda bukan karena Terlapor II tidak memberikan kesempatan kepada konsumen untuk menggunakan Taksi Argometer, namun berdasarkan fakta-fakta yang terungkap di persidangan disebabkan karena sejak tahun 1970 sampai adanya perkara ini tidak ada satupun operasional Taksi Argo yang mengajukan ijin operasional dan kontrak dengan Terlapor I sebagaimana yang dipersyaratkan oleh Pasal 95 Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 100/XI/1985 tanggal 12 November 1985.

Bahwa menurut hukum ijin operasional yang dimiliki Terlapor II dalam memberikan pelayanan kepada penumpang pesawat terbatas hanya di kawasan Juanda sesuai ijin operasional yang dikeluarkan DLLAJ Propinsi Jatim terakhir dengan Skep Nomor 551.21/2555/105/2008 tentang Izin Operasi Angkutan Taksi Bandara yang berlaku dari tanggal 03 Januari 2009 sampai 02 Januari 2012 dan Surat Persetujuan Tarif Zona Nomor surat persetujuan Tarif Zona DLLAJ Propinsi Jawa Timur Nomor : 551.21/507/105/2005 tanggal 17 Maret 2005. Berdasarkan Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2004 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1986, keputusan tersebut merupakan penetapan tertulis yang dikeluarkan Badan atau Pejabat tata Usaha Negara yang berisi tindakan hukum Tata Usaha Negara yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku. yang bersifat konkret, individual, dan final yang menimbulkan akibat hukum bagi seseorang atau badan hukum perdata. Sehingga berdasarkan pasal 183 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pengenaan Tarif Zona oleh Terlapor II ada dasar hukumnya dan sama sekali tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.



Bahwa berdasarkan hasil survey YLPK Jatim bulan Desember 2009, Pengenaan tarif Zona oleh Terlapor II hasilnya menyatakan 51 % (Lima puluh satu persen) tarif tersebut telah sesuai. Sehingga tidak tepat pertimbangan Majelis Komisi yang menyatakan penentuan Tarif Zona oleh Terlapor II tidak ada dasar hukumnya dan tidak memberikan alternatif konsumen untuk menggunakan tarif Argo sebagai bentuk monopoli Terlapor II.

Bahwa berdasarkan alasan-alasan keberatan tersebut diatas, maka Majelis Komisi menurut hukum telah keliru dalam penerapan hukum maupun pertimbangan hukumnya dan tidak bisa membuktikan unsur-unsur pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, yaitu :

1. Unsur Pelaku Usaha

Terlapor II adalah badan Hukum Koperasi yang beranggotakan orang-seorang yang berdasarkan Pasal 50 sub (i) dikecualikan dari ketentuan Undang-Undang ini.

Dengan demikian unsur Pelaku Usaha tidak terpenuhi.

2. Penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa.

Terlapor II mengadakan perjanjian kerjasama dengan Terlapor I dalam operasional Taksi Bandara Juanda semata-mata karena melaksanakan ketentuan perundang-undangan yang berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan jo. Kepmenhud Nomor 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum jo. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 100/XI/1985 tanggal 12 November 1985 mengharuskan ijin operasional taksi Bandara harus atas ijin otoritas Bandara dan dituangkan dalam Perjanjian. Dalam hal ini Terlapor II telah memiliki ijin operasional Taksi Bandara Juanda Nomor SIO.AP.I 02/HK.08.01/2010/GMC-B Berlaku sejak tanggal 01 Januari 2010 sampai dengan 31 Desember 2010 dan terikat dengan Perjanjian dengan Terlapor I Nomor KTR/02/X2/2006 tanggal 6 Oktober 2006. Ketentuan ini juga telah dilaksanakan oleh PT. Prima Bahari Juanda (Taksi Wing) yang memiliki armada 100 kendaraan, Bus Damri Bandara sebanyak 22 unit. Angkutan KAHA sebanyak 34 Kendaraan. dan Golden Bird sebanyak 25 kendaraan serta PT. Rahayu Wira Abadi yang dalam operasinya hanya memberikan pelayanan kepada Penumpang kawasan Bandara Juanda Surabaya dengan tujuan tertentu. Berdasarkan Pasal 50 sub a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dikecualikan dari ketentuan Undang-





Undang ini adalah Perbuatan dan atau Perjanjian yang bertujuan melaksanakan peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, unsur Pengusahaan atas Produksi dan atau/jasa Tidak Terpenuhi.

3. Unsur mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan/atau Persaingan usaha tidak sehat.

Bahwa dalam pertimbangan hukumnya Majelis Komisi menyatakan Terlapor II menetapkan tarif berdasarkan Zona padahal aturan yang berlaku mengharuskan taksi menggunakan system Argometer sehingga merugikan konsumen dan menyimpulkan terdapat praktek monopoli. Berdasarkan alasan keberatan keenam memori ini yang telah disampaikan Termohon II yang pada intinya Terlapor II diperbolehkan memberlakukan tarif zona dalam kawasan Bandara Juanda Surabaya seperti halnya yang diterapkan PT. Prima Bahari Juanda (taksi Wing), Damri, Golden Bird, KAHHA Travel dan PT. Rahayu Wira Abadi. Dengan demikian unsur mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat Tidak Terpenuhi.

Berdasarkan alasan-alasan keberatan yang telah diuraikan di atas, Majelis Komisi KPPU telah melanggar Undang-Undang dan membuat kekeliruan yang nyata. Oleh karena itu mohon Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo yang memeriksa banding keberatan perkara ini dengan memperhatikan ketentuan perundang-undangan, asas-asas hukum dan keadilan serta kelangsungan usaha koperasi Terlapor II sebagaimana yang diamanatkan pasal 33 UUD 1945 amandemen keempat dan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian ;

Bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas Pemohon mohon kepada Pengadilan Negeri Sidoarjo agar memberikan putusan sebagai berikut :

1. Membatalkan Putusan Majelis Komisi Pengawas Persaingan Usaha Tidak Sehat (KPPU RI) Nomor 20/KPPU-I/2009 Tanggal 30 Maret 2010 ;
2. Menyatakan Terlapor I PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya dan Terlapor II Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya tidak terbukti sah dan meyakinkan melanggar pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 ;
3. Menyatakan pemberlakuan tarif zona oleh Terlapor II sah dan telah sesuai dengan Peraturan Perundang-undangan sehingga tetap diberlakukan



dalam kawasan Bandara Juanda Surabaya sesuai ijin operasional dari DLLAJ Propinsi Jawa Timur.

Apabila Majelis Hakim berpendapat lain mohon putusan yang seadil-adilnya (ex aequo et bono) ;

Bahwa terhadap permohonan keberatan tersebut Pengadilan Negeri Sidoarjo telah mengambil putusan, yaitu putusan No. 01/Pdt.KPPU/2010/PN.Sda., tanggal 6 Juli 2010 yang amarnya sebagai berikut :

1. Menolak Permohonan Keberatan dari Pemohon Keberatan untuk seluruhnya ;
2. menguatkan Putusan KPPU Nomor : 20/KPPU-I/2009, tanggal 30 Maret 2010 ;
3. Menghukum Pemohon Keberatan untuk membayar biaya perkara yang jumlahnya sebesar Rp.175.800,- (seratus tujuh puluh lima ribu delapan ratus rupiah) ;

Menimbang, bahwa sesudah putusan ini diucapkan pada tanggal 6 Juli 2010 dengan hadirnya Kuasa Pemohon, kemudian terhadapnya oleh Pemohon dengan perantaraan kuasanya, berdasarkan surat kuasa khusus tanggal 15 Juli 2010 diajukan permohonan kasasi secara lisan pada tanggal 16 Juli 2010 sebagaimana ternyata dari akte permohonan kasasi No. 01/Pdt.KPPU/2010/PN.Sda. yang dibuat oleh Panitera Pengadilan Negeri Sidoarjo, permohonan mana diikuti oleh memori kasasi yang memuat alasan-alasan yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri tersebut pada tanggal 29 Juli 2010 ;

Bahwa setelah itu oleh Termohon yang pada tanggal 24 Agustus 2010 telah diberitahu tentang memori kasasi dari Pemohon diajukan jawaban memori kasasi yang diterima di Kepaniteraan Pengadilan Negeri Sidoarjo pada tanggal 6 September 2010 ;

Menimbang, bahwa permohonan kasasi a quo beserta alasan-alasannya telah diberitahukan kepada pihak lawan dengan seksama, diajukan dalam tenggang waktu dan dengan cara yang ditentukan dalam undang-undang, maka oleh karena itu permohonan kasasi tersebut formal dapat diterima ;

Menimbang, bahwa alasan-alasan yang diajukan oleh Pemohon Kasasi/ Pemohon dalam memori kasasinya tersebut pada pokoknya ialah :  
**KEBERATAN PERTAMA**

Bahwa dari keseluruhan pertimbangan hukum putusan Banding, Judex Facti Pengadilan Negeri Sidoarjo dalam perkara a quo sama sekali tidak



mempertimbangkan keberatan-keberatan yang diajukan Pembanding di dalam Memori Banding dan ternyata Judex Facti Pengadilan Sidoarjo dalam memutus perkara Banding ini hanya mengambil alih putusan KPPU sehingga dengan demikian Judex Facti Pengadilan Sidoarjo telah salah menerapkan hukum dalam memutus perkara ini yaitu berupa tidak adanya perhatian Hakim Banding terhadap keberatan-keberatan Pembanding. Berdasarkan Yurisprudensi tetap Mahkamah Agung RI Nomor 112 K/Sip/1955 tanggal 11 April 1956, Putusan Hakim Banding yang sama sekali tidak memperhatikan keberatan-keberatan dari Pembanding haruslah dibatalkan.

#### KEBERATAN KEDUA

Bahwa Majelis Hakim Keberatan Banding salah menerapkan hukum dan kurang cukup mempertimbangkan :

- a. Bahwa apabila dicermati secara seksama putusan Banding Pengadilan Negeri Sidoarjo tersebut, ternyata Majelis Hakim telah salah menerapkan hukum yang dilakukan oleh KPPU maupun kemudian dikuatkan oleh Pengadilan Negeri Sidoarjo, sebab putusan Judex Facti kurang cukup mempertimbangkan (Onvoldoende Gemotiveerd). Dalam putusan Judex Facti Pengadilan Negeri Sidoarjo ini langsung mengabaikan/ menyampingkan Memori Banding tanpa memeriksa perkara ini kembali secara obyektif dan menyeluruh, baik mengenai faktanya, maupun soal penerapan hukumnya dan hanya langsung menguatkan Keputusan KPPU. Berdasarkan Yurisprudensi tetap Mahkamah Agung RI Nomor 492 K/Sip/1970 tanggal 16 Desember 1970 bahwa putusan Hakim yang demikian haruslah dibatalkan. Sehubungan dengan perkara a quo maka putusan Banding Pengadilan Negeri Sidoarjo Nomor 01/Pdt.KPPU/2010/PN.Sda tanggal 06 Juli 2010 harus dinilai bersifat "Onvoldoende Gemotiveerd" dan harus dibatalkan.
- b. Bahwa putusan Judex Facti KPPU maupun Pengadilan Negeri Sidoarjo kurang cukup mempertimbangkan baik fakta-fakta maupun keberatan-keberatan yang dikemukakan Pembanding dalam Memori Bandingnya. Maka berdasarkan pada Yurisprudensi tetap Mahkamah Agung RI Nomor 638 K/Sip/1969 tanggal 22 Juli 1970, mohon agar putusan Judex Facti dalam perkara ini dapat ditinjau kembali oleh Mahkamah Agung RI dan sebagai bahan tinjauan ini kiranya tidak berlebihan Pemohon Kasasi melampirkan dan menguatkan kembali semua dalil-dalil Memori Banding



yang pernah diajukan dan yang sama sekali tidak diperhatikan oleh Hakim Banding dalam menilai putusan KPPU.

**KEBERATAN KETIGA**

Bahwa Majelis Hakim Banding Pengadilan Negeri Sidoarjo salah menerapkan hukum pasal 325 dan pasal 326 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang disahkan dan diundangkan pada tanggal 22 Juni 2009.

Pasal 325 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan "Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480) dicabut dan dinyatakan tidak berlaku".

Pasal 326 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan "Undang-Undang ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan. Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia".

Dengan demikian berdasarkan pasal 325 jo. pasal 326 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, sejak tanggal 22 Juni 2009 Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tidak berlaku lagi dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya menurut hukum berlaku secara resmi mulai berlaku tanggal 22 Juni 2009.

Bahwa pada pertimbangan hukum halaman 87 Putusan Banding perkara a quo, Majelis Pengadilan Negeri Sidoarjo menimbang berdasarkan Asas lex Posteriori Derogat legi Priori dan Azas legalitas penggunaan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pertimbangan hukum KPPU adalah dapat dibenarkan secara hukum dengan alasan pemberkasan perkara ini dimulai tanggal 15 Juni 2009.

Perkara a quo adalah Pemohon Kasasi dituduh melakukan praktek monopoli oleh KPPU yang berjalan sebelum tanggal 15 Juni 2009 hingga saat ini setelah tanggal 22 Juni 2009, bukan suatu peristiwa yang ada sebelum tanggal 15 Juni 2009. Judex Facti praktek monopoli yang dituduhkan KPPU juga berjalan setelah tanggal 22 Juni 2009 hingga saat ini dan perkaranya diputus pada tanggal 30 Maret 2010, maka seharusnya menurut hukum berdasar pasal 325 dan pasal 326 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berlaku ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Undang-Undang Nomor 14 Tahun



1992 sudah tidak berlaku lagi untuk digunakan sebagai bahan rujukan. Dengan demikian pertimbangan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo tersebut di atas salah menerapkan hukum.

**KEBERATAN KEEMPAT**

Bahwa Majelis Hakim Banding Pengadilan Negeri Sidoarjo salah menerapkan hukum pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Bahwa Pemohon Kasasi sependapat dengan pertimbangan hukum putusan Banding halaman 80 alinea kesatu yang menyebutkan "Menimbang, bahwa dengan demikian unsur-unsur pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tersebut adalah sebagai berikut :

1. Pelaku usaha ;
2. Penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa ;
3. Dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat".

Berkaitan dengan pembuktian unsur "Penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa". Pemohon Kasasi sependapat dengan pertimbangan hukum putusan Banding halaman 80 alinea 4 dan 5 yaitu pengertian Pasar yang bersangkutan sebagaimana diatur pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 digunakan sebagai patokan dalam pembuktian unsur "Penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa". Selengkapny pertimbangan hukum tersebut menyatakan :

"Menimbang, bahwa dalam setiap kajian industri, langkah pertama yang dilakukan adalah menentukan Pasar Bersangkutan (Relevant Market). Penentuan Pasar Bersangkutan yang tepat diperlukan untuk mengukur struktur pasar dan batasan dari perilaku anti persaingan yang dilakukan. Dengan mengetahui Pasar Bersangkutan maka dapat diidentifikasi pesaing nyata dari pelaku usaha dominan yang dapat membatasi perilakunya.

Menimbang bahwa pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengartikan Pasar Bersangkutan adalah pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu atas barang dan atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut, dengan demikian dari pengertian tersebut terdapat dua dimensi yaitu product (Set of Product) yang terlihat pada kalimat "atas barang dan atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang





dan atau jasa tersebut" dan dimensi wilayah (Relevant Geographic Market) yang terlihat pada kalimat "berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu".

Dalam hal Pasar yang bersangkutan perkara a quo, Pemohon Kasasi sependapat dengan pertimbangan hukum Banding halaman 80 alinea terakhir hingga halaman 81 alinea pertama yang menyatakan "Menimbang, bahwa setelah meneliti berkas dan mencermati Putusan KPPU dalam perkara a quo, Majelis Hakim menilai bahwa perihal Pasar Bersangkutan dan Pasar Geografik yang menjadi keberatan Pemohon ternyata telah dipertimbangkan oleh Termohon dengan tepat dan benar yang didasarkan pada bukti-bukti yang cukup sebagaimana dipertimbangkan dalam butir 1.2.4. bagian tentang Hukum halaman 70-71 Putusan KPPU, sehingga Majelis Hakim mengambil alih pertimbangan hukum tersebut sebagai pertimbangan dalam memutus perkara ini".

Bahwa butir 1.2.4. putusan KPPU halaman 70 sampai dengan 71 adalah pertimbangan hukum Majelis KPPU terkait dengan Pasar yang bersangkutan perkara a quo. Kesimpulan butir 1.2.4. tercantum di Nomor 8 terbaca butir 1.2.4.8. menyatakan :

"Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi sependapat dengan LHPL yang menyatakan pasar bersangkutan pada perkara ini jasa angkutan umum taksi yang beroperasi di wilayah Bandara Juanda Surabaya".

Judex Facti Angkutan Umum yang beroperasi di wilayah Bandara Udara Juanda Surabaya adalah :

- a. Angkutan Taksi Umum berargometer dan Bus DAMRI yang melayani penumpang masuk ke Bandara Juanda Surabaya dari luar Bandara. Sedangkan Pasar Angkutan Taksi Bandara yang dioperasikan Pemohon Kasasi tidak melayani penumpang yang masuk ke Bandara Udara Juanda. Tetapi terbatas hanya mengangkut dan mengantarkan penumpang keluar dari Bandara ke tempat tujuan Penumpang dan dilarang membawa Penumpang dari luar Bandara Udara Juanda masuk ke dalam Bandara (Mobil kembali ke Bandara dalam keadaan kosong).
- b. Angkutan Taksi Bandara yang dioperasikan Pemohon Kasasi, Bus DAMRI, Angkutan Sewa "KAHA", Golden Bird dan Angkutan PT Rahayu Abadi yang melayani penumpang dari Bandara Juanda Surabaya keluar Bandara. Taksi umum berargometer tidak melayani penumpang yang



keluar dari Bandara Udara Juanda karena sampai perkara a quo bergulir, tidak satupun operator Taksi di Jatim mengajukan dan memperoleh ijin dari Terlapor I selaku otoritas Bandara Internasional Juanda, namun tetap diperbolehkan membawa masuk penumpang kedalam Bandara.

Pengertian Pasar yang bersangkutan menurut pertimbangan hukum putusan Banding halaman 80 alinea 5 terdapat 2 (Dua) Dimensi adalah Dimensi Product dan Dimensi Wilayah. Dalam kesimpulan pengertian Pasar yang bersangkutan yang tercantum pada butir 1.2.4.8. putusan KPPU yang dibenarkan Majelis Hakim Banding, Dimensi Product perkara a quo adalah Jasa Angkutan Umum Taksi dan Dimensi Wilayahnya adalah yang beroperasi di wilayah Bandara Udara Juanda. Judex Facti Taksi Dimensi Product maupun Dimensi Wilayah perkara a quo adalah Taksi berargo yang dioperasikan pelaku usaha Taksi di Surabaya/Jawa Timur dan Taksi Bandara yang dioperasikan Pemohon Kasasi. Dengan demikian operator Taksi di Bandara Udara Juanda Surabaya tidak Pemohon Kasasi saja, melainkan juga dioperasikan oleh seluruh operator Taksi yang ada di Surabaya/Jawa Timur. Maka Jasa Angkutan Umum Taksi di Bandara Udara Juanda tidak hanya dikuasai oleh Pemohon Kasasi saja. Jadi unsur "Penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa" pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tidak terpenuhi. Karenanya Pemohon Kasasi tidak terbukti melakukan pelanggaran pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Bahwa dalam pertimbangan hukum Nomor 1 atas keberatan pertama dan kedelapan putusan Banding halaman 79 sampai dengan 80 menyimpulkan keberatan Pemohon adalah tidak beralasan hukum karenanya keberatan ditolak. Kesimpulan ini tidak berdasarkan pertimbangan hukum pembahasan sebelumnya. Berdasarkan uraian di atas pertimbangan hukum pembahasan tersebut, apabila dipertimbangkan lebih lanjut Pasar yang bersangkutan perkara a quo adalah Taksi yang beroperasi di Bandara Udara Juanda Surabaya ada 2 (dua) yaitu Taksi berargo dan Taksi Bandara. Pemohon Kasasi hanya operator Taksi Bandara, dan tidak mengoperasikan Taksi berargo. Maka Pemohon Kasasi tidak menguasai usaha jasa angkutan umum Taksi di Bandara Udara Juanda Surabaya. Sehingga unsur "Penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa" pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tidak terpenuhi. Pertimbangan hukum pembahasan ini sebagai lanjutan pembahasan pertimbangan hukum yang sudah ada, namun hal ini tidak



dilakukan oleh Majelis Hakim Banding. Ini terjadi karena Majelis Hakim PN Sidoarjo tidak mempertimbangkan keberatan Pemohon dan atau kurang cukup mempertimbangkan keberatan Pemohon.

#### KEBERATAN KELIMA

Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo melanggar ketentuan pasal 3 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya yang berbunyi "Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan : Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa".

Judex Facti Angkutan Taksi yang beroperasi di Bandara Juanda secara alami melalui mekanisme Pasar terbentuk pembagian sebagai berikut :

- Taksi umum berargometer melayani penumpang yang masuk Bandara Udara Juanda dan tidak boleh mengangkut penumpang yang keluar Bandara Juanda.
- Taksi Bandara melayani penumpang keluar Bandara Juanda dan tidak boleh melayani penumpang yang masuk Bandara Juanda.

Judex Facti pembagian di atas tidak menimbulkan keluhan bagi penumpang, Operator dan Sopir Taksi umum berargo maupun Taksi Bandara. Pemerintah terbukti mendukung operasional Taksi Bandara karena Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Timur memberi ijin operasional Taksi Bandara dan menyetujui menggunakan tarif Zonasi.

Bahwa putusan tindakan administrasi KPPU perkara a quo yang dikuatkan Pengadilan Negeri Sidoarjo intinya supaya Taksi Bandara diubah menjadi Taksi umum berargo melampaui kewenangan dan kurang memahami mekanisme Pasar. putusan ini berarti Taksi yang beroperasi di Bandara Udara Juanda diharuskan hanya Taksi umum berargo untuk melayani penumpang yang masuk maupun keluar Bandara Juanda. Taksi Bandara Pemohon Kasasi harus dirubah menjadi Taksi umum berargo untuk melayani penumpang yang masuk maupun keluar Bandara Udara Juanda. Dengan demikian merubah pembagian pelayanan yang sudah terbentuk oleh Pasar sejak lama. Perubahan ini akan mempengaruhi perilaku pelaku usaha dan karyawannya. Taksi Bandara riil operasionalnya dilakukan oleh anggota Koperasi Pemohon sebagai pemilik



Taksi Bandara dan Sopirnya dengan sistem pembagian keuntungan. Sistem pembagian keuntungan bagi hasil operasional Taksi berlaku juga pada Taksi umum berargo antara Sopir dan pengelola Taksi. Maka operasional Taksi di Bandara Udara Juanda menjadi tulang punggung kehidupan ekonomi para Sopir Taksi Bandara dan Taksi berargometer. Sopir Taksi yang menggantungkan hidupnya di Bandara Udara Juanda yang jumlahnya sangat banyak. Taksi Bandara Udara Juanda sebanyak 516 Unit, Sopirnya yang mengawaki Taksi kurang lebih 1000 orang karena Taksi beroperasi 24 Jam dan sehari 1 Taksi diawaki 2 orang Sopir secara sip-sipan. Demikian juga Taksi umum berargo yang beroperasi di Bandara Juanda diawaki lebih kurang 1.000 orang Sopir.

Perubahan pembagian pelayanan jasa Angkutan Taksi di Bandara Juanda menjadi hanya Taksi umum berargo saja berimplikasi positif dan negatif. Implikasi negatif adalah adanya Sopir dan Pemilik Ex. Taksi Bandara yang berkurang pendapatannya maupun Sopir dan operator Taksi berargo yang berkurang pendapatannya. Akumulasi dampak negatif ini akan menimbulkan pertentangan dan kerusuhan di Bandara Udara Juanda yang sulit diatasi karena menyangkut perut. Kerusuhan dan kekisruhan Sopir dan Pemilik/Operator Taksi yang beroperasi di Bandara Juanda merupakan sesuatu yang bertentangan dengan tujuan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diamanatkan pasal 3 huruf a Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Oleh karena itu mohon dampak negatif dari Putusan KPPU yang telah dikuatkan Pengadilan Negeri Sidoarjo mohon menjadi pertimbangan Majelis Hakim Kasasi MA perkara a quo.

#### KEBERATAN KEENAM

Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo salah menerapkan hukum Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

Bahwa pada pertimbangan hukum putusan Banding perkara a quo halaman 81-82 Putusan Pengadilan Negeri Sidoarjo a quo menyebutkan "Menimbang, bahwa setelah meneliti berkas perkara beserta putusan KPPU dalam perkara a quo, Majelis Hakim menilai bahwa apa yang menjadi keberatan Pemohon perihal kriteria Taksi ternyata telah dipertimbangkan dengan tepat dan benar oleh Termohon sebagaimana tersebut dalam bagian tentang Hukum butir 1.2.4.2. sampai dengan 1.2.4.8. halaman 70-71 putusan, dimana disimpulkan



bahwa angkutan umum yang dikelola oleh Pemohon adalah Angkutan Umum berbentuk Taksi, sehingga Majelis Hakim mengambil alih pertimbangan tersebut sebagai pertimbangan dalam memutus perkara ini : Dengan demikian dalil Pemohon yang menyatakan bahwa angkutan umum yang dikelola oleh Pemohon bukan angkutan umum yang berbentuk Taksi adalah merupakan dalil yang tidak berdasar hukum, sehingga karenanya keberatan Pemohon sehubungan dengan kriteria Taksi harus ditolak".

Butir 1.2.4.2. putusan KPPU menyebutkan "Bahwa definisi Taksi berdasarkan ketentuan" Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas". Apabila diperinci lebih lanjut unsur definisi Taksi dari ketentuan tersebut adalah Angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus, dilengkapi dengan Argometer, dan Melayani Angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.

a. Unsur Angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus.

Menurut pasal 29 ayat (3) huruf a Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 menyebutkan kendaraan yang digunakan untuk mengangkut Taksi harus dilengkapi dengan "Tulisan TAKSI" yang ditempatkan di atas atap bagian luar kendaraan dan harus menyala dengan warna putih atau kuning apabila dalam keadaan kosong dan padam apabila argometer dihidupkan".

Judex Facti mobil Taksi Bandara usaha Pemohon Kasasi tidak terdapat tanda khusus tulisan "TAKSI" yang ditempatkan di atas atap bagian luar kendaraan dan harus menyala dengan warna putih atau kuning apabila dalam keadaan kosong dan padam apabila argometer dihidupkan. Dengan demikian Mobil Angkutan Taksi Bandara Pemohon Kasasi tidak memenuhi unsur Angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus.

b. Unsur dilengkapi dengan Argometer.





Judex Facti mobil angkutan Taksi Bandara Pemohon tidak dilengkapi dengan Argometer.

Terhadap Argometer, Putusan KPPU memberi pertimbangan pada halaman 70 butir 1.2.4.5. yang dibenarkan Pengadilan Negeri Sidoarjo. Pertimbangan KPPU butir 1.2.4.5. tersebut menyatakan "Bahwa meskipun Taksi Prima dan Wing tidak menggunakan argometer sesuai dengan definisi pada butir 1.2.4.2. Bagian tentang Hukum, namun berdasarkan Izin Operasi terakhir dikeluarkan oleh DLLAJ Propinsi Jatim dengan Nomor 551.21/2555/105/2008, sudah jelas secara hukum, angkutan umum yang dikelola oleh Terlapor II (Sekarang Pemohon Kasasi) adalah angkutan umum yang berbentuk Taksi".

Bahwa apabila diteliti redaksi Keputusan Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur Nomor 551.21/2555/105/2008 tanggal 25 November 2008 tentang Izin operasi angkutan Taksi Bandara (Terlampir), isi dari Keputusan ini adalah :

- 1) Nomenklatur usaha angkutan adalah Angkutan Taksi Bandara.
- 2) Wajib mentaati peraturan perundang-undangan yang berlaku dan ketentuan-ketentuan sebagaimana tercantum pada halaman keputusan ini.
- 3) Masa berlaku Keputusan ini dari tanggal 03 Januari 2009 sampai dengan tanggal 02 Januari 2014.
- 4) Ketentuan yang tercantum pada halaman belakang Keputusan ini Tidak ada redaksi yang menetapkan mobil angkutan yang dioperasikan Pemohon Kasasi menggunakan Argometer.

Bahwa ketentuan yang tercantum di halaman belakang keputusan di atas tidak ada redaksi yang menyatakan Taksi Bandara merupakan jasa angkutan umum berjenis Taksi. Ketentuan itu juga tidak ada yang menyatakan menggunakan Argometer. Nomenklatur usaha Angkutan Taksi Bandara tidak otomatis termasuk pengertian usaha Taksi. Di wilayah Indonesia bagian timur angkutan kota memakai Nomenklatur Taksi. Namun menurut Peraturan Perundangan Angkutan Umum tersebut tidak dikategorikan sebagai Taksi karena tidak memenuhi unsur definisi Taksi. Hal ini dipertegas pada pertimbangan hukum KPPU halaman 70 butir 1.2.4.3. Dengan demikian Nomenklatur angkutan Taksi Bandara tidak bisa langsung dikategorikan sebagai Taksi. Untuk bisa dikategorikan sebagai taksi harus memenuhi unsur definisi Taksi yang ditentukan oleh Peraturan Perundang-undangan. Jadi pada



Keputusan Kepala DLLAJ Propinsi Jatim di atas tidak ada redaksi yang bisa dijadikan patokan Taksi Bandara termasuk jenis angkutan umum Taksi, maka pertimbangan KPPU butir 1.2.4.5. yang dibenarkan Pengadilan Negeri Sidoarjo tidak sesuai dengan isi Keputusan Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur Nomor 551.21/2555/105/2008 tanggal 25 November 2008. Karenanya termasuk pertimbangan salah menerapkan hukum.

Judex Facti Taksi Bandara Usaha Angkutan yang dikelola Pemohon, tarif diberlakukan menggunakan ketentuan Zonasi dan bukan menggunakan Argometer. Penggunaan tarif Zonasi oleh penyedia jasa angkutan (Pemohon Kasasi) telah disetujui Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur melalui Surat Nomor 551.21/504/105/2005 tanggal 15 Maret 2005 perihal Pengajuan kenaikan tarif Taksi Prima. Dengan demikian tarif Zonasi Taksi Bandara Udara Juanda adalah Legal, ada dasar hukumnya dan tidak merugikan konsumen/penumpang Bandar Udara Juanda. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan pasal 48 menegaskan bahwa tarif Angkutan tidak dalam trayek kecuali Taksi ditetapkan oleh penyedia jasa Angkutan. Menurut pasal 183 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tarif Penumpang Angkutan Orang tidak dalam trayek dengan menggunakan Taksi ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan umum atas persetujuan pemerintah sesuai dengan kewenangan masing-masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Dengan demikian unsur definisi Angkutan Taksi harus dilengkapi dengan Argometer tidak terpenuhi.

- c. Unsur melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas.

Judex Facti jasa angkutan Taksi Bandara Juanda usaha Pemohon Kasasi dilaksanakan khusus dari Bandara Udara Juanda keluar Bandara hingga ke pintu tujuan Penumpang, tidak melayani dari pintu rumah/gedung diluar Bandara Udara Juanda menuju Bandara serta tidak melayani dari pintu rumah/gedung ke tujuan pintu rumah/gedung lainnya. Dengan demikian sesuai dengan mekanisme Pasar yang terbentuk secara alami, Taksi Bandara Udara Juanda tidak melayani penumpang dari pintu ke pintu. Hal ini dipertegas oleh pertimbangan putusan KPPU halaman 71 butir 1.2.4.7. yang dibenarkan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo yang menyebutkan pasar geografis Taksi



Bandara mengangkut penumpang dari Bandara Udara Juanda Surabaya keluar area/wilayah Bandara.

Dengan demikian unsur definisi Taksi melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas tidak terpenuhi.

Berdasarkan uraian di atas usaha Taksi Bandara Udara Juanda Surabaya tidak termasuk ke dalam pengertian usaha Taksi yang diatur dalam Peraturan Perundang-undangan. Hal ini karena unsur definisi usaha Taksi yang ditentukan pada pertimbangan hukum Putusan KPPU butir 1.2.4.2. halaman 70 yang dibenarkan Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo tidak terpenuhi.

Menurut pasal 151 huruf d jo. pasal 155 jo. 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya, Taksi Bandara Udara Juanda termasuk jasa angkutan dengan kendaraan umum tidak dalam trayek yang melayani angkutan orang di kawasan tertentu. Hal ini dengan alasan sebagai berikut :

- a. Pelayanan angkutan Taksi Bandara melalui jalan hanya di sekitar dan terbatas dalam kawasan Bandara Udara Juanda Surabaya (pasal 155 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).
- b. Jasa Angkutan Orang Taksi Bandara menggunakan mobil penumpang umum (pasal 155 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009).
- c. Tarif Taksi Bandara berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan Angkutan Umum Pemohon Kasasi (pasal 183 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009). Menurut pasal 183 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, jasa angkutan dengan kendaraan umum tidak dalam trayek dengan menggunakan Taksi tarifnya ditetapkan Perusahaan Angkutan atas persetujuan Pemerintah. Dikarenakan Taksi Bandara Juanda tarifnya tidak ditetapkan oleh perusahaan Angkutan atas persetujuan Pemerintah, maka tidak termasuk dalam pengertian Taksi.

Berdasarkan uraian di atas Pemohon Kasasi tidak mengoperasikan usaha angkutan umum berjenis Taksi di Bandara Udara Juanda Surabaya. Melainkan mengoperasikan usaha angkutan kendaraan umum tidak dalam trayek berjenis angkutan orang di kawasan tertentu, Bandara Udara Internasional Juanda Surabaya. Oleh karenanya membuktikan bahwa Pemohon Kasasi tidak menguasai jasa Angkutan umum berjenis Taksi di Bandara Udara Juanda Surabaya sebagaimana dituduhkan KPPU. Maka unsur Pemohon Kasasi menguasai jasa angkutan Taksi di Bandara Udara Juanda Surabaya



tidak terpenuhi. Dengan demikian tidak melanggar pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

**KEBERATAN KETUJUH**

Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo salah menerapkan hukum tidak melaksanakan pasal 28 E ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 yang menjamin Hak Asasi Manusia mengenai kebebasan memilih pekerjaan.

Bahwa usaha Pemohon bekerja dibidang Taksi Bandara Udara Juanda merupakan usaha yang legal tidak bertentangan peraturan perundang-undangan dengan alasan :

- Usaha Taksi Bandara termasuk usaha angkutan umum non trayek mengangkut orang dikawasan tertentu, sudah sesuai dengan pasal 151 huruf d jo. Pasal 155 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Jalan Raya.
- Usaha Angkutan mempunyai izin jasa Angkutan dari Kepala Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur berdasarkan Keputusan Nomor 551.21/2555/105/2008 tanggal 25 November 2008.
- Penggunaan tarif Zonasi telah disetujui Kepala Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur berdasarkan Surat Nomor 551.21/504/105/2005 tanggal 15 Maret 2005 perihal Pengajuan kenaikan tarif Taksi Prima.

Bahwa berdasarkan putusan Pengadilan Negeri Sidoarjo Nomor 01/Pdt.KPPU/2010/PN.Sda tanggal 06 Juli 2010 jo. putusan KPPU perkara Nomor 20/KPPU-I/2009 Pemohon Kasasi dijatuhi perintah tindakan administrasi untuk menerapkan tarif Argometer dalam operasional Taksi Bandara Juanda Surabaya. Hal ini berarti putusan di atas memaksa Pemohon Kasasi untuk mengganti usaha Angkutan umum non trayek mengangkut orang di kawasan tertentu menjadi usaha Angkutan umum non trayek mengangkut orang dari pintu ke pintu dengan Taksi. Pemaksaan ini melanggar Hak Asasi Manusia kebebasan memilih pekerjaan sebagaimana diatur dalam pasal 28 E ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945.

**KEBERATAN KEDELAPAN**

Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo salah menerapkan hukum menafsirkan ketentuan pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 karena tidak sesuai penjelasan otentik pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.



Bahwa pada halaman 84 putusan Pengadilan Negeri Sidoarjo perkara a quo Majelis Hakim menimbang sebagai berikut "Menimbang, bahwa setelah Majelis Hakim meneliti putusan beserta berkas perkara a quo, terbukti bahwa usaha angkutan penumpang Pemohon di Bandara Juanda Surabaya adalah merupakan kegiatan usaha berbentuk Koperasi yang melakukan kegiatan usaha dalam pengelolaan Taksi Prima dan Wing di Bandara Udara Juanda Surabaya yang melayani pihak ketiga yaitu penumpang di Bandara Udara Juanda Surabaya. Dengan demikian usaha Pemohon tersebut tidak dapat dikategorikan sebagai Koperasi yang secara khusus bertujuan untuk melayani anggotanya sebagaimana dimaksud dalam pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999".

Berkaitan dengan arti melayani anggotanya pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, penjelasan pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyebutkan "Yang dimaksud dengan melayani anggotanya adalah memberi pelayanan hanya kepada anggotanya dan bukan kepada masyarakat umum untuk pengadaan kebutuhan pokok, kebutuhan sarana produksi termasuk kredit dan bahan baku, serta pelayanan untuk memasarkan dan mendistribusikan hasil produksi anggota yang... ..dst".

Dengan demikian arti melayani anggota menurut penjelasan pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 termasuk diantaranya pelayanan untuk memasarkan hasil produksi anggota Koperasi, tidak hanya an sich melayani kebutuhan pokok anggota Koperasi semata. Judex Facti dalam perkara a quo Pemohon Kasasi selaku Koperasi melayani anggota Pemohon untuk memasarkan hasil produksi anggota berupa jasa angkutan mobil dan melayani anggota Koperasi dan/atau anggota TNI AL yang memerlukan angkutan keluar Bandara. Karenanya usaha Taksi Bandara Pemohon Kasasi menurut penjelasan pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 termasuk pengecualian yang dimaksud pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Dengan demikian Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo telah salah menerapkan hukum.

#### KEBERATAN KESEMBILAN

Bahwa Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo salah menafsirkan hukum mengartikan redaksi "dapat berupa" sebagaimana yang diatur dalam pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.





Bahwa pada halaman 83 putusan Banding perkara a quo, Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo menyatakan "Menimbang, bahwa dalam pasal 47 ayat (2) terdapat frase kalimat" dapat berupa "hal ini menunjukkan bahwa sanksi yang disebutkan dalam pasal tersebut tidak bersifat limitative namun dapat berupa sanksi lainnya selain yang disebutkan dalam pasal tersebut". Sehingga menurut Pertimbangan Hukum Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo ini, penafsirannya berarti KPPU berwenang menjatuhkan putusan tindakan administrasi apapun tanpa ada pembatasan.

Bahwa tindakan administrasi pasal 47 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 merupakan bagian Bab VIII tentang Sanksi. Dalam Undang-Undang dan Peraturan Perundang-undangan lainnya yang mengatur tentang ancaman Sanksi pasti ada pembatasan karena hal itu merupakan azas ketentuan Hukum Penetensier. Oleh karena itu ancaman Sanksi administrasi yang diatur pasal 47 ayat (2) huruf a sampai dengan 9 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 merupakan batasan ancaman tindakan administrasi. Dengan demikian KPPU tidak berwenang memutus tindakan administrasi melebihi batasan yang ditentukan pasal 47 ayat (2) huruf a sampai dengan g, maka pengertian "dapat berupa" pasal 47 ayat (2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah bersifat limitative dan tidak boleh memutus tindakan administrasi selain batasan di atas.

Majelis Hakim Banding Pengadilan Negeri Sidoarjo perkara a quo telah memutus menguatkan putusan KPPU tindakan administrasi di atas. Padahal putusan tindakan administrasi KPPU di atas melebihi kewenangan yang diberi pasal 47 ayat (2) huruf a sampai dengan g Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Dengan demikian, Majelis Hakim Pengadilan Negeri Sidoarjo salah menerapkan hukum.

#### KEBERATAN KESEPULUH

Bahwa Judex Facti Pengadilan Negeri Sidoarjo telah keliru dalam penerapan hukum dalam pertimbangan hukumnya mengenai pemberlakuan tarif zona dengan hanya mendasarkan pada halaman 88 yang menyebutkan "Bagian tentang hukum putusan KPPU pada halaman 78-79 Majelis Hakim menilai bahwa pertimbangan hukum Termohon telah tepat dan benar didasarkan pada bukti-bukti yang cukup, sehingga karenanya pertimbangan tersebut diambil alih sebagai pertimbangan hukum Majelis Hakim dalam memutus perkara ini.

Bahwa pada halaman 78-79 putusan KPPU pada poin 3.3 yang pada pokoknya menyatakan bahwa Terlapor II sekarang Pemohon Kasasi sebagai



pengelola jasa pelayanan taksi di Bandara Juanda Surabaya menetapkan tarif berdasarkan Zona padahal aturan yang berlaku mengharuskan Taksi menggunakan system Argometer, sehingga konsumen dirugikan karena tidak ada pilihan untuk menggunakan Taksi dengan system Argometer sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Dengan demikian dapat disimpulkan terdapat praktek monopoli.....dst.

Bahwa penetapan tarif Zona Taksi Bandara Juanda Surabaya oleh Pemohon Kasasi didasarkan ijin operasional yang dikeluarkan DLLAJ Propinsi Jatim terakhir dengan Skep Nomor 551.21/2555/105/2008 tentang Izin Operasi Angkutan Taksi Bandara yang berlaku dari tanggal 3 Januari 2009 sampai 2 Januari 2012 dan Surat Persetujuan Tarif Zona Nomor surat persetujuan Tarif Zona DLLAJ Propinsi Jawa Timur Nomor 551.21/507/105/2005 tanggal 17 Maret 2005.

Bahwa Ijin Operasional Taksi yang dimiliki Pemohon Kasasi adalah Izin Operasional Taksi Bandara Juanda yang merupakan Angkutan umum tidak dalam trayek dalam kawasan tertentu yang hanya diijinkan untuk memberikan pelayanan penumpang dari atau keluar Bandara Juanda dan tidak diperbolehkan mengangkut/mengambil penumpang di luar Bandara. Jadi ijin operasinya adalah terbatas hanya dalam kawasan Bandara dengan tujuan tertentu, dan tidak pernah melayani dari pintu ke pintu seperti Taksi yang menggunakan Argometer.

Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 pasal 48 menyebutkan Tarif Angkutan Penumpang tidak dalam trayek kecuali Taksi ditetapkan oleh penyedia Jasa Angkutan. Oleh karena Taksi Bandara Juanda tidak memenuhi kriteria dan bukan digolongkan sebagai Taksi Argo, maka tarif yang diberlakukan oleh Pemohon Kasasi disesuaikan dengan jenis pelayanan yang diberikan seperti yang ditegaskan oleh pasal 243 Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang menyatakan besaran tarif jasa terkait pada Bandara dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan. Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 183 ayat 2 menegaskan tarif penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan di kawasan tertentu ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum. Oleh karena itu, pada saat Pemohon Kasasi mengajukan usulan kenaikan tarif Zona kepada DLLAJ Jawa Timur, dalam surat



persetujuannya Nomor 551.21/507/105/2005 tanggal 17 Maret 2005 perihal Pengajuan kenaikan tarif Taksi Prima Juanda, DLLAJ Jatim menegaskan bahwa jenis pelayanan Taksi Bandara Juanda tidak termasuk dalam kategori tarif yang diatur pemerintah melainkan diserahkan ke mekanisme pasar. Artinya mekanisme Pasar disini adalah berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum dalam hal ini Pemohon Kasasi.

Bahwa berdasarkan hasil survey Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen Jatim bulan Desember 2009 menyimpulkan bahwa Pengenaan Tarif Zona di Bandara Juanda Surabaya hasilnya menyatakan 51 % (lima puluh satu persen) tarif tersebut telah sesuai dan tidak menimbulkan kerugian bagi konsumen. Dengan demikian pengenaan Tarif Zona oleh Pemohon Kasasi dasar hukumnya jelas dan sama sekali tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, sehingga tidak tepat pertimbangan maupun penerapan hukum *Judex Facti* yang menyatakan penentuan Tarif Zona oleh Terlapor II tidak ada dasar hukumnya dan merugikan Konsumen/Penumpang Bandara Juanda Surabaya.

#### KEBERATAN KESEBELAS

Bahwa *Judex Facti* Pengadilan Negeri Sidoarjo telah salah menerapkan hukum dan telah melakukan kekhilafan yang nyata dengan mengenyampingkan pasal 50 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang berbunyi : Yang dikecualikan dari ketentuan Undang-Undang ini adalah : a. Perbuatan atau Perjanjian yang bertujuan melaksanakan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Bahwa Pemohon Kasasi mengadakan perjanjian kerjasama dengan PT Angkasa Pura I Bandara Juanda dalam operasional Taksi Bandara Juanda Surabaya semata-mata karena melaksanakan ketentuan perundang-undangan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan Jo. Kepmenhub Nomor 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum Jo. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 100/XI/1985 tanggal 12 November 1985 yang pada pokoknya menegaskan bahwa ijin operasional Taksi Bandara harus atas ijin otoritas Bandara dan dituangkan dalam suatu Perjanjian. Dengan demikian, Pemohon Kasasi tidak dapat dipersalahkan melanggar pasal 17 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Oleh karena itu Angkutan Taksi Bandara yang dikelola oleh Pemohon kasasi



bukanlah perbuatan monopoli jasa angkutan Taksi Bandara dan tidak menimbulkan kerugian bagi konsumen maupun pelaku usaha lainnya yang sama sekali sejak awal beroperasinya Bandara Juanda Surabaya sampai digelarnya perkara a quo tidak ada satupun yang mengajukan operasional Taksi Argo kepada Terlapor I. Dengan demikian, Pertimbangan hukum Judex Facti yang menguatkan Pertimbangan hukum Termohon Kasasi sangatlah keliru yang pada pokoknya menyebutkan pada halaman 78-79 bagian pertimbangan hukum bahwa oleh karena tidak adanya pilihan bagi konsumen/Penumpang Bandara Juanda Surabaya untuk menggunakan Taksi Argo karena satu-satunya yang ada hanya Taksi Sistem Zona yang dikelola oleh Pemohon telah menyebabkan kerugian bagi konsumen yang nyata-nyata sangatlah bertentangan dengan hasil Survei YLKP Jatim.

Bahwa Pemohon Kasasi memiliki ijin untuk mengoperasikan Taksi Bandara Juanda Nomor SIO.AP.I 02/HK.08.01/2010/GMC-B berlaku sejak tanggal 1 Januari 2010 sampai dengan 31 Desember 2010 dan terikat dengan Perjanjian dengan Terlapor I Nomor KTR/02/X2/2006 tanggal 6 Oktober 2006. Ketentuan ini juga telah dilaksanakan oleh PT Prima Bahari Juanda (Taksi Wing) yang memiliki Armada 100 kendaraan, Bus Damri Bandara sebanyak 22 unit, Angkutan KAHA sebanyak 34 Kendaraan, dan Golden Bird sebanyak 25 kendaraan serta PT Rahayu Wira Abadi yang dalam operasinya hanya memberikan pelayanan kepada Penumpang Kawasan Bandara Juanda Surabaya dengan tujuan tertentu. Hal ini membuktikan tidak adanya perbuatan monopoli atas operasional Taksi Bandara Juanda Surabaya karena melaksanakan ketentuan Perundang-undangan.

Bahwa berdasarkan pasal 50 sub a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menegaskan bahwa yang dikecualikan dari ketentuan Undang-Undang ini adalah Perbuatan dan atau Perjanjian yang bertujuan melaksanakan peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, Judex Facti telah salah menerapkan hukum.

#### KEBERATAN KEDUA BELAS

Bahwa Judex Facti Pengadilan Negeri Sidoarjo salah menerapkan hukum dan melampaui kewenangan dengan mengenyampingkan keberadaan Koperasi sebagai perekonomian nasional yang berdasar asas kekeluargaan yang dilindungi usahanya oleh pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 jo. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian jo. pasal 50



huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Bahwa dalam pertimbangan hukum Judex Facti halaman 85 menyebutkan bahwa Termohon tidak mengesampingkan keberadaan Pemohon sebagai Badan Hukum Koperasi dan tidak ada pelanggaran apapun yang dilakukan oleh Termohon dalam memutus perkara a quo sehubungan dengan ketentuan pasal 50 huruf i Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.....dst. Dengan demikian pasal 61 huruf a jo. pasal 61 huruf c harus dimaknai positif yaitu selama tidak merugikan dan menimbulkan usaha yang tidak sehat diantara pelaku usaha yang lain, sehingga karenanya Pemohon sebagai Badan Hukum Koperasi tetap harus tunduk pada Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Bahwa Undang-Undang Dasar 1945 sesuai hierarkhi Perundang-undangan adalah sumber hukum tertinggi yang harus dipakai oleh Judex Facti dalam pertimbangan hukum maupun penerapan hukumnya yang secara otentik tidak boleh ditafsirkan lebih daripadanya jelas memberikan perlindungan kepada Koperasi. Oleh karenanya menurut pasal 61 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian Pemerintah maupun pelaku usaha lainnya harus mendukung Koperasi sebagai gerakan ekonomi kerakyatan dan diberikan kesempatan untuk berusaha seluas-luasnya. Selanjutnya pasal 63 ayat (2) menegaskan bahwa dalam rangka memberikan perlindungan kepada Koperasi, pemerintah dapat menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang telah berhasil diusahakan oleh Koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya. Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, maka Pemohon Kasasi mempunyai hak untuk berusaha seluas-luasnya dan harus dilindungi kelangsungan usahanya yang telah berhasil mengusahakan angkutan Taksi Bandara Internasional Juanda sejak tahun 1970 sampai dengan sekarang telah memberikan keamanan, kenyamanan dan keselamatan bagi Penumpang Bandara Juanda Surabaya, memberikan lapangan pekerjaan kepada para Sopir dan keluarganya, para pemilik Taksi yang menjadi anggota Koperasi yang dikelola oleh Pemohon Kasasi.

Menimbang, bahwa terhadap alasan-alasan tersebut Mahkamah Agung berpendapat :

Bahwa alasan-alasan kasasi dari Pemohon Kasasi/Pemohon Keberatan tidak dapat dibenarkan dengan pertimbangan sebagai berikut :





1. Bahwa keberatan kasasi Pemohon Kasasi yaitu keberatan 1 s/d 10 berisi hal-hal yang telah dipertimbangkan dengan benar oleh judex facti yang menguatkan putusan KPPU ;
2. Bahwa alasan serta pertimbangan judex facti sudah benar yaitu penerapan hukum pasal 5 ayat 4 Perma No. 3 Tahun 2005 ;
3. Bahwa Pemohon Kasasi maupun kegiatan usaha Pemohon Kasasi dalam perkara a quo bukan termasuk kegiatan usaha yang dikecualikan sebagaimana dimaksud ketentuan pasal 50 huruf i Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 ;
4. Bahwa dengan demikian judex facti telah tepat dan benar dalam menerapkan hukum ;

Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan di atas, lagi pula ternyata bahwa putusan judex facti dalam perkara ini tidak bertentangan dengan hukum dan/atau undang-undang, maka permohonan kasasi yang diajukan oleh Pemohon Kasasi : **PRIMER KOPERASI ANGKATAN LAUT SURABAYA** tersebut harus ditolak ;

Menimbang, bahwa oleh karena permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi ditolak, maka Pemohon Kasasi dihukum untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini ;

Memperhatikan pasal-pasal dari Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, Undang-Undang No. 48 Tahun 2009, Undang-Undang No. 14 Tahun 1985 sebagaimana yang telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang No. 5 Tahun 2004 dan perubahan kedua dengan Undang-Undang No. 3 Tahun 2009 serta peraturan perundang-undangan lain yang bersangkutan ;

#### **M E N G A D I L I :**

Menolak permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi : **PRIMER KOPERASI ANGKATAN LAUT SURABAYA** tersebut ;

Menghukum Pemohon Kasasi/Pemohon untuk membayar biaya perkara dalam tingkat kasasi ini sebesar Rp.500.000,- (lima ratus ribu rupiah) ;

Demikianlah diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari **Rabu** tanggal **30 Maret 2011** oleh Prof. Rehngena Purba, SH., MS., Hakim Agung yang ditetapkan oleh Ketua Mahkamah Agung sebagai Ketua Majelis, Syamsul Ma'arif, SH., LL.M., Ph.D. dan Mahdi Soroinda Nasution, SH.M.Hum., Hakim-Hakim Agung sebagai Anggota, dan diucapkan dalam sidang terbuka untuk umum **pada hari itu juga** oleh Ketua Majelis beserta



# Direktori Putusan Mahkamah Agung Republik Indonesia

putusan.mahkamahagung.go.id

Hakim-Hakim Anggota tersebut dan dibantu oleh Hj. Tenri Muslinda, SH., MH.,  
Panitera Pengganti dengan tidak dihadiri oleh para pihak ;

Hakim-Hakim Anggota ;

K e t u a ;

Ttd./Syamsul Ma'arif, SH., LL.M., Ph.D. Ttd./Prof. Rehngena Purba, SH., MS.

Ttd./Mahdi Soroinda Nasution, SH.M.Hum.

Biaya kasasi :

Panitera Pengganti ;

1. M e t e r a i .....Rp. 6.000,-

Ttd./Hj. Tenri Muslinda, SH., MH.

2. R e d a k s i .....Rp. 5.000,-

3. Administrasi kasasi.....Rp. 489.000,-

Jumlah Rp. 500.000,-

Untuk Salinan,

MAHKAMAH AGUNG RI.

a.n. Panitera

Panitera Muda Perdata Khusus

**RAHMI MULYATI, SH.,MH.**

NIP. 040.049.629

Hal. 45 dari 45 hal. Put. No. 139 K/Pdt.Sus/2011

#### Disclaimer

Kepaniteraan Mahkamah Agung Republik Indonesia berusaha untuk selalu mencantumkan informasi paling kini dan akurat sebagai bentuk komitmen Mahkamah Agung untuk pelayanan publik, transparansi dan akuntabilitas pelaksanaan fungsi peradilan. Namun dalam hal-hal tertentu masih dimungkinkan terjadi permasalahan teknis terkait dengan akurasi dan keterkinian informasi yang kami sajikan, hal mana akan terus kami perbaiki dari waktu ke waktu. Dalam hal Anda menemukan inakurasi informasi yang termuat pada situs ini atau informasi yang seharusnya ada, namun belum tersedia, maka harap segera hubungi Kepaniteraan Mahkamah Agung RI melalui :  
Email : kepaniteraan@mahkamahagung.go.id Telp : 021-384 3348 (ext.318)