

BAB IV

Pembahasan dan Hasil Penelitian

A. Pembatasan Wilayah Operasional Angkutan Online Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Dilihat Dari Hukum Persaingan Usaha

Pembagian wilayah operasional angkutan sewa khusus dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 terletak dalam bab III pasal 7 yang menjelaskan tentang pembagian wilayah operasional angkutan sewa khusus yang di jelaskan bahwa dalam melakukan pembagian angkutan sewa khusus harus mempertimbangkan berbagai aspek yaitu :

- a. penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan;
- b. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus;
- c. perkembangan daerah kota atau perkotaan; dan
- d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.

Dari berbagai aspek yang dijelaskan kita dapat menarik kesimpulan bahwa angkutan sewa khusus tidak dapat bergerak bebas dalam melakukan kegiatan usaha, tetapi hal ini dibantah oleh pernyataan staff seksi angkutan tidak salam trayek dinas perhubungan “Adi Darmawan Haariadi” yang mengatakan bahwa

“tidak ada pembagian wilayah operasional di wilayah DI Yogyakarta, semua angkutan sewa khusus dapat beroperasi di seluruh bagian wilayah DI Yogyakarta tanpa terkecuali. Tetapi angkutan sewa khusus tidak boleh melewati wilayah teritorial DI Yogyakarta, karena seperti di solo raya dan semarang mereka memiliki wilayah operasional sendiri”⁵³

Dari pernyataan di atas jelas bahwa masih ada pembagian wilayah operasional, yang dalam hal ini adalah wilayah operasional menurut region masing-masing daerah, yang mana bisa kita jadikan contoh: seperti DI Yogyakarta, angkutan sewa khusus di wilayah DI Yogyakarta itu tidak diperbolehkan beroperasi sampai melewati batas regionnya yaitu batas wilayah DI Yogyakarta yaitu bantul, sleman, kulon progo, dan gunung kidul. Angkutan sewa khusus yang beroperasi di wilayah DI Yogyakarta tidak boleh beroperasi melewati batas region yang telah ditentukan tersebut, hal ini dikarenakan dalam wilayah lain terdapat daerah operasional dari wilayah lainnya.

Jika kita lihat dari jenis angkutannya, angkutan sewa khusus adalah termasuk dalam kategori angkutan tidak dalam trayek yang mana dalam arti angkutan sewa khusus ini bebas untuk beroperasi kemana saja tanpa ada pembatasan wilayah operasional. Berbeda dengan angkutan trayek yang mana mereka beroperasi sesuai dengan rute dan tujuan yang telah ditentukan, yang mana pengertian dari trayek sendiri dijelaskan pada Peraturan

⁵³ Hasil wawancara dengan staff dinas perhubungan bagian angkutan tidak dalam trayek.

Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 yang mengatakan “Trayek adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa Angkutan orang dengan mobil Penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.”⁵⁴

Hal di atas dapat menjelaskan bahwa angkutan sewa khusus berbeda dengan angkutan umum dalam trayek yang wilayah operasionalnya dapat ditetapkan, angkutan sewa khusus seharusnya dapat beroperasi tidak hanya di dalam wilayah perkotaan ataupun seluruh wilayah DI Yogyakarta saja, seharusnya wilayah operasional angkutan sewa khusus dapat beroperasi kemanapun baik di dalam perkotaan maupun di luar wilayah perkotaan, karena angkutan sewa khusus sendiri merupakan angkutan tidak dalam trayek.

Jika kita lihat dari definisi angkutan sewa khusus sendiri yang mana berbunyi “Angkutan Sewa Khusus adalah pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam wilayah perkotaan, dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya serta pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi, dengan besaran tarif tercantum dalam aplikasi.”⁵⁵

⁵⁴ Pasal 1 angka 8 peraturan pemerintah nomor 74 tahun 2014 tentang *angkutan jalan*.

⁵⁵ Pasal satu angka 7 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 tentang *penyelenggaraan angkutan sewa khusus*.

Dari pernyataan di atas dapat disimpulkan bahwa angkutan sewa khusus bebas beroperasi di bebrbagai bagian wilayah operasional mulai dari perkotaan, bandara, pelabuhan atau simpul transportasi lainnya, tetapi di wilayah DI Yogyakarta sendiri terkhusus di bandar udara adi sucipto yogyakarta, angkutan sewa khusus tidak diperbolehkan beroperasi di kawasan bandar udara adi sucipto Yogyakarta. dan selain itu masih banyak wilayah wilayah di DI Yogyakarta yang menjadi kawasan larangan operasional angkutan sewa khusus.

Ada beberapa wilayah di DI Yogyakarta yang diberi nama zona merah. Yang mana di wilayah tersebut transportasi *online* tidak boleh mengambil penumpang. Dari data yang diperoleh dari Paguyuban Pengemudi Online Jogja (PPOJ), zona merah di DI Yogyakarta dan lokasi penjemputannya adalah :

1. Stasiun Kereta Api Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Hotel Neo dan sekitar Polsek Gedongtengen)
2. Stasiun Lempuyangan Yogyakarta (lokasi penjemputan di bawah fly over (Timur Stasiun) dan pertigaan (sebelah barat stasiun).
3. Bandara Adisutjipto Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Kantor Imigrasi.
4. Terminal Giwangan Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan SLB (Utara terminal) dan sekitar lampu merah (Selatan terminal).

5. Fly Over Janti Yogyakarta (lokasi penjemputan di depan Honda Anugrah dan depan ayam goreng Suharti)
6. Terminal Jombor (lokasi penjemputan di depan MC Donald dan depan Hotel Borobudur.
7. Gamping (lokasi penjemputan di Barat Pasar Buah Gamping dan lampu merah (Timur Pasar Gamping).

RSUP dr Sardjito (lokasi penjemputan di depan Toko Bali).⁵⁶

Dari data di atas dapat kita lihat bahwa masih banyak wilayah di DI Yogyakarta yang menjadi kawasan berbahaya bagi angkutan sewa khusus, yang mana hal ini bertolak belakang dari pasal 1 angka 7 Peraturan Menteri Perhubungan no 118 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus.

Dalam Undang-undang No 5 Tahun 1999 memang hal pembagian wilayah operasional ini dilarang dan tidak boleh dilakukan oleh antar sesama pelaku usaha karena menurut pasal 25 tentang posisi dominan dijelaskan bahwa pelaku usaha tidak boleh menggunakan posisi dominan baik secara langsung maupun tidak langsung yang mana salah satunya adalah menghalangi/membatasi pasar dan pengembangan teknologi dan membatasi pelaku usaha yang berpotensi untuk menjadi pesaing didalam pasar tertentu, yang mana hal ini dilakukan transportasi konvensional yang melarang dan

⁵⁶<https://regional.kompas.com/read/2017/06/21/10541821/ini.zona.merah.taksi.online.di.yogyakarta> Penulis : Kontributor Yogyakarta, Wijaya Kusuma diakses pada tanggal 11 november 2018 pada pukul 13.54

membatasi transportasi *online* dalam melakukan kegiatan usaha di wilayah DI Yogyakarta.

Menanggapi terkait zona merah transportasi online, pegawai dinas perhubungan DI Yogyakarta berkomentar

“ Tidak ada yang namanya zona merah di DI Yogyakarta terkait wilayah operasi transportasi *online*. Itu hanya praktik persaingan usaha yang tidak sehat yang dilakukan oleh beberapa oknum transportasi konvensional, dan itu tidak ada sangkut pautnya dengan dinas perhubungan, karena dinas perhubungan hanya mengatur tentang kendaraan saja”⁵⁷

Dari pernyataan yang disampaikan jelas bahwa permasalahan yang terjadi antara transportasi *online* dan transportasi konvensional yang terjadi di wilayah DI Yogyakarta seharusnya diselesaikan oleh KPPU yang mana KPPU lah yang berkewajiban untuk menyelesaikan masalah persaingan usaha tidak sehat di Indonesia. Dan bila ada kekerasan yang terjadi antara transportasi konvensional dan transportasi *online* maka jalan yang harus di tempuh adalah dengan membawa permasalahan tersebut ke pihak kepolisian, karena dalam hal ini, jika terjadi suatu tindak pidana yang dilakukan oleh transportasi *online* atau transportasi konvensional, maka pihak kepolisian yang berwenang untuk menyelesaikan permasalahan tersebut.

⁵⁷ Hasil wawancara dengan pegawai dishub DI Yogyakarta

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat sejatinya dibuat untuk mengatasi permasalahan serta mengatur tentang monopoli pasar dan persaingan usaha tidak sehat antara pelaku usaha yang ada di Indonesia. Dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Pada pasal 9 tentang pembagian wilayah, dalam Undang-undang ini dijelaskan bahwa “ Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat”.⁵⁸

Berikut adalah pasal yang menyatakan penetapan wilayah operasional angkutan sewa khusus dari peraturan menteri perhubungan No 118 dengan Undang-undang No 5 tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat :

Tabel 1.2 pembagian wilayah operasional menurut beberapa sumber hukum.

UNDANG- UNDANG REPUBLIK	Peraturan Menteri No 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan	Undang-undang No 5 tahun 1999 tentang larangan praktek monopoli dan
-------------------------------	---	---

⁵⁸ Pasal 9 Undang-undang no 5 tahun 1999 tentang *larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat*.

<p>INDONESIA</p> <p>NOMOR 22</p> <p>TAHUN 2009</p> <p>TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN</p>	<p>Angkutan Sewa Khusus</p>	<p>persaingan usaha tidak sehat</p>
<p>Pasal 152</p> <p>(1)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</p>	<p>Pasal 7</p> <p>(1) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus ditetapkan dengan mempertimbangkan:</p> <p>a.penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan;</p> <p>b.perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus;</p> <p>c.perkembangan daerah kota atau perkotaan; dan</p>	<p>pasal 9</p> <p>Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat</p>

<p>perkotaan.</p> <p>(2) Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat:</p> <p>a. berada dalam wilayah kota;</p> <p>b. berada dalam wilayah kabupaten;</p> <p>c. melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) daerah provinsi; atau</p> <p>d. melampaui wilayah provinsi.</p>	<p>d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.</p> <p>(2) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh:</p> <p>a. Menteri untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi dan yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;</p> <p>b. Gubernur untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1</p>	
--	---	--

<p>(3)Wilayah operasi dalam kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan jumlah maksimal kebutuhan taksi ditetapkan oleh:</p> <p>a.walikota untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kota;</p> <p>b.bupati untuk taksi yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten;</p> <p>c.gubernur untuk</p>	<p>(satu) daerah provinsi.</p>	
--	--------------------------------	--

<p>taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah kota atau wilayah kabupaten dalam 1 (satu) wilayah provinsi; atau</p> <p>d.Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu lintas dan Angkutan Jalan untuk taksi yang wilayah operasinya melampaui wilayah provinsi.</p>		
--	--	--

menemukan perbedaan dari isi peraturan menteri perhubungan tersebut dengan praktik yang terjadi di lapangan. Hal ini bisa kita lihat dari pasal 7 Peraturan Menteri Perhubungan nomor 118 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus, yang mana dalam hal ini angkutan sewa khusus sendiri merupakan angkutan umum tidak dalam trayek, jadi seharusnya tidak ada

pembatasan/ penetapan wilayah operasional angkutan sewa khusus dalam beroperasi, karena jika terjadi pembatasan atau penetapan wilayah operasional angkutan sewa khusus hal ini dapat merubah jenis angkutan sewa khusus tersebut yang tadinya merupakan angkutan umum tidak dalam trayek sehingga kini berubah menjadi angkutan umum dalam trayek karena adanya pembatasan atau penetapan wilayah operasional.

Perlu kita ingat bahwa lahirnya Peraturan Menteri Perhubungan no 188 tahun 2018 ini adalah sebagai pengganti dari Peraturan Menteri Perhubungan nomor 26 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek yang juga di kenal dengan istilah dengan permenhub tentang transportasi *online* yang mana Peraturan Menteri perhubungan ini dibatalkan oleh Mahkamah Agung dikarenakan dianggap tidak sesuai atau merugikan pengemudi taksi online. Enam Pengemudi taksi online menggugat Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 tentang Transportasi Online ke Mahkamah Agung, argumen keenam sopir itu dikabulkan Mahkamah Agung (MA) dan pasal yang digugat dicabut. keenam sopir itu adalah Sutarno, Endru, Herman Susanto, Iwanto, Bayu Sarwo Aji dan Handoyo. Berdasarkan putusan MA yang dikutip detikcom, Selasa (22/8/2017), mereka memaparkan sejumlah argumen, yaitu:

1. Tarif angkutan dengan argometer atau tertera pada aplikasi memperkecil kesempatan untuk mendapat konsumen lebih banyak yang tarifnya seharusnya murah sesuai jarak tempuh yang wajar.

2. Tarif angkutan konvensional sejak awal tidak diketahui jumlahnya dengan pasti sehingga tarif tersebut sangat mungkin berubah-ubah dan merugikan konsumen.
3. Tarif batas atas dan batas bawah tidak memberikan persaingan sehat bagi pelaku usaha, karena pengusaha UMKM yang seharusnya dapat memberikan tarif murah harus menaikkan tarif yang diakibatkan biaya tinggi seperti halnya yang terjadi dengan taksi konvensional.
4. Tarif batas atas dan bawah telah menimbulkan biaya tarif yang mahal pada konsumen, karena dengan perjalanan yang jarak dekat dan jauh tidak berdasarkan tarif yang senyatanya tetapi tarifnya sudah ditetapkan terlebih dahulu padahal jarak tempuh belum diketahui dengan pasti.
5. Penetapan pembatasan wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus telah menimbulkan persaingan bisnis yang tidak sehat karena hal ini mempersempit ruang bagi pelaku UMKM ditambah lagi dengan pembatasan peraturan ganjil dan genap yang akhirnya tidak dapat berkembang sedangkan taksi konvensional dapat beroperasi tanpa batas wilayah dan tanpa mengikuti aturan ganjil dan genap.
6. Penetapan pembatasan wilayah operasi angkutan Sewa khusus tidak memberikan pilihan yang luas bagi konsumen, sehingga tarif harga sangat mungkin ditentukan oleh penguasa pasar seperti taksi

konvensional yang bebas beroperasi tanpa batas yang berujung konsumen menanggung tarif mahal.

7. Penetapan oleh Pemerintah rencana kebutuhan kendaraan untuk jangka waktu 5 tahun dan evaluasi setiap tahun akan membatasi perkembangan pengusaha UMKM dan akan menimbulkan tambahan biaya tinggi bagi pengusaha UMKM, karena senyatanya pengusaha UMKM sudah melakukan perawatan kendaraannya setiap tahun sebagaimana yang dipersyaratkan oleh pengusaha mitranya
8. Pembatasan jumlah kendaraan di pasar tidak menimbulkan persaingan usaha yang sehat sehingga kecil kemungkinan terbentuknya tarif normal dibentuk oleh mekanisme pasar permintaan dan penawaran. Kondisi ini dapat dipermainkan oleh pengusaha, sehingga dapat berdampak biaya tarif tinggi yang akan dibebankan pada konsumen. Kebutuhan kendaraan di pasar sudah seharusnya ditentukan oleh keseimbangan pasar antara penawaran (supply) dan permintaan (demand) yang akhirnya akan terbentuk tarif normal di lapangan.

Delapan argumen itu dikabulkan MA dan seluruh tuntutan pemohon dikabulkan semuanya.

"Bertentangan dengan Pasal 183 ayat (2) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Jalan Raya, karena penentuan tarif dilakukan berdasarkan

tarif batas atas dan batas bawah, atas usulan dari Gubernur/Kepala Badan yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal atas nama Menteri, dan bukan didasarkan pada kesepakatan antara pengguna jasa (konsumen) dengan perusahaan angkutan sewa khusus," ujar MA.⁵⁹

Dari argumentasi yang telah disetujui oleh Mahkamah Agung tersebut bisa kita lihat pada poin ke lima dan ke enam tentang penetapan wilayah operasional yaitu

- a. Penetapan pembatasan wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus telah menimbulkan persaingan bisnis yang tidak sehat karena hal ini mempersempit ruang bagi pelaku UMKM ditambah lagi dengan pembatasan peraturan ganjil dan genap yang akhirnya tidak dapat berkembang sedangkan taksi konvensional dapat beroperasi tanpa batas wilayah dan tanpa mengikuti aturan ganjil dan genap.
- b. Penetapan pembatasan wilayah operasi angkutan Sewa khusus tidak memberikan pilihan yang luas bagi konsumen, sehingga tarif harga sangat mungkin ditentukan oleh penguasa pasar seperti taksi konvensional yang bebas beroperasi tanpa batas yang berujung konsumen menanggung tarif mahal.

Hal ini lah yang menjadi alasan utama mengapa pembatasan wilayah operasional transportasi umum tidak dalam trayek tidak boleh di batasi, karena

⁵⁹ Andi Saputra <https://news.detik.com/berita/3609953/8-argumen-pencabutan-aturan-taksi-online-yang-dikabulkan-ma> diakses pada tanggal 19 februari 2019 pada pukul 13.32

akan menimbulkan persaingan usaha yang tidak sehat. jika kita lihat pasal tentang penetapan wilayah operasional pada Peraturan Menteri Perhubungan nomor 118 tahun 2018 dan Peraturan Menteri Perhubungan nomor 26 tahun 2017 terkhusus pada pembagian/penetapan wilayah operasional

Tabel 1.3 perbandingan Peraturan Menteri Perhubungan No 26 Tahun 2017 dan Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018.

<p>Peraturan Menteri Perhubungan nomor 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan angkutan sewa khusus</p>	<p>Peraturan Menteri Perhubungan nomor 26 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek (Permenhub Taksi online) <u>TELAH DICABUT MA</u></p>
<p>Pasal 7</p> <p>(1) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus ditetapkan dengan mempertimbangkan:</p> <p>a. penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan;</p> <p>b. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan Sewa Khusus;</p> <p>c. perkembangan daerah kota atau</p>	<p>Pasal 20</p> <p>(1) Pelayanan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19, merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam Kawasan Perkotaan .</p> <p>(2) Wilayah operasi Angkutan Taksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan mempertimbangkan:</p> <p>a. penetapan klasifikasi Kawasan Perkotaan;</p>

<p>perkotaan; dan</p> <p>d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.</p> <p>(2) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh:</p> <p>a. Menteri untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi dan yang melampaui 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi;</p> <p>b. Gubernur untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi.</p>	<p>b. perkiraan kebutuhan jasa Angkutan sewa khusus;</p> <p>c. perkembangan daerah kota atau perkotaan; dan</p> <p>d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.</p> <p>(3) Wilayah operasi Angkutan Taksi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditetapkan oleh:</p> <p>a. Kepala Badan, untuk wilayah operasi Angkutan sewa khusus yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah provinsi di wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Jabodetabek); atau</p> <p>b. Gubernur, untuk wilayah operasi taksi yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) Provinsi;</p>
---	--

Bila kita sandingkan dengan peraturan menteri perhubungan no 118 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus dengan Peraturan Menteri ynomor 26 tahun 2017 yang telah dibatalkan oleh MA tidak ada hal yang berbeda

jauh dari peraturan menteri perhubungan yang telah di cabut oleh MA. Terkhusus dalam hal penetapan wilayah operasional, hanya ada sedikit perbedaan tentang pembatasan wilayah operasional angkutan sewa khusus. Seharusnya Menteri Perhubungan berkaca dengan Peraturan Menteri Perhubunga No 26 tahun 2017 yang telah di cabut oleh MA yang mana salah satu alasannya adalah dengan adanya pembatasan wilayah operasional angkutan tidak dalam trayek, atau yang didalam Peraturan Menteri Perhubungan no 118 tahun 2018 disebut dengan angkutan sewa khusus. Dan bila tetap ada pembagian wilayah operasional seperti ini maka ada kemungkinan untuk dibatalkan kembali oleh MA.

Hal ini terjadi karena pembagian wilayah operasional sendiri tidak boleh dilakukan karena dapat menimbulkan persaingan usaha tidak sehat yang sebagaimana telah dijelaskan dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat pada pasal 9 yang menyatakan bahwa tidak diperbolehkan melakukan kegiatan pembagian/pembatasan wilayah. Disisi lain jika dilakukan pembagian atau pembatasan wilayah operasional maka dapat mentiadakan persaingan usaha antar pelaku usaha.

Menurut Stephen F.Rose dalam bukunya *priciples of antitrust law* menyatakan bahwa hilangnya persaingan di antara sesama pelaku usaha dengan cara melakukan pembagian wilayah bisa membuat pelaku usaha melakukan tindakan pengurangan produksi ke tingkat yang tidak efisien, kemudian mereka juga dapat melakukan eksploitasi terhadap konsumen dengan menaikkan harga

produk, dan menggunakan kekuatan yang di miliki untuk bertindak sewenang-wenang terhadap konsumen yang sudah teralokasi sebelumnya.⁶⁰

Dari pernyataan Stephen F.Rose ini sangat jelas sekali bahwa pembagian atau penetapan wilayah dalam persaingan usaha tersebut tidak bisa dipandang sebelah mata saja, karena ini adalah sebuah permasalahan serius yang membuat persaingan usaha dapat berjalan dengan baik dan tidak ada praktik persaingan usaha tidak sehat, disisi lain dengan tidak adanya pembagian wilayah dalam persaingan usaha, maka konsumen mendapat banyak pilihan untuk menentukan apa yang diinginkannya,

B. Pengawasan Pembatasan Wilayah Operasional Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus di Wilayah DI Yogyakarta

Pengawasan dalam sebuah peraturan merupakan sebuah hal penting yang harus diperhatikan guna untuk menyokong agar sebuah peraturan atau produk hukum tersebut dapat berjalan dengan baik. Dengan adanya pengawasan maka semua aturan hukum yang dibuat dapat dijalankan dengan baik karena adanya pengawas yang dapat mengenai sanksi berupa sanksi

⁶⁰ Rachmadi Usman, 2004, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, Jakarta, Gramedia pustaka utama, hlm 53

administratif atau sanksi pidana yang terdapat dalam sebuah regulasi yang diawasi.

Peraturan menteri perhubungan no 118 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus dalam pegawasannya diatur dalam Pasal 29 yang berbunyi :

- (1) Pengawasan Angkutan Sewa Khusus dilaksanakan oleh petugas pengawas kendaraan bermotor.
- (2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan menggunakan peralatan secara manual dan/atau elektronik sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan di ruas jalan Kawasan Perkotaan dan simpul transportasi sesuai dengan wilayah operasi.
- (4) Petugas pengawas kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Petugas Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang lalu lintas dan Angkutan jalan; dan/atau
 - b. Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia.

Jika kita kaitkan dengan permasalahan yang terjadi antara transportasi *online* dan transportasi konvensional, maka dishub tidak bertanggung jawab

dengan apa yang terjadi di lapangan, apalagi terkait perlakuan anarkis yang dilakukan transportasi konvensional terhadap *driver online* yang melanggar zona merah transportasi *online*, beliau mengatakan “ untuk pengawasannya memang dishub bertugas mengawasi jalannya peraturan menteri perhubungan ini, tetapi hanya mengawasi yang berkaitan dengan kendaraan sajalah yang diawasi oleh dinas perhubungan, kalau untuk hal anarki yang terjadi di lapangan itu sepenuhnya kewenangan polisi untuk menyelesaikan masalahnya di jalur hukum yang benar”⁶¹

Jika kita tarik kesimpulan permasalahan yang terjadi di DI Yogyakarta ini antara transportasi *online* dan transportasi konvensional khususnya pelanggaran penetapan zona merah transportasi *online* yang mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat itu juga bukan kewenangan dari dinas perhubungan DI Yogyakarta, karena seperti yang dikatakan pegawai dishub DI Yogyakarta, bahwa dishub hanya berhak mengawasi hal yang berkaitan dengan kendaraan saja. Berarti untuk masalah persaingan usaha tidak sehat yang terjadi tetaplah diselesaikan oleh KKPU selaku pengawas dari persaingan usaha yang ada di Indonesia.⁶²

Memang seharusnya dalam hal pengawasan persaingan usaha di Indonesia Komisi Pengawasan Persaingan Usaha (KPPU) yang berwenang

⁶¹ Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan DI Yogyakarta

⁶² Rezmia Febrina, Efektifitas Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Dalam Upaya Penyelesaian kasus Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Volume 7, Nomor.2, Agustus 2018. Hlm 78.

untuk menyelesaikan permasalahan tersebut, dan dalam hal ini juga disebutkan bahwa peran KPPU adalah sebagai fasilitator dalam mengawasi permasalahan persaingan Transportasi *online* yang ada di Indonesia.⁶³ Dari hal ini jelas bahwa seharusnya KPPU juga dilibatkan dalam permasalahan transportasi *online* dan transportasi konvensional yang ada di Yogyakarta. Hal ini harusnya dilakukan agar persaingan usaha yang ada di Indonesia dapat berjalan dengan baik. Seperti yang dikatakan ketua KPPU Syarkawi dalam menanggapi pernyataan menteri perhubungan Ignasius Jonan, dimana pernyataan dari Ignasius Jonan adalah “Grab taxi atau apapun namanya boleh saja, sepanjang kendaraannya memiliki izin sebagai transportasi umum (plat kuning), termasuk harus KIR. jadi silahkan mengajukan ke dinas setempat” yang mana pernyataan ini ditanggapi oleh ketua KPPU yang memberikan pernyataan sebagai berikut “ tidak boleh ada kebijakan pemerintah yang mendiskriminasikan pelaku usaha untuk melarang usaha. Pelarangan itu bisa diskriminasi. Ini pelarangan kuat.”⁶⁴. Dari pernyataan ketua KPPU ini dapat disimpulkan bahwa pemerintah harus netral dalam bertindak menangani permasalahan yang terjadi.

Dari beberapa kasus yang terjadi terkait permasalahan transportasi *online* dan juga transportasi konvensional selalu diawasi oleh komisi

⁶³ Guntur Syahputra. *Transportasi Online Sah di Indonesia*.
<http://www.kppu.go.id/id/blog/2018/06/transportasi-online-sah-di-indonesia/> diakses pada tanggal 17 Januari 2019. Pada pukul 13.50.

⁶⁴ <https://mastel.id/ojek-tradisional-vs-ojek-online-apa-bedanya/> diakses pada tanggal 25 Januari 2019 pada pukul 16.53.

pengawas persaingan usaha atau yang biasa disingkat KPPU. Seperti beberapa contoh permasalahan transportasi *online* yang terjadi yang diawasi langsung oleh KPPU, seperti apa yang dimuat dalam sebuah media yang mana melibatkan antara menteri perhubungan dan ketua KPPU seperti yang telah dituliskan diatas, bahwa pemerintah haruslah bersikap netral dalam membuat suatu kebijakan atau membuat suatu undang-undang. Hal ini bertujuan karena kebijakan pemerintah ini khususnya produk hukum yang dikeluarkan oleh pemerintah itu harus dapat mengatasi permasalahan yang terjadi dimasyarakat.

KPPU sebenarnya wajib untuk selalu *update* tentang permasalahan persaingan usaha yang terjadi di Indonesia dikarenakan peran dari KPPU sebagai badan independen yang mengawasi jalannya persaingan usaha di Indonesia agar persaingan usaha di Indonesia dapat berjalan dengan lancar tanpa adanya praktek monopoli antara pelaku usaha. Hal ini juga dapat membuat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus dapat diawasi langsung oleh KPPU, karena hal ini juga berkaitan dengan persaingan usaha tidak sehat, karena dalam Peraturan Menteri Perhubungan sendiri mengatur beberapa poin yang berkaitan dengan persaingan usaha, salah satunya adalah penetapan wilayah operasional angkutan sewa khusus yang dalam hal ini dibatasi pergerakannya dalam beroperasi, padahal dalam hal ini angkutan sewa khusus merupakan

angkutan umum tidak dalam trayek yang bebas beroperasi kemana saja baik dalam kawasan perkotaan maupun di luar kawasan perkotaan.

Peran KPPU sangat penting dalam sebuah permasalahan seperti ini, hal ini dikarenakan permasalahan seperti ini berindikasi menjadi sebuah permasalahan persaingan usaha tidak sehat yang akan timbul, karena di dalam undang-undang no 5 tahun 1999 sendiri itu di jelaskan , pada pasal 9 yang berbunyi

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya yang bertujuan untuk membagi wilayah pemasaran atau alokasi pasar terhadap barang dan atau jasa sehingga dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.”

Jika dalam Peraturan menteri tersebut masih menetapkan wilayah operasional angkutan sewa khusus maka hal ini sama saja suatu kegiatan persaingan usaha tidak sehat yang tanpa disadari telah diatur oleh pemerintah melalui Peraturan Menteri Perhubungan nomor 118 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Dan seharusnya dalam hal ini peran KPPU sangat di butuhkan untuk melakukan pengawasan terhadap persaingan usaha yang terjadi, selain itu juga KPPU juga bisa melakukan tindakan dengan memberikan sanksi terhadap pelaku usaha yang melanggar ketentuan persaingan usaha.