

JURNAL

KEADILAN PROGRESIF

**PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS BANDAR LAMPUNG**

| | | |
|---------------------------------|--|------------------|
| RISTI DWI RAMASARI | Efektivitas Pelaksanaan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Menekan Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas | 87 - 93 |
| HERLINA RATNA SN | Kewenangan Pejabat Pembuat Akta Tanah Dalam Perjanjian Jual Beli Tanah | 94 - 102 |
| D. NOVRIAN SYAHPUTRA | Pembayaran Uang Pengganti Terhadap Tindak Pidana Korupsi | 103 - 117 |
| ANGGALANA | Implementasi Undang-undang No. 40 Tahun 1999 Tentang Pers Dalam Pemenuhan Hak Asasi Manusia (sudi Kebebasan Pers Di Propinsi Lampung) | 118 - 130 |
| RECCA AYU HAPSARI | Analisis Hukum Investasi Di Pelabuhan Berdasarkan Undang-undang No 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Sebagai Upaya Pembangunan Ekonomi Nasional | 131 - 137 |
| MELISA SAFITRI | Tinjauan Hukum Persaingan Usaha Terhadap Konflik Antara Taksi Konvensional Dan Taksi Online | 138 - 148 |
| DWI PUTRI MELATI | Pemidanaan Anak Sebagai Pelaku Tindak Pidana Pembunuhan | 149 - 161 |
| LUKMANUL HAKIM | Analisis Alternatif Penyelesaian Sengketa Antara Pihak Nasabah Dengan Industri Jasa Keuangan Pada Era Otoritas Jasa Keuangan (OJK) | 162 - 168 |

KEADILAN PROGRESIF

**Jurnal Ilmu Hukum
Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum
Universitas Bandar Lampung**

**Terbit pertama kali September 2010
Terbit dua kali setahun, setiap Maret dan September**

**PENANGGUNGJAWAB
Rektor Universitas Bandar Lampung**

**KETUA PENYUNTING
Bambang Hartono, S.H., M.Hum.**

**WAKIL KETUA PENYUNTING
Lintje Anna Marpaung, S.H., M.H.**

**PENYUNTING PELAKSANA
Tami Rusli, S.H., M.Hum.
Erlina B., S.H., M.H.
Benny Karya Simantar, S.H., M.H.
Rifandi Ritonga, S.H., M.H.
Recca Ayu Hapsari, SH., M.H.
Melisa Safitri, SH., M.H.**

PENYUNTING AHLI (MITRABESTARI)
Prof. Dr. I Gede A.B. Wiranata, S.H., M.H. (Universitas Lampung)
Dr. I.G.K.R Handayani, S.H., M.H. (Universitas Sebelas Maret)
Dr. Erina Pane, S.H., M.H. (IAIN Radin Intan, Lampung)
Dr. Nurhadiantomo, S.H., M.Hum. (Universitas Muhammadiyah Surakarta)

**Alamat Redaksi:
Gedung B Fakultas Hukum
Universitas Bandar Lampung
Jl. Zainal Abidin Pagar Alam No.26, Labuhan Ratu, Bandar Lampung
Telp: 0721-701979/ 0721-701463, Fax: 0721-701467**

TINJAUAN HUKUM PERSAINGAN USAHA TERHADAP KONFLIK ANTARA TAKSI KONVENSIONAL DAN TAKSI ONLINE

MELISA SAFITRI

Dosen Fakultas Hukum Universitas Bandar Lampung Jl. ZA Pagar Alam No 26 Labuhan Ratu
Bandar Lampung
Email : melisaappleisforpertamina@gmail.com

ABSTRACT

The conflict between the Conventional Cab's drivers and Online Cab's drivers happened as the form of seizing their revenue coming from the passengers. The conflict exalation heated as the profit displacement moved from the conventional one into the online. This paper is a Normatif research using both of the statute approach and also the conceptual approach. The data collected from the literature studies, focusing on reading and analysis primary and secondary materials. The research result shows that the basic caused of this conflict is there is no statute focusing on the online cab's regulation, so that the regulation dedicated to the conventional one is more complicated than the online one. This is why the price of the transportation service from the online cab is a lot cheaper than the conventional one and causing most of the conventional's passengers are prefer using the online cab for now. There is no indication of a cut throat competition done by the online cab. The government should arrange a new regulation dedicated to the online cab about the detail of requirements as same as in regulating the conventional cab. Online cab can not be blamed as it meets the society's needs of a kind of transportation with its efficiency as the part of science and technology growth.

Keywords: *Antitrust Law, Online Cab, Conventional Cab*

I. PENDAHULUAN

Ekonomi dunia dewasa ini bergerak sangat dinamis, dengan globalisasi sebagai motor penggerakannya. Pelan tapi pasti, globalisasi telah menjadi pendorong utama bagi munculnya integrasi ekonomi dunia. Melalui globalisasi dapat dilakukan peningkatan investasi, baik langsung maupun tidak langsung yang akhirnya mendorong pertumbuhan ekonomi dan lapangan kerja.

Memperhatikan persaingan antar pelaku usaha yang bertambah ketat dan tidak sempurna (*imperfect competition*), maka nilai-nilai persaingan usaha yang sehat perlu mendapat perhatian lebih besar dalam system ekonomi Indonesia. Penegakan hukum

persaingan merupakan instrument ekonomi yang sering digunakan untuk memastikan bahwa persaingan antar pelaku usaha berlangsung dengan sehat dan hasilnya dapat terukur berupa peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Dalam perkembangan system ekonomi di Indonesia, persaingan usaha menjadi salah satu instrument ekonomi sejak saat reformasi digulirkan . Hal ini ditunjukkan melalui terbitnya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Undang-Undang tersebut merupakan tonggak bagi diakuinya persaingan usaha yang sehat sebagai pilar

ekonomi dalam system ekonomi Indonesia berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar tahun 1945.

Salah satu persoalan hukum di bidang persaingan usaha di ibukota adalah konflik antara taksi konvensional dan taksi online. Kisruh taksi online berpangkal pada tuduhan bahwa kehadiran mereka dianggap illegal, karena tidak memenuhi aturan penyelenggaraan transportasi umum. Hal paling mendasar, pada awalnya taksi online tidak memiliki badan hukum Indonesia, tidak memiliki izin usaha angkutan umum, serta tidak adanya kewajiban melakukan uji kealayanan (KIR). Dampaknya, mereka tidak membayar pajak, sehingga taksi online mampu menawarkan tariff yang lebih mudah. Hal tersebut membuat penetrasi taksi online dalam tempo singkat mampu menggerus pasar taksi konvensional.

Kondisi inilah yang menyulut penolakan keras dari perusahaan angkutan umum konvensional. Sayangnya pemerintah tak kunjung merespons pergeseran model bisnis angkutan umum. Pemerintah hanya meminta perusahaan membentuk badan hukum Indonesia. Namun, hal tersebut belum menyelesaikan masalah. Pasalnya akar persoalan adalah pada perbedaan tarif yang sangat signifikan.

Ketua Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat (PPAD), Cecep Handoko, meminta Kementerian Komunikasi dan Informatika segera memblokir aplikasi layanan pemesanan taksi berbasis online sesuai permintaan Kementerian Perhubungan. ()

Dalam hal ini pemerintah diharapkan dapat berlaku adil terhadap pengemudi angkutan umum yang selama ini ada. Sebelumnya, Kementerian Perhubungan memang telah menyurati Kementerian Komunikasi dan Informatika, pada hari senin, 14 Maret 2016. Surat tersebut

memang berisi permintaan pemblokiran aplikasi pemesanan angkutan taksi *online*.

Pakar transportasi dari Institut Teknologi Bandung (ITB), Ofyar Z Tamin menilai pemerintah adalah dalang dari segala konflik yang terjadi antara jasa transportasi konvensional dengan transportasi berbasis online. () Pemerintah tidak sigap membuat pengaturan soal transportasi model baru seiring perkembangan teknologi yang berjalan maju, sehingga benturanpun terjadi.

Penggunaan teknologi untuk kemudahan transportasi tidak ada bedanya dengan penggunaan *e-book* meski sudah untukada penerbit buku, jasa pengiriman barang dengan titipan kilat, internet banking terhadap bank konvensional atau keberadaan alat telekomunikasi dan pertukaran pesan meski sudah ada pos yang melayani surat menyurat. Transportasi online berdasarkan aplikasi tidak bisa dihindarkan karena ia timbul dari perkembangan teknologi.

Kehadiran model bisnis baru, berupa taksi berbasis aplikasi online harus disadari merupakan hal yang bisa dihindari. Kemajuan teknologi informasi, telah memudahkan masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya, termasuk urusan dalam mencari moda transportasi umum.

Online menjawab kebutuhan konsumen, sudah sepantasnya usaha-usaha transportasi berkembang dengan kreativitasnya masing-masing. Pemerintah juga harus mengawal agar pelayanan transportasi baik yang konvensional maupun online menjamin keselamatan penumpang.

Perseteruan antara pengemudi taksi konvensional dan taksi data jaringan (*daring*) bukanlah hal yang baru di negara-negara besar. Beberapa negara bagian di Amerika Serikat masih dalam proses membuat regulasi yang adil untuk semua pihak. Di China, pemerintahnya sudah melarang

perusahaan taksi online beroperasi sejak Januari 2015.

Konflik semacam ini terjadi dikarenakan perebutan sumber penghasilan yaitu penumpang. Eskalasi konflik memanas karena terjadinya perpindahan penghasilan dari jasa taksi konvensional ke taksi daring ditambah belum siapnya negara dengan undang-undang yang mengatur hal ini.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka rumusan masalah atas jurnal ini, yaitu:

1. Apakah konflik antara Taksi Konvensional dan Taksi Online disebabkan adanya Indikasi Pelanggaran atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat?
2. Apakah implikasi atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha di Indonesia seiring dengan perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi?

II. PEMBAHASAN

Analisis Yuridis Hukum Persaingan Usaha terhadap Konflik antara Taksi Konvensional dan Taksi Online

Dalam UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, metode pendekatan yang dapat digunakan untuk menilai apakah suatu tindakan tertentu dari pelaku usaha melanggar undang-undang dapat dilakukan dengan dua pendekatan:

1. *Rule of Reason*, yaitu pendekatan yang digunakan untuk membuat evaluasi mengenai akibat perjanjian atau kegiatan usaha tertentu menghambat atau mendukung persaingan. Hal ini dapat dilihat dari ketentuan pasal-pasal yang mencantumkan kata-kata “yang dapat mengakibatkan” dan atau “patut diduga”. Misalnya kartel (Pasal 11) dan praktek monopoli (Pasal 17) Kata tersebut

menyiratkan perlunya penelitian secara lebih mendalam, apakah suatu tindakan dapat menimbulkan praktek monopoli yang bersifat menghambat persaingan.

2. *Per se illegal*, yaitu pendekatan yang menyatakan setiap perjanjian atau kegiatan usaha tertentu sebagai illegal, tanpa pembuktian lebih lanjut atas dampak yang ditimbulkan dari perjanjian atau kegiatan usaha tersebut, biasanya digunakan dalam pasal-pasal yang mencantumkan istilah “dilarang”. Kegiatan yang dianggap sebagai *per se illegal* biasanya meliputi penetapan harga secara kolusif, serta pengaturan harga penjualan kembali. (Pasal 5). 9R. sheyam Khemani and D. M. Saphiro, 1996: 51)

Sebelum diperkenalkannya istilah perjanjian yang ada dalam UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, maka istilah perjanjian secara umum telah lama dikenal oleh masyarakat. Prof. Wirjono menafsirkan perjanjian sebagai perhubungan hukum mengenai harta benda antara dua pihak dalam hal mana suatu pihak berjanji atau dianggap berjanji untuk melakukan sesuatu hal atau untuk tidak melakukan suatu hal, sedang pihak lainnya berhak menuntut pelaksanaan dari perjanjian itu. (Wirjono Prodjodikoro, 1989 : 9) Sedangkan Prof. subekti menyatakan bahwa perjanjian adalah suatu peristiwa, dimana seseorang berjanji kepada orang lain, atau dimana dua orang saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. (R. Subekti, 1985:1)

Selanjutnya Pasal 1313 KUH Perdata menyatakan bahwa suatu persetujuan atau perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih. (Kitab Undang-undang Hukum Perdata) Selain dari perjanjian, dikenal pula istilah perikatan. Namun, KUH Perdata tidak

merumuskan apa itu suatu perikatan. Oleh karenanya doktrin berusaha merumuskan apa yang dimaksud dengan perikatan yaitu suatu perhubungan hukum antara dua orang atau dua pihak berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal (prestasi) dari pihak lain yang berkewajiban memenuhi tuntutan tersebut. Dari definisi tersebut dapat diketahui bahwa perjanjian merupakan salah satu sumber dari perikatan. Pasal 1233 KUH Perdata dikatakan bahwa suatu perikatan ada yang lahir karena perjanjian dan ada yang dilahirkan karena undang-undang.

Suatu prestasi dalam suatu perikatan menurut Pasal 1234 KUH Perdata dapat berupa 3 macam. Pertama kewajiban untuk memberikan sesuatu. Kedua, kewajiban untuk berbuat sesuatu, dan ketiga kewajiban untuk tidak berbuat sesuatu. Dalam system hukum perjanjian, maka dianut system terbuka, artinya para pihak mempunyai kebebasan yang sebesar-besarnya untuk mengadakan perjanjian yang berisi dan berbentuk apa saja, asalkan tidak melanggar ketertiban umum dan kesusilaan. Hal ini dapat kita lihat dalam Pasal 1338 KUH Perdata yang pada intinya menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 mengatur beberapa perjanjian yang dilarang untuk dilakukan oleh pelaku usaha, yaitu:

1. Oligopoli
2. Penetapan harga:
 - a. Penetapan harga (Pasal 5 UU No. 5/1999);
 - b. Diskriminasi harga (Pasal 6 UU No. 5/1999);
 - c. Jual Rugi (Pasal 7 UU No. 5/1999)
 - d. Pengaturan Harga Jual Kembali (Pasal 8 UU No. 5/1999);

3. Pembagian wilayah (Pasal 9 UU No. 5/1999);
4. Pemboikotan (Pasal 10 UU No. 5/1999);
5. Kartel (Pasal 11 UU No. 5/1999);
6. Trust (Pasal 12 UU No. 5/1999)
7. Oligopsoni (pasal 13 UU No. 5/1999);
8. Integrasi Vertikal (Pasal 14 UU No. 5/1999);
9. Perjanjian Tertutup
 - a. *Exclusive Distribution Agreement* (Pasal 15 ayat (1) UU No. 5/1999);
 - b. *Tying Agreement* (Pasal 15 Ayat (2) UU No. 5/1999);
10. Perjanjian dengan Pihak Luar Negeri.

Dari beberapa perjanjian yang dilarang untuk dilakukan oleh pelaku usaha tersebut, penulis tidak akan membahas secara lebih detail satu persatu perjanjian-perjanjian yang dilarang tersebut, namun hanya poin perjanjian yang terindikasi dalam konflik antara taksi konvensional dan taksi online.

Permasalahan dalam penetapan harga yang kontras antara taksi konvensional dan taksi online menjadi poin permasalahan yang dapat dikaitkan dengan indikasi persaingan usaha tidak sehat antara dua kubu taksi yang bermasalah ini. Perjanjian penetapan harga yang dilarang oleh UU Antimonopoli diatur dalam Pasal 5 sampai dengan Pasal 8 Undang-Undang ini, terdiri dari perjanjian penetapan harga (*Price Fixing Agreement*), diskriminasi harga (*Price Discrimination*), harga pemangsa atau jual rugi (*Predatory Pricing*).

1. Perjanjian Penetapan Harga (*Price Fixing Agreement*)

Perjanjian penetapan harga merupakan salah satu strategi yang dilakukan oleh para pelaku usaha yang bertujuan untuk menghasilkan laba yang setinggi-tingginya. Kekuatan untuk mengatur harga, pada dasarnya merupakan perwujudan dari kekuatan menguasai pasar dan menentukan

harga yang tidak masuk akal. (Philip Areeda, 1981:315). Pasal 5 ayat (1) merumuskan bahwa: “Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan/ atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.”

Apabila dilihat dari rumusnya, maka pasal yang mengatur mengenai penetapan harga ini dirumuskan secara *per se illegal*, sehingga penegak hukum dapat langsung menerapkan pasal ini kepada pelaku usaha yang melakukan perjanjian penetapan harga tanpa harus mencari alasan-alasan mereka melakukan perbuatan tersebut atau tidak diperlukan membuktikan perbuatan tersebut menimbulkan terjadinya praktek monopoli atau persaingan usaha tidak sehat.

Jika dikaitkan dengan konflik antara taksi konvensional dan taksi online terkait penetapan harga, tidak ada kesepakatan apapun antara kedua belah pihak untuk menetapkan harga yang dapat menyebabkan kurangnya persaingan dan meniadakan alternatif pilihan tarif baik yang akan ditawarkan oleh penyedia jasa sesuai variasi kualitas pelayanannya, maupun yang akan dipilih oleh konsumen sesuai dengan kebutuhannya. Tidak ada indikasi kesepakatan penetapan harga pun antar sesama pelaku usaha, masing-masing pelaku usaha dalam hal ini bergerak masing-masing menyesuaikan tarif dengan pelayanan masing-masing. Tidak ada kesepakatan harga antar pelaku usaha yang dimaksudkan untuk menciptakan hambatan masuk (*entry barriers*) yang cukup besar yang akan menghambat pelaku usaha baru untuk memasuki pasar bersangkutan. Sehingga apabila lihat perumusan Pasal 5, maka ketentuan dalam pasal ini tidak terbukti secara *Per Se Illegal* sama sekali dan tidak perlu dibuktikan lebih lanjut.

2. Perjanjian Diskriminasi Harga (*Price Discrimination Agreement*)

Perjanjian diskriminasi harga adalah perjanjian yang dibuat oleh pelaku usaha dengan pelaku usaha lainnya dimana untuk suatu produk yang sama dijual kepada setiap konsumen dengan harga yang berbeda-beda. Pasal 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 melarang setiap perjanjian diskriminasi harga tanpa memperhatikan tingkatan yang ada pada diskriminasi harga, dengan pasal yang berbunyi: “Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian yang mengakibatkan pembeli yang satu harus membayar dengan harga yang berbeda dari harga yang harus dibayar oleh pembeli lain untuk barang dan/atau jasa yang sama”

Apabila dilihat dari rumusan diatas, maka nampaknya pembuat undang-undang tidak membedakan siapa pembelinya, apakah perseorangan atautkah pelaku usaha. Menurut hemat penulis, karena yang dilihay disini adalah pengaruhnya terhadap persaingan usaha, maka yang dimaksudkan pembeli disini adalah lebih tepat jika hanya meliputi pelaku usaha.

Dengan adanya praktek diskriminasi harga seperti dirumuskan dalam Pasal 6 Undang-undang No. 5/1999, maka dapat menyebabkan pembeli tertentu (dimana pembeli tersebut merupakan pelaku usaha juga) terkena kewajiban harus membayar dengan harga yang lebih mahal dibandingkan pembeli lain (yang juga merupakan pelaku usaha) yang sama-sama berada dalam pasar yang sama, sehingga dapat menyebabkan pembeli mengalami diskriminasi tersebut tersingkir dari pasar karena dia akan kalah bersaing dengan pelaku usaha lainnya yang memperoleh harga lebih rendah.

Jika dilihat dari pengertian diskriminasi harga tersebut dan dari rumusan terkait dari diskriminasi harga dalam UU Antimonopoli, maka dalam konflik antara

taksi konvensional dan taksi online tidak terjadi diskriminasi harga yang terjadi antara sesama pelaku usaha dalam hal ini baik taksi konvensional dan taksi online. Masing-masing pihak yang dalam hal ini menjual jasa hanya terfokus pada kualitas pelayanan masing-masing dengan penyesuaian tarif masing-masing sehingga satu sama lain tidak ada ketergantungan dan saling mempengaruhi.

3. Harga Pemangsa atau Jual Rugi (*Predatory Pricing*)

Predator berkonotasi secara sengaja merusak persaingan atau pesaing melalui penetapan harga dibawah harga keuntungan jangka pendek (*short-run profit maximizing price*) atau penetapan harga dibawah biaya dengan harapan akan tertutupi di kemudian hari melalui keuntungan monopoli yang akan diterimanya. (Stephen F. Ross, 1993: 55-56)

Predatory Pricing adalah salah satu bentuk strategi yang dilakukan oleh pelaku usaha dalam menjual produk dengan harga dibawah biaya produksi (*average cost* atau *marginal cost*). Areeda dan Turner mengatakan bahwa adalah bukan merupakan *predatory pricing* apabila harga adalah sama atau diatas biaya marginal dari produksi suatu barang. (Daniel J. Gifford and Leo J. Raskind, 1998: 438)

Adapun tujuan utama dari *Predatory Pricing* adalah untuk menyingkirkan pelaku usaha pesaing dan juga mencegah pelaku usaha yang berpotensi menjadi pesaing untuk masuk ke dalam pasar yang sama. Segera setelah berhasil membuat pelaku usaha pesaing keluar dari pasar dan menunda masuknya pelaku usaha pendatang baru, maka selanjutnya dia dapat menaikkan harga kembali dan memaksimalkan keuntungan yang mungkin didapatkan. Untuk dapat melakukan perbuatan tersebut, maka pelaku usaha tersebut haruslah mempunyai pangsa pasar yang besar dan keuntungan yang akan

diperoleh dapat menutupi kerugian yang diderita selama masa predator. (Peter C. Carstensen, 1986 : 2)

Dilihat dari sisi konsumen, untuk sementara waktu atau dalam jangka pendek praktek *predatory pricing* memang menguntungkan bagi konsumen karena harga produk barang/jasa yang dijual oleh pelaku usaha menjadi jauh lebih murah.

Pasal 7 UU Antimonopoli melarang pelaku usaha untuk membuat perjanjian dengan pelaku usaha lainnya untuk menetapkan harga dibawah harga pasar (*predatory pricing*) yang dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat. Oleh karena rumusan terkait apa yang dapat diakibatkan, maka terkait system jual rugi oleh pelaku usaha ini harus dilihat melalui pendekatan *rule of reason*, maka sesungguhnya dapat dikatakan sebenarnya pelaku usaha tidak dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha lainnya untuk menetapkan harga dibawah harga pasar, asalkan tidak mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat dikemudian hari dengan menaikkan harga setinggi-tingginya agar pengorbanan yang pernah dilakukan selama melakukan *predatory pricing* terbayarkan.

Terkait konflik taksi online, sekilas tampak bahwa taksi online memang memasang tarif yang sangat rendah dan dalam tempo singkat dapat menggerus pasar taksi konvensional. Namun, jika melihat dari rumusan *Predatory Pricing*, taksi online yang memasang tarif jauh lebih murah dibanding taksi konvensional tersebut bukan dikarenakan untuk menaikkan harga dikemudian hari, dikarenakan harga produksi barang/jasa dalam hal ini produk jasa yang dijual oleh taksi online dapat ditekan karena memang proses pengurusan bisnis taksi online ini tidak sebanyak pengurusan taksi konvensional yang berplat kuning.

Dampaknya mereka tidak membayar pajak, sehingga taksi online mampu menawarkan tariff yang lebih mudah. Hal tersebut lah yang membuat penetrasi taksi online dalam tempo singkat menembus pasar taksi konvensional, dan tidak ada indikasi *Predatory pricing*.

Dari beberapa analisis hukum persaingan usaha, menurut hemat penulis tidak ada indikasi persaingan usaha tidak sehat yang sengaja dilakukan oleh salah satu pelaku usaha, baik taksi online maupun taksi konvensional. Tidak ada yang memprediksi kelahiran aplikasi taksi berbasis online ini. Pemerintah belum menyiapkan aturan yang dapat menjangkau kehadiran model bisnis berbasis aplikasi online sehingga berdampak secara social dan fiscal. Secara social terjadi gesekan tajam antara pemain lama dan baru. Ironisnya, para pemain lama melibatkan masyarakat miskin, seperti supir taksi konvensional. Dampak secara fiscal, pemerintah kehilangan potensi pajak pendapatan dari para pemain bisnis berbasis aplikasi online, karena belum adanya aturan hukum yang memayunginya.

Implikasi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha di Indonesia seiring dengan perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi

Asas dari UU No. 5 Tahun 1999 sebagaimana diatur pada pasal 2 bahwa “pelaku usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berasaskan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antar kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum”. Asas demokrasi ekonomi tersebut merupakan penjabaran Pasal 33 UUD 1945 dan ruang lingkup pengertian demokrasi ekonomi yang dimaksud dahulu dapat ditemukan dalam penjelasan atas Pasal 33 UUD 1945.

Adapun tujuan dari UU No. 5 Tahun 1999 sebagaimana diatur pada Pasal 3 adalah untuk:

- a. Menjaga kepentingan umum dan meningkatkan efisiensi ekonomi nasional sebagai salah satu upaya untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat;
- b. Mewujudkan iklim usaha yang kondusif melalui pengaturan persaingan usaha yang sama bagi pelaku usaha besar, pelaku usaha menengah dan pelaku usaha kecil;
- c. Mencegah praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat yang ditimbulkan oleh pelaku usaha;
- d. Terciptanya efektivitas dan
- e. efisiensi dalam kegiatan usaha.

Efisiensi yang mendorong perekonomian masyarakat melalui taksi berbasis aplikasi online ini membuat segala sesuatu menjadi lebih efisien, termasuk biaya. Efisiensi yang mendorong perekonomian kita ternyata datang terlalu cepat. Banyak pelaku usaha yang belum menyadarinya termasuk taksi konvensional bahkan pemerintah. Banyak pihak yang terjebak dengan model bisnis lama, manakala sebuah model bisnis baru menyergap, mereka tak siap.

Indonesia sedang dihadapkan dengan permasalahan *economic security* atau pertahanan ekonomi di sector pengemudi dan penyedia layanan transportasi. Pertahanan ekonomi adalah sebuah situasi dimana memiliki pendapatan financial yang stabil untuk memenuhi kebutuhan standar hidup saat ini dan di masa depan. Menurut Teori kebutuhan Abraham Maslow, kebutuhan manusia terbagi menjadi lima, yaitu: kebutuhan fisiologis, keamanan, kasih sayang, penghormatan, dan aktualisasi diri. Empat kebutuhan yang pertama dikategorikan sebagai kebutuhan defisiensi. Manusia membutuhkannya karena merasa

kurang. Sementara kebutuhan aktualisasi diri adalah sesuatu yang menjadi kebutuhan apabila keempat kebutuhan sebelumnya secara relative sudah terpenuhi. Abraham Maslow menambahkan bahwa kurangnya pemenuhan kebutuhan defisiensi dalam diri seseorang dapat menimbulkan tekanan dalam diri orang tersebut. Tekanan inilah yang dirasakan oleh Paguyuban Pengemudi Angkutan Darat (PPAD) karena mereka berada dalam tahap penurunan kemampuan untuk memenuhi kebutuhan dasar mereka. Hingga timbul *economic insecurity* paada supir-supir yang tergabung dalam PPAD. (http://www.kompasiana.com/lathifaa_nshori/analisa-konflik-antara-taksi-konvensional-vs-taksi-data-jaringan_56f4c1aae6afbd0d052c0e5d)

Adanya ekspansi produksi dan produktifitas yang melanda dunia perdagangan dan investasi, serta perkembangan dan loncatan ilmu pengetahuan dan teknologi menunjukkan bahwa setiap pembaharuan yang terjadi, dengan cepat diambil dan dimanfaatkan oleh bidang ekonomi, dapat dikatakan bahwa teknologi baru juga merupakan komoditi baru.

Komoditi baru, adalah suatu obyek baru yang dapat ditransaksikan. Dengan demikian setiap temuan baru, metode baru, dan pendayagunaan baru akan dimanfaatkan oleh dunia bisnis secara maksimal. Dunia bisnis adalah dunia yang penuh dengan kreatifitas dan inovasi yang sangat efektif karena tujuannya yang mapan dan jelas, yaitu keuntungan ekonomi.

Kegiatan pelaku ekonomi sebagai subyek hukum selalu menunjukkan kecenderungan semakin mapan, dengan frekuensi yang semakin cepat dan jenis hubungan hukum yang beragam. Oleh karena itu hukum bisnis pada dasarnya selalu makin berkembang sejalan dengan:

1. Adanya peluang bisnis/ usaha baru
2. Adanya komoditi baru yang ditawarkan oleh Impu Pengetahuan dan Teknologi
3. Adanya Kebutuhan baru dalam pasar
4. Adanya perubahan politik ekonomi
5. Adanya berbagai faktor pendorong lain misalnya pergeseran politik dan pangsa pasar. (Gunawan Sumodiningrat, 1993: 7)

Hukum bisnis pada dasarnya dapat diartikan sebagai perangkat hukum yang mengatur berbagai kegiatan bisnis yaitu suatu kegiatan yang mengefektifkan waktu dan modal dalam rangka memperoleh keuntungan.

Guna memenuhi dan mengantisipasi peluang yang ada, lembaga pembentuk hukum kajian hukum termasuk pendidikan hukum seharusnya mampu memberikan solusinya sesuai dengan perkembangan dunia bisnis. Jadi hukum bisnis pada hakekatnya selalu dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan melalui titik-titik simpul yang bersumber dari hukum perdata)yaitu dari hukum perikatan/perjanjian). Yang dimaksud dengan titik simpul adalah asas-asas hukum perdata yang mengandung norma hukum bersifat universal. Pertumbuhan ekonomi yang menjadi tumpuan bagi perkembangan dunia bisnis, sangat membutuhkan berbagai perangkat hukum/perangkat peraturan baru yang mampu memenuhi kebutuhan.

Hukum sebagai nilai-nilai yang menggambarkan abstraksi dari nurani manusia dan kemanusiaan mengenai adil dan tidak adil, benar dan tidak benar, sah dan tidak sah, patut dan tidak patut, pada hakikatnya mampu mengimbangi perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Secara rinci hukum akan menampakkan diri sebagai seperangkat peraturan yang didalamnya mengandung nilai mengenai, antara lain:

1. Pemanfaatan IPTEK secara maksimal yang tidak membahayakan kehidupan manusia
2. Tidak melanggar kepentingan dan hak pribadi maupun hak public masyarakat
3. Pengakuan dan prosedur pengakuan hak oleh negara di bidang hak kekayaan intelektual
4. Pengaturan tentang/mengenai keseimbangan kepentingan public terhadap kepentingan individu kelompok public, sebagai keseimbangan kepentingan para pihak. (J. Panglaykim, 1983: 18)

Mengingat luasnya dan tipisnya batas antara nilai kemanfaatan dengan dampak yang timbul dari teknologi, maka sangat dibutuhkan berbagai aspek hukum sekaligus untuk mengatur penggunaan teknologi pada umumnya. Berbagai aspek tersebut meliputi aspek hukum public (hukum pidana dan administrasi) maupun aspek hukum perdata.

Ada beberapa macam bentuk intervensi yang dapat dilakukan untuk menyelesaikan masalah dalam dunia IPTEK ini, yaitu:

1. *Business to business*;
2. *Government to business*;
3. *Personal to business*. (Muslimin Nasution, 1993:64)

Kategori pertama dan kedua, *business to business* dan *government to business* sangatlah berkaitan satu sama lain karena akar masalah yang berkaitan dengan regulasi.

PPAD menuntut pemerintah untuk menaati Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Berdasarkan apa yang dirumuskan dalam undang-undang ini, kesempatan penyelesaian terdapat pada Bab V tentang Penyelenggaraan, Pasal 7 ayat (2), huruf d. Pasal ini menjelaskan tentang pengembangan teknologi lalu lintas dan angkutan jalan

meskipun tidak merinci pengembangan teknologi semacam apa. Selain itu di pasal yang sama huruf e, undang-undang ini menjelaskan peran Kepolisian untuk mendata keberadaan kendaraan bermotor. Lalu, penjelasan lebih lanjut dijabarkan pada Pasal 11 dan 12 undang-undang yang sama.

Pemerintah dapat membuat peraturan baru yang mendukung Pasal 7 ayat (2) huruf d yang khusus untuk perusahaan transportasi berbasis jaringan online. Kementerian Komunikasi dan Informatika juga Kementerian Perhubungan memiliki peran besar dalam pembentukan regulasi yang baru. Selanjutnya kepolisian Republik Indonesia, melalui Korps Lalu Lintasnya, dapat menyesuaikan warna plat kendaraan bermotor tersebut sesuai dengan regulasi yang dibuat.

Selain dua kementerian tersebut, pemerintah daerah perlu membuat peraturan baru untuk tariff kendaraan angkutan umum model baru ini. Apabila sebelumnya taksi online menang di pasar karena promo yang mereka tawarkan, maka berapakah tariff yang saat ini pantas diberlakukan memandang perbedaan penyediaan mobil, tipe mobil, pelatihan supir, perizinan, juga harga minyak dunia yang mempengaruhi harga BBM di Indonesia

Kategori intervensi ketiga, yaitu *personal to business* adalah mediasi antara para supir taksi dengan perusahaan yang menaunginya untuk menyelesaikan masalah internal. Terutama yang berkaitan dengan nama baik perusahaan yang menaungi, juga kesempatan kerja bagi supir yang ikut berdemonstrasi. Mediator adalah pihak ketiga yang netral dari kedua pihak tersebut. Mediator diharapkan untuk memastikan bahwa setiap supir taksi dan perusahaan yang menaunginya mendapatkan perlakuan yang adil dan sama rata, sehingga dapat meminimalisir munculnya konflik parsial di

masa yang akan datang. Untuk melakukan intervensi, perlu juga diketahui kebutuhan para supir taksi yang tergabung dalam PPAD juga kebutuhan perusahaan yang menaungi supir tersebut.

III. PENUTUP

1. Persaingan yang dianggap tidak seimbang terkait konflik antara taksi konvensional dan taksi online bukan dikarenakan adanya indikasi monopoli ataupun persaingan usaha tidak sehat yang disebabkan oleh kedua atau salah satu moda transportasi tersebut, struktur biaya yang tidak sama antara keduanya membuat penetapan tarifpun tidak berangkat dari beban yang sama sehingga ada perbedaan yang sangat kontras dan signifikan antara keduanya. Tidak ada bagian dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang dilanggar oleh kedua belah pihak, persaingan yang tampak tidak sehat antara kedua kubu ini justru disebabkan karena tidak adanya penegakan hukum dimana pemerintah belum siap merespons dinamika di ranah bisnis berbasis aplikasi online ini.
2. Implikasi Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sudah merumuskan adanya dukungan terkait perkembangan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi sebagai bagian dari kreatifitas sumber daya manusia yang bertujuan untuk efisiensi dalam bidang ekonomi bagi Indonesia. Namun, undang-undang ini saja tidak cukup untuk menjadi payung hukum dalam menjangkau kehadiran model bisnis online. Guna memenuhi dan mengantisipasi peluang yang ada, lembaga pembentuk hukum kajian hukum termasuk pendidikan hukum seharusnya mapu memberikan

solusinya sesuai dengan perkembangan dunia bisnis. Jadi hukum bisnis pada hakekatnya selalu dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan melalui titik-titik simpul yang bersumber dari hukum perdata (yaitu dari hukum perikatan/perjanjian). Yang dimaksud dengan titik simpul adalah asas-asas hukum perdata yang mengandung norma hukum bersifat universal. Pertumbuhan ekonomi yang menjadi tumpuan bagi perkembangan dunia bisnis, sangat membutuhkan berbagai perangkat hukum/perangkat peraturan baru yang mampu memenuhi kebutuhan.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU

- Daniel J. Gifford and Leo J. Raskind, *Federa; Antitrust Law Cases and Material*, Anderson Publishing Co, 1998
- Gunawan Sumodiningrat, *Kaitan Pengembangan Teknologi dan Sumber Daya Manusia dengan Pengelolaan Ekonomi Makro*, Seminar Nasional Strategi Pengembangan Teknologi dan sumber daya Manusia untuk Peningkatan Keunggulan Kompetitif dan Martabat Bangsa, UGM, Yogyakarta, 1993.
- J. Panglaykim, *Beberapa Aspek Ekonomi dan Bisnis Nasional dan Internasional*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1983.
- Muslimin Nasution, *Kaitan Pengembangan Teknologi dan Sumber Daya Manusia dengan Pengelolaan Ekonomi Makro*, Seminar Nasional Pengembangan Teknologi dan Sumber Daya Manusia untuk Peningkatan Keunggulan Kompetitif dan Martabat Bangsa, UGM, Yogyakarta, 1993.
- Peter C. Carstensen, *Predatory Pricing in the Courts: Reflection on Two Decision*, 61 Notre Dame L. Rev. 928, 1986.

Philip Areeda, *Antitrust Analysis, Problems, Text, Cases*, Little Brown Company, 1981.

R. Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata*, Intermasa, Jakarta, 1985

Stephen F. Ross, *Principles of Antitrust Law*, The Foundation Press, New York, 1993.

Wirjono Prodjodikoro, *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, PT. Ereto, Bandung, 1989.

B. UNDANG-UNDANG DAN PERATURAN LAINNYA

Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPdt).

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Monopoli dan Persaingan Usaha tidak Seha

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

c.SUMBER LAINNYA

<http://nasional.kompas.com/read/2016/03/14/16521801/.Bukannya.Sombong.Kalau.Taksi.Online.Tak.Diblokir.Kami.Duduki.Kemenkominfo>.

<http://m.republika.co.id/berita/nasional/umum/16/03/22/o4fpwk354-pakar-pemerintah-dalang-konflik-taksi-konvensional-dan-online>

http://www.kompasiana.com/lathifaanshori/analisa-konflik-antara-taksi-konvensional-vs-taksi-data-jaringan_56f4c1aae6afbd0d052c0e5d

PEDOMAN PENULISAN

1. Naskah bersifat orisinal, baik berupa hasil riset atau tinjauan atas suatu permasalahan hukum yang berkembang di masyarakat (artikel lepas), dimungkinkan juga tulisan lain yang dipandang memberikan kontribusi bagi pengembangan ilmu hukum.
2. Penulisan terdiri atas beberapa bab.
Penulisan hasil penelitian terdiri dari 5 (lima) bab, yaitu: Bab I Pendahuluan (Latar Belakang dan Rumusan Masalah), Bab II Tujuan dan Manfaat, Bab III Metode Penelitian, Bab IV Hasil Penelitian dan Analisis, BAB V Penutup (Kesimpulan dan Saran).
Penulisan artikel lepas terdiri dari 3 (tiga) bab, yaitu: Bab I Pendahuluan (Latar Belakang dan Rumusan Masalah), Bab II Pembahasan (Kerangka Teori dan Analisis), Bab III Penutup (Kesimpulan dan Saran).
3. Tulisan menggunakan bahasa Indonesia maupun bahasa Inggris yang memenuhi kaidah bahasa yang baik dan benar. Tulisan menggunakan bahasa Indonesia disertai abstrak dalam bahasa Inggris (200 kata) dan kata kunci, ketentuan ini berlaku sebaliknya.
4. Setiap kutipan harus menyebutkan sumbernya, dan ditulis pada akhir kutipan dengan memberi tanda kurung (*bodynote*). Sumber kutipan harus memuat nama pengarang, tahun penerbitan, dan halaman. Contoh: Satu penulis (Bagir Manan, 1994: 20), Dua penulis (Jimly Asshidiqqie dan M.Ali Syafa'at, 2005:11), Tiga atau lebih penulis menggunakan ketentuan et.al (dkk). Untuk artikel dari internet dengan susunan: nama penulis, judul tulisan digaris bawah, alamat website, tanggal dan waktu doanload/ unduh, untuk artikel dari internet harus mempertimbangkan keakuratarn data.
5. Naskah harus disertai dengan daftar pustaka atau referensi yang digunakan sebagai bahan acuan langsung. Daftar pustaka atau referensi bersifat alfabetis dengan format: nama pengarang, judul buku, nama penerbit, kota terbit, dan tahun penerbitan. Contoh: Bagir Manan, *Hubungan Antara Pemerintah Pusat dan Daerah Menurut UUD 1945*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1994.
6. Panjang tulisan antara 20-25 halaman, fontasi times new roman dengan 1,5 spasi. Dalam hal-hal tertentu berlaku pengecualian panjang tulisan. Naskah dikirim dalam bentuk *print out* dan *file* pada CD, dapat juga dikirim melalui email.
7. Naskah disertai biodata singkat penulis, alamat lengkap dan lembaga tempat berafiliasi saat ini, dan hal lain yang dianggap penting.

Jurnal **KEADILAN PROGRESIF** diterbitkan oleh Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Bandar Lampung. Jurnal ini dimaksudkan sebagai media komunikasi, edukasi dan informasi ilmiah bidang ilmu hukum. Dengan Keadilan Progresif diharapkan terjadi proses pembangunan ilmu hukum sebagai bagian dari mewujudkan cita-cita luhur bangsa dan negara.

Redaksi **KEADILAN PROGRESIF** menerima naskah ilmiah berupa laporan hasil penelitian, artikel lepas yang orisinal dari seluruh elemen, baik akademisi, praktisi, lembaga masyarakat yang berminat dalam pengembangan ilmu hukum.

Alamat Redaksi:
JURNAL KEADILAN PROGRESIF
Gedung B Fakultas Hukum Universitas Bandar Lampung
Jalan Zainal Abidin Pagar Alam No. 26, Labuhan Ratu
Bandar Lampung 35142
Telp: 0721-701979/ 0721-701463 Fax: 0721-701467
Email: keadilan_progresif@yahoo.com dan
tami_rusli@yahoo.co.id

