

**NASKAH PUBLIKASI**

**PEMBATASAN WILAYAH OPERASIONAL ANGKUTAN ONLINE  
MENURUT PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 118**

**TAHUN 2018 DI WILAYAH YOGYAKARTA**

**KAJIAN HUKUM PERSAINGAN USAHA TIDAK SEHAT**



**Disusun Oleh:**

**Nama : Muhammad Faskal Dwinanda**

**NIM : 20150610336**

**Prodi : Ilmu Hukum**

**Bagian : Hukum Bisnis**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH YOGYAKARTA**

**2019**

**NASKAH PUBLIKASI**  
**PEMBATASAN WILAYAH OPERASIONAL ANGKUTAN ONLINE MENURUT**  
**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 118 TAHUN 2018 DI**  
**WILAYAH YOGYAKARTA**  
**KAJIAN HUKUM PERSAINGAN USAHA TIDAK SEHAT**

**PENULIS**

**Nama : MUHAMMAD FASKAL DWINANDA**

**NIM : 20150610336**

**Dosen Pembimbing**

**Dr. Mukti Fajar ND., SH., M. Hum**

**NIK. 19680929199407 153 019**

**Mengesahkan**

**Dekan Fakultas Hukum**

**Universitas Muhammadiyah Yogyakarta**



**Dr. Trisno Baharjo, S.H., M. Hum.**

**NIK. 19710409199702 153 028**

**Naskah Publikasi**  
**PEMBATASAN WILAYAH OPERASIONAL ANGKUTAN ONLINE MENURUT**  
**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 118 TAHUN 2018 DI WILAYAH**  
**YOGYAKARTA**  
**KAJIAN HUKUM PERSAINGAN USAHA TIDAK SEHAT**

MUHAMMAD FASKAL DWINANDA  
Program Studi Ilmu Hukum  
Universitas Muhammadiyah Yogyakarta  
Email : [Faskaldwn@gmail.com](mailto:Faskaldwn@gmail.com)

**ABSTRAK**

Transportasi online adalah penggabungan antara jasa transportasi dengan kemajuan teknologi informasi yang bertujuan memudahkan konsumen dalam menikmati fasilitas transportasi umum. Dalam beroperasi transportasi *online* menggunakan sebuah aplikasi yang berfungsi untuk memesan transportasi *online* yang dilakukan konsumen dalam menggunakan moda transportasi ini. Hal ini dianggap sangat membantu dan mempermudah masyarakat dalam menikmati transportasi *online* ini. Disisi lain transportasi *online* dianggap mematikan transportasi konvensional (transportasi pangkalan) dalam melakukan kegiatan usaha. Hal ini yang membuat para penyedia jasa transportasi konvensional melakukan pembatasan wilayah operasional transportasi *online* dengan cara melarang para pengemudi transportasi *online* untuk mengambil pesanan *online* di beberapa titik yang menjadi pangkalan transportasi konvensional di Yogyakarta dan bahkan kerap melakukan kegiatan anarki yang menimbulkan kerugian materiil bahkan jiwa terhadap transportasi *online* di wilayah DI Yogyakarta. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apa yang menjadi permasalahan transportasi online dalam pembatasan wilayah operasional yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus yang mana dalam Undang-Undang No 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat tidak diperbolehkan melakukan pembagian wilayah persaingan usaha. Dalam penelitian yang penulis teliti adalah bagaimana kebijakan pemerintah dalam mengeluarkan kepentingan publik tentang persaingan usaha di Yogyakarta dalam menetapkan wilayah operasional yang dilakukan oleh moda transportasi konvensional dalam melarang moda transportasi *online* yang menimbulkan dampak persaingan usaha tidak sehat dalam persaingan usaha antara transportasi *online* dengan transportasi konvensional.

Kata kunci: Pembatasan Wilayah, transportasi online, persaingan usaha.

## PENDAHULUAN

Peraturan menteri nomor 118 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus mulai berlaku pada 18 desember 2018, mewajibkan angkutan *online* untuk patuh terhadap peraturan tersebut, dan bagi yang melanggar peraturan tersebut akan ditindak secara tegas. Peraturan ini dikeluarkan oleh dinas perhubungan untuk mengatasi permasalahan transportasi *online* yang terjadi di Indonesia.<sup>1</sup>

Peraturan menteri No 118 Tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus sejatinya dibuat dengan tujuan sebagai pengganti Peraturan Menteri No 26 Tahun 2017 yang telah dibatalkan oleh Mahkamah Agung, selain itu dibuatnya peraturan menteri ini adalah untuk mengatasi permasalahan transportasi *online* yang kerap terjadi di Indonesia, mulai dari masalah perizinan, penetapan wilayah operasional, dan juga kuota untuk menentukan berapa banyak kendaraan yang boleh beroperasi sebagai angkutan *online*<sup>2</sup>

Transportasi *online* masuk dan berkembang di Indonesia pada tahun 2015 dan secara perlahan menjamur ke berbagai daerah di Indonesia, salah satunya adalah DI Yogyakarta, yang mana Yogyakarta merupakan suatu daerah yang peningkatan transportasi *online* nya dirasa sangat cepat dalam mengalami pertumbuhan transportasi berbasis *online*. Hal ini yang banyak menuai kontroversi, mulai dari awal masuknya transportasi *online* di DI Yogyakarta, adapun tanggapan dari dinas perhubungan DI Yogyakarta menanggapi masuknya transportasi berbasis *online* ini adalah positif karena transportasi *online* ini di nilai sangat membantu dalam kehidupan sehari-hari<sup>3</sup>

Daerah Istimewa Yogyakarta adalah salah satu wilayah yang dianggap mempunyai armada transportasi *online* yang cukup banyak beroperasi di berbagai wilayah di Yogyakarta, hal ini dikarenakan banyaknya minat konsumen yang menggunakan moda transportasi *online* ini karen dinilai cukup praktis dan mudah dalam mengoperasikan aplikasinya.

---

<sup>1</sup> <https://news.detik.com/berita-jawa-tengah/d-3545311/mulai-berlaku-hari-ini-taksi-online-di-yogya-harus-patuhi-pergub> diakses pada tanggal 11 februari 2019 pada pukul 13.10.

<sup>2</sup> <https://mastel.id/ojek-tradisional-vs-ojek-online-apa-bedanya/> diakses pada tanggal 25 januari 2019 pada pukul 16.53.

<sup>3</sup> Hasil wawancara dinas perhubungan DI Yogyakarta

Pada Peraturan Menteri Perhubungan No 118 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus terkhusus dalam BAB III Penetapan wilayah operasi dan kebutuhan kendaraan bermotor pada Pasal 7 yang berbunyi :

Pasal 7

- (1) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus ditetapkan dengan mempertimbangkan:
  - 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.
- (2) Wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan oleh:
  - 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;
  - b. Gubernur untuk wilayah operasi Angkutan Sewa Khusus yang melampaui 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam 1 (satu) daerah provinsi.

Dari Pasal peraturan menteri perhubungan nomor 118 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus di atas telah menjelaskan tentang pembagian wilayah operasional angkutan sewa khusus menurut peraturan menteri tersebut yang mana disebutkan dalam BAB III tentang penetapan wilayah operasi dan perencanaan kebutuhan kendaraan bermotor umum bahwa angkutan sewa khusus hanya dapat beroperasi di wilayah perkotaan saja dengan beberapa klasifikasi tertentu.

Sementara dalam ketentuan dari Undang Undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat, pada pasal 9 menjelaskan bahwa tidak diperbolehkan adanya pembagian wilayah operasional dari pelaku usaha, yang mana pasal 9 tersebut berbunyi :

#### Pasal 9

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.

Dalam hal ini hukum memang selalu mengikuti perkembangan zaman, sehingga dapat mengatasi permasalahan-permasalahan yang baru muncul seiring dengan perkembangan zamannya dan untuk menunjang hal tersebut hukum yang di buat haruslah selaras antara satu dengan hukum lainya yang memiliki keterkaitan. Menurut Mochtar Kusumaatmadja, beliau berpendapat :

“ bahwa tujuan hukum adalah ketertiban sebagai syarat pokok serta tujuan lain, yakni tercapainya keadilan yang berbeda-bedaisi dan ukurannya menurut masyarakat dan zamanya”<sup>4</sup>

#### **TINJAUAN PUSTAKA**

Menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009 angkutan umum Pengangkutan dalam konteks UU No. 22 Tahun 2009 terbagi menjadi dua jenis, yakni pengangkutan orang dan pengangkutan barang. Pembagian jenis pengangkutan secara umum menjadi pengangkutan orang dan barang terkandung dalam pengertian pengangkutan mengacu pada ketentuan Pasal 1 angka 3 UU No.22 Tahun 2009 yang memberikan pengertian pengangkutan yaitu perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 dapat dibagi jenis kendaraan berdasarkan klasifikasinya yaitu :

---

<sup>4</sup> Mochtar Kusumaatmadja,. dalam sudikno mertokusumo,1999.*Mengenal Hukum, Suatu Pengantar*,Yogyakarta,Liberty.Hlm 74-75

1) Jenis kendaraan yang digunakan

Ditinjau dari segi jenis kendaraan yang digunakan, pengangkutan orang dan/atau barang terbagi menjadi dua, yakni pertama, pengangkutan orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan bermotor dan kedua, pengangkutan orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan tidak bermotor seperti yang tercantum dalam ketentuan Pasal 1 angka 7 UU No.22 Tahun 2009 yang merumuskan bahwa : “Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor.” Lebih lanjut pada Pasal 1 angka 8 dan 9 menjelaskan bahwa kendaraan bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain kendaraan yang berjalan di atas rel, sedangkan kendaraan tidak bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.

2) Jenis kendaraan dari segi penggunaannya atau tujuannya

Ditinjau dari segi penggunaannya, pengangkutan terbagi menjadi dua, yaitu pengangkutan yang tidak dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial dan pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial. Pengangkutan yang dilakukan untuk tujuan usaha atau komersial disebut sebagai pengangkutan umum seperti yang tertera pada ketentuan Pasal 1 angka 10 UU No. 22 Tahun 2009 yang merumuskan bahwa : “Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.”

Angkutan umum menurut Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan dapat dikelompokkan menjadi dua golongan yaitu:

a) Dalam trayek

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<sup>5</sup>, diatur dalam Pasal 23 (1) Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan

---

<sup>5</sup> Pasal 1 angka 8 Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan.

Bermotor Umum dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 harus memenuhi kriteria:

- b. memiliki rute tetap dan teratur;
- b. terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan Penumpang di Terminal untuk Angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan
- c. menaikkan dan menurunkan Penumpang pada tempat yang ditentukan untuk Angkutan perkotaan dan perdesaan.

(2) Tempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dapat berupa:

- a. Terminal;
- b. halte ; dan/ atau
- d. rambu pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum.

(3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dalam Trayek meliputi:

- a. Mobil Penumpang umum; dan/atau
- b. Mobil Bus umum.

b) Tidak dalam trayek

Angkutan Tidak Dalam Trayek merupakan angkutan yang tidak terikat dengan trayek yang biasanya melakukan pelayanan dari rumah ke rumah<sup>6</sup>. Diatur dalam pasal mulai dari pasal 41 sampai dengan pasal 43 Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan yang mana isi dari beberapa pasal tersebut adalah sebagai berikut  
Pasal 41

Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 huruf b terdiri atas:

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- b. Angkutan orang dengan tujuan tertentu;

---

<sup>6</sup> [https://id.wikipedia.org/wiki/Trayek\\_angkutan#Angkutan\\_Tidak\\_Dalam\\_Trayek](https://id.wikipedia.org/wiki/Trayek_angkutan#Angkutan_Tidak_Dalam_Trayek) diakses pada tanggal 23 februari 2019 pada pukul 14.32



- c. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
- d. Angkutan orang di kawasan tertentu.

#### Pasal 42

(1) Pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 41 huruf a merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.

(2) Pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diklasifikasikan menjadi:

- a. reguler; dan
- b. eksekutif.

(3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:

- a. mobil Penumpang sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang; dan
- b. mobil Penumpang bukan sedan yang memiliki 2 (dua) ruang.

(4) Sistem pembayaran pada pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran.

#### Pasal 43

(1) Pelayanan Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 41 huruf b merupakan Angkutan yang melayani paling sedikit meliputi antarjemput, keperluan sosial, atau karyawan.

(2) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit:

- a. Mobil Penumpang umum; atau
- b. Mobil Bus umum

Aturan hukum untuk persaingan usaha sesungguhnya telah lama ada. Dalam KUHP, misalnya, dalam Pasal 382 bis. Pasal ini menyatakan, “Barangsiapa untuk mendapatkan, melangsungkan atau memperluas debit perdagangan atau perusahaan kepunyaan sendiri atau orang lain, melakukan perbuatan curang untuk menyesatkan khalayak umum atau seorang

tertentu diancam, jika karenanya dapat timbul kerugian bagi pesaing-pesaingnya atau pesaing-pesaing orang lain itu, karena persaingan curang, dengan pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan atau denda paling banyak sembilan ratus rupiah.”<sup>7</sup>

Pasal 382 bis KUHP sesungguhnya telah merepresentasikan, kendati belum utuh, tentang filosofi hukum persaingan usaha. Di sini jelas bahwa hukum persaingan usaha tidak antipersaingan. Justru, hukum persaingan usaha mengoptimalkan kompetisi agar tidak ada penyalahgunaan posisi dominan oleh seorang atau sekelompok pelaku usaha terhadap pelaku usaha yang lain.

KUHP tidak memberikan sistem pengaturan yang utuh tentang persaingan usaha karena dasar pendekatannya memang murni dari aspek hukum pidana semata. Pendekatan sistematis tentang hukum persaingan usaha baru diletakkan oleh Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Undang-undang ini relatif singkat, hanya terdiri dari 11 bab dengan 53 pasal. Namun, undang-undang yang ditelurkan melalui hak inisiatif DPR ini diklaim telah memenuhi standar internasional antara lain dengan mengikuti pedoman dari *United Nations Conference on Trade and Development* (UNCTAD) dan dirumuskan berkat bantuan para konsultan dari Jerman. Jadi, tidak dapat dipungkiri bahwa UU No. 5 Tahun 1999 memang membawa semangat liberalisme perdagangan dunia yang menggebu-gebu pasca terbentuknya WTO dan bekerjanya ekonomi pasar.<sup>8</sup>

Liberalisasi perdagangan memimpikan ada perlakuan yang adil bagi para pelaku usaha dengan tidak lagi mengenal batas-batas negara. Untuk itu iklim persaingan usaha mutlak perlu karena akan mampu mengurangi beban negara, menguntungkan konsumen, dan memberi kepastian bagi investor. Semangat demikian juga tertuang dalam Pasal 2 dan 3 UU No. 5 Tahun 1999.

Menurut Rahardi Ramelan, tatkala rancangan undang-undang ini dibawa ke DPR, semangat yang muncul pada saat itu adakah dekonsentrasi usaha. Itulah sebabnya, penggabungan dan

---

<sup>7</sup> <http://business-law.binus.ac.id/2013/01/20/catatan-seputar-hukum-persaingan-usaha/> diakses pada tanggal 29 desember 2018 pada pukul 15.32

<sup>8</sup> Mashur Malaka, *Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha*. Volume 7 Nomor.2, Juli 2014. Hlm 54.

peleburan usaha (seperti merger, akuisisi, buy-out, atau istilah lain untuk aneka aliansi strategis), dianggap sebagai hal-hal yang harus dihindari (diatur dalam Pasal 28 dan 29).<sup>9</sup>

Ada semangat lain yang muncul sebagai filosofi UU No. 5 Tahun 1999, yaitu bahwa undang-undang ini diharapkan dapat disempurnakan melalui pendekatan kasuistik. Artinya, substansi UU No. 5 Tahun 1999 itu tidak usah terlalu detail karena selanjutnya akan dilengkapi melalui putusan-putusan KPPU. Dengan demikian, untuk dapat memahami konsep-konsep hukum persaingan usaha di Indonesia dan perkembangannya, pendekatan kasuistik juga sangat perlu dilakukan.

## **METODE PENELITIAN**

Dalam hal ini jenis penelitian adalah menggunakan jenis Penelitian Hukum Normatif yaitu penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah asas-asas, kaidah dari peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin<sup>10</sup>, selain itu penelitian hukum Normatif bisa diartikan juga sebagai penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan kepustakaan (data sekunder) yang mencakup tentang asas-asas hukum, sistematika hukum, perbandingan hukum, dan sejarah hukum.<sup>11</sup> seperti yang dikatakan Peter Mahmud Marzuki bahwa suatu proses untuk menemukan suatu aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum untuk menjawab permasalahan hukum yang dihadapi, dan penelitian hukum normatif dilakukan untuk menghasilkan argumentasi, teori atau konsep baru sebagai preskripsi dalam menyelesaikan masalah yang dihadapi<sup>12</sup>. Pendekatan penelitian dalam skripsi ini adalah pendekatan Undang-Undang terhadap isu hukum yang diteliti.

Jenis data yang digunakan ialah Data Sekunder, dimana data yang dikutip dari dokumen, jurnal yang berhubungan dengan permasalahan yang penulis teliti.

Dalam penelitian ini, bahan yang digunakan yaitu:

---

<sup>9</sup> SHIDARTA, catatan seputar hukum persaingan usaha <http://business-law.binus.ac.id/2013/01/20/catatan-seputar-hukum-persaingan-usaha/> diakses pada tanggal 26 januari 2019. Pukul 15.33

<sup>10</sup> Dr. Mukti Fajar ND. ,Yulianto Achmad, MH 2010, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Pustaka Pelajar, hlm. 34

<sup>11</sup> *Ibid*, 222.

<sup>12</sup> Peter Mahmud Marzuki ,2005,*Penelitian Hukum* ,Jakarta Kencana, hlm. 35

a) Bahan Hukum Primer

Bahan Hukum Primer primer adalah data yang diperoleh dari perundang-undangan, yurisprudensi, keputusan pengadilan, atau perjanjian internasional. Bahan hukum primer juga bersifat otoritatif, artinya mempunyai otoritas , yaitu hasil dari tindakan atau kegiatan yang dilakukan oleh lembaga yang berwenang untuk hal itu.<sup>13</sup>

- 1) Undang-Undang Dasar 1945.
- 2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
- 3) Peraturan Menterei Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.
- 4) Peraturan Menteri Perhubungan nomor 26 tahun 2017 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor tidak dalam trayek
- 5) UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

b) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum yang memberikan penjelesan lebih terhadap hal-hal yang telah melalui proses penelitian, yaitu :

- 1) Buku-buku mengenai persaingan usaha.
- 2) Berbagai jurnal, makalah-makalah, artikel, serta surat kabar yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian.<sup>14</sup>

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah study kepustakaan, yang mana untuk pengumpulan data penulis menggunakan teknik pengumpulan atau pengkajian data melalui undang – undang , buku-buku, artikel, internet yang berkaitan dengan penelitian yang berkaitan serta melakukan wawancara dengan narasumber yaitu Dinas perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta. Pengolahan data yang di perlukan dalam hal ini adalah dengan mengumpulkan study kepustakaan yang didapat dari berbagai perpustakaan yang ada di kota Yogyakarta dan juga hasil dari wawancara dengan narasumber, yang kemudian menjadi sumber bagi penulis untuk menyelesaikan skripsi ini. Metode analisis data pada penelitian ini berupa metode perspektif,

---

<sup>13</sup> *ibid*, 139.

<sup>14</sup> *ibid*, 222.

yaitu dari semua data yang telah di kumpulkan lalu penulis memberikan argumentasi mengenai benar atau salah apa yang seharusnya membuat hukum terhadap fakta atau peristiwa dari hasil penelitian.<sup>15</sup>

## **PEMBAHASAN DAN HASIL PENELITIAN**

### **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”<sup>16</sup>

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

---

<sup>15</sup> *Ibid*, 222.

<sup>16</sup> Hasil wawancara dengan staff dinas perhubungan bagian angkutan tidak dalam trayek.

tidak di perbolehkan 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 di tentukan tersebut, hal ini di karenakan 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 di jelaskan pada Peraturan 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.”<sup>17</sup>

Hal di atas dapat menjelaskan bahwa angkuta sewa khusus berbeda dengan angkutan umum dalam trayek yang wilayah operasionalnya dapat di tetapkan, 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.”<sup>18</sup> 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

---

<sup>17</sup> Pasal 1 angka 8 peraturan pemerintah nomor 74 tahun 2014 tentang *angkutan jalan*.

<sup>18</sup> Pasal satu angka 7 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 tentang *penyelenggaraan angkutan sewa khusus*.

banyak wilayah wilayah di DI Yogyakarta yang menjadi kawasan larangan operasional angkutan sewa khusus.

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 di lakukan oleh beberapa oknum transportasi konvensional, dan itu tidak ada sangkut pautnya dengan dinas perhubungan, karena dinas perhubungan hanya mengatur tentang kendaraan saja”<sup>19</sup>

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.

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”.<sup>20</sup>

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

---

<sup>19</sup> Hasil wawancara dengan pegawai dishub DI Yogyakarta

<sup>20</sup> Pasal 9 Undang-undang no 5 tahun 1999 tentang *larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat*.

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.<sup>21</sup>

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

---

<sup>21</sup> 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

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 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

<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 perkotaan; dan</p> <p>d. tersedianya prasarana jalan yang memadai.</p> <p>(2) Wilayah operasi Angkutan Sewa</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>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>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>(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 *principles 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.<sup>22</sup>

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,

### **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 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.

---

<sup>22</sup> Rachmadi Usman,2004, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*,jakarta,Gramedia pustaka utama,hlm 53

- (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”<sup>23</sup>

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.<sup>24</sup>

---

<sup>23</sup> Hasil wawancara dengan Dinas Perhubungan DI Yogyakarta

<sup>24</sup> 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.

Memang seharusnya dalam hal pengawasan persaingan usaha di Indonesia Komisi Pengawasan Persaingan Usaha (KPPU) yang berwenang 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.<sup>25</sup> 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.”<sup>26</sup>. Dari pernyataan ketua KPPU ini dapat di simpulkan 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 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

---

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> <https://mastel.id/ojek-tradisional-vs-ojek-online-apa-bedanya/> diakses pada tanggal 25 Januari 2019 pada pukul 16.53.

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.

## **KESIMPULAN**

Dari permasalahan yang terjadi, membuat pemerintah melalui menteri perhubungan menyelenggarakan peraturan menteri perhubungan yang bertujuan untuk mengatur permasalahan yang terjadi. Di wilayah DI Yogyakarta Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018 ini telah menjadi dasar hukum bagi transportasi *online* kehidupan sehari hari. Tetapi sayangnya Peraturan pemerintah tersebut belum merangkul penuh semua kebutuhan kalangan transportasi

*online*, masih ada beberapa ketentuan yang sebenarnya sangat perlu diatur tetapi belum diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini. Terkhusus pada pembagian wilayah, dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018 ini tetap saja diatur tentang pembatasan wilayah operasional, yang mana hal tersebut dapat merugikan pelaku usaha dan berdampak pada persaingan usaha tidak sehat karena Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018 tentang angkutan sewa khusus dalam regulasinya masih menerapkan pembagian atau pembatasan wilayah operasional angkutan sewa khusus, yang mana pada regulasi yang dibuat sebelumnya terdapat hal yang sama yaitu pembatasan wilayah operasional angkutan sewa khusus yang pada pasal tentang pembatasan wilayah operasional angkutan sewa khusus tersebut di tuntut oleh beberapa pengemudi transportasi *online* dan membuat regulasi tersebut dicabut oleh Mahkamah Agung. Dalam pengawasan penyelenggaraan angkutan sewa khusus hanyalah diawasi oleh dinas perhubungan dan polisi di berbagai wilayah di Indonesia. Hal ini membuat persaingan usaha dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus itu sendiri terbengkalai karena tidak menjadi perhatian penuh pemerintah dalam menyikapi beberapa kasus persaingan usaha tidak sehat yang terjadi. Hal ini dipicu karena yang menjadi pengawas dari penyelenggaraan angkutan sewa khusus tersebut hanyalah dinas perhubungan yang hanya berhak melakukan pengawasan terhadap apa yang berkaitan dengan kendaraan dan perizinan penyelenggaraan angkutan sewa khusus sedangkan kepolisian yang menjadi eksekutor dari pelanggaran lalu lintas maupun pidana yang dilakukan oleh pengemudi angkutan sewa khusus di jalan raya. Dan untuk persaingan usaha sendiri masih belum ada yang mengawasinya dari regulasi yang telah dibuat saat ini. Dan oleh sebab itulah KKPU di rasa pantas untuk ikut menjadi pengawas dalam regulasi tentang Penyelenggaraan angkutan sewa khusus ini yang di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018.

## **SARAN**

Seharusnya di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018 itu tidak ada pasal yang mengatur wilayah operasional angkutan sewa khusus, karena hal tersebut dapat menimbulkan persaingan usaha tidak sehat antar sesama pelaku usaha dalam beroperasi dan seharusnya KPPU dimasukan sebagai pengawas dalam Peraturan Menteri Perhubungan nomor 118 tahun 2018 tentang penyelenggaraan angkutan sewa khusus ini, hal ini di sebabkan karena angkutan sewa khusus juga merupakan jasa yang di sediakan oleh pelaku usaha dalam



memeberikan pelayanan ke masyarakat, dan agar KPPU sendiri dapat melakukan pengawasan langsung terhadap persaingan usaha yang terjadi di rana angkutan sewa khusus.

## DAFTAR PUSTAKA

### BUKU

- Arie Siswanto, 2002, *Hukum Persaingan Usaha*, Jakarta, Ghalia Indonesia
- B.N. Marbun *Kamus Manajemen*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan 2003.
- Budi L. Kagramanto, *Implementasi UU No 5 Tahun 1999 Oleh KPPU*, Jurnal Ilmu Hukum Yustisia 2007
- Binoto Nadapdap, *Hukum Acara Persaingan Usaha*, Jakarta: Jala Permata Aksara, 2009.
- Dijan Widijowati, *Hukum Dagang*, Yoqyakarta, Andi Ofset, 2012.
- Hasibuan, Nurimansjah. *Ekonomi Industri: Persaingan, Monopoli dan Regulasi*. Cet. 1. Jakarta: LP3ES, 1993.
- Hermansyah, *Pokok-Pokok Hukum Persaingan di Indonesia*, Jakarta: Kencana. 2009.
- H.M. Poerwosutjipto, N.S.H., *Pengertian Pokok Hukum Dagang, Hukum Pengangkutan*, Jakarta : Djambatan
- Islamy, *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakanaksanaan Negara* ,2000
- Jimly Asshiddiqie, *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi*, Konpress, 2006.
- Johnny Ibrahim, *Hukum Persaingan Usaha Filosofi, Teorodan Implikasi Penerapannya di Indonesia*, Malang: Bayumedia, 2009.
- Mukri Fajar ND dan Yulianto achmad, *Dualisme penelitian hukum Normatif dan Empiris*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar. 2017.
- Muhammad Djakfar, *Hukum Bisnis*, Malang,UIN Malang Press. 2009.
- Mochtar Kusumaatmadja, *mengenal hukum,suatu pengantar*,Yogyakarta, Liberty, 1999.
- Ningrum Galuh Puspa, *Hukum Persaingan Usaha*, Yoqyakarta: Aswaja Pressindo, 2013.
- Peter Mahmud Marzuki, *penelitian hukum*, Jakarta, Jakarta kencana. 2005.
- Prof. R. Subekti, S.H., *Aneka Perjanjian*, Bandung : PT. Citra Aditya Bakti, 1989
- Rachmadi Usman, *Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004.
- Satjipto Raharjo, *Sisi lain dari hukum di indonesia*, Jakarta, Kompas. 2006.

Sukarmi, *Persaingan Usaha*, Jakarta Pusat, Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia, 2010.

Susanti Adi Nugroho, *Hukum persaingan usaha di Indonesia*. Jakarta. Kencana Prenada Media Group. 2012.

Suyud Margono, *Hukum Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, Jakarta:PT Sinar Grafika, 2009.

Titik Tiwulan, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta: Prestasi Pustakaraya,2006.

Yusuf Qardhawi, *Norma dan Etika Ekonomi Islam*, Jakarta, Gema Insani Press 1997.

## **JURNAL**

Aji Sekarmaji, 2009,Tinjauan Permasalahan Yang Timbul Dalam Penegakan Hukum Persaingan Usaha. *Jurnal Hukum dan Pembangunan* Volume 39, Nomor.3.

Arifin Ma'ruf,2016,Pelanggaran Persaingan Usaha dan Problematika Eksekusi Atas Putusan KPPU. *Supremasi Hukum* Volume 5, Nomor.2.

Dela Wanti Widyantari,2013, dan Hanif Nur Widhiyanti, dan M.Zairul Alam, Tinjauan Yuridis Terhadap Perlindungan Konsumen di Indonesia. *Jurnal Kajian Hukum FH Universitas Brawijaya* Volume 5, Nomor 12.

Mashur Malaka,2014,Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha. *Jurnal Al-'Adl* Volume 7 Nomor.2.

Rai Mantili dan Hazar Kusmayati dan Anita Afriana.. ,2016, Problematika, Penegakan Hukum Persaingan Usaha di Indonesia Dalam Rangka Menciptakan Kepastian Hukum. *PJIH* Volume 3 Nomor.1.

Rezmia Febrina,2018,Efektifitas Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) Dalam Upaya Penyelesaian kasus Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. *Jurnal Kajian FH UNRI* Volume 7, Nomor.2.

Rezmia Febrina,2017,Dampak Kegiatan Jual Rugi (PREDATORY PRICING)Yang Dilakukan Pelaku Usaha Dalam Perspektif Persaingan Usaha. *Jurnal Selat* Volume. 4 Nomor. 2.

Shauki Achmad,2002, "UU No.5/1999 dan tantangan bagi KPPU.", *Jurnal Hukum* Volume 6 Nomor 7. Jakarta.

Sjahdeini Sutan Remy.2000, "Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat," *Jurnal Hukum Bisnis* Volume 10.

Usman Syaikh,1999,"Deregulasi Perdagangan Regional dan Pengaruhnya terhadap Perekonomian Daerah." Makalah di sampaikan pada Lokakarya Nasional PERSEPSI DAERAH. *Jurnal Ekonomi* Volume 14 Nomor 1. Jakarta.

Zuhro Puspitasari,2017,Rekonsepsi Pengecualian Monopoli Yang diSelenggarakan Oleh Badan Usaha Milik Negara Dalam Hukum Persaingan Usaha di Indonesia. *Jurnal Kajian FH Universitas Brawijaya* Volume 2, Nomor.2.

Zulkarnain umar,2017,Analisis Implementasi Kebijakan Standar pelayanan Minimal Untuk Peningkatan Kualitas Layanan Publik di Daerah. *Jurnal Hukum* Volume 3 Nomor 1.

## **Undang-Undang**

Undang –undang dasar Republik Indonesia 1945.

Undang Undang nomor 5 tahun 1999 tentang larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.

Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus

peraturan pemerintah nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan.

Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

## **Internet**

Ahmad Fitriadi Sari. *Kebijakan Publik*  
[https://www.academia.edu/12954239/KEBIJAKAN\\_PUBLIK](https://www.academia.edu/12954239/KEBIJAKAN_PUBLIK) diakses pada tanggal; 28 Januari 2019 pada pukul 16.17

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

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.