



PUTUSAN
Perkara Nomor: 20/KPPU-I/2009

Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia selanjutnya disebut **Komisi** yang memeriksa dugaan pelanggaran terhadap Pasal 17, Pasal 19 huruf a dan Pasal 19 huruf d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat selanjutnya disebut **Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999** terkait Jasa Pelayanan Taksi di Bandara Internasional Juanda Surabaya yang dilakukan oleh; -----

1. **Terlapor I: PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya**, yang beralamat di Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya 61253 A; -----
2. **Terlapor II: Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya**, yang beralamat di Jalan Semeru No. 11, Lanudal, Juanda Waru-Sidoarjo, Jawa Timur; -----

mengambil Putusan sebagai berikut: -----

Majelis Komisi; -----

Setelah membaca surat-surat dan dokumen-dokumen dalam perkara ini;-----

Setelah membaca Laporan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan;-----

Setelah membaca Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan; -----

Setelah membaca tanggapan/pembelaan para Terlapor;-----

Setelah membaca Berita Acara Pemeriksaan (selanjutnya disebut "**BAP**"); -----

TENTANG DUDUK PERKARA

1. Bahwa Komisi membentuk Tim Monitoring untuk melakukan kegiatan monitoring guna mendapatkan data dan informasi terkait jasa pelayanan taksi di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya (selanjutnya disebut "**Bandara Juanda Surabaya**") (*vide bukti A1.1*); -----
2. Bahwa Tim Monitoring menemukan indikasi pelanggaran terhadap Pasal 17, Pasal 19 huruf a dan d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, dan merekomendasikan kepada

- Komisi untuk dilakukan Pemberkasan terhadap Laporan Hasil Monitoring kegiatan jasa pelayanan taksi Bandara Juanda (*vide bukti A1*); -----
3. Bahwa Sekretariat Komisi melakukan pemberkasan dari tanggal 15 Juni 2009 sampai dengan tanggal 18 Agustus 2009, berkaitan dengan dugaan pelanggaran terhadap Pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a) dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
 4. Bahwa terhadap hasil pemberkasan yang telah lengkap dan jelas, Rapat Komisi pada tanggal 18 Agustus 2009 memutuskan untuk melakukan Pemeriksaan Pendahuluan berkaitan dengan dugaan pelanggaran tersebut (*vide bukti A4*);-----
 5. Menimbang bahwa berdasarkan hasil pemberkasan yang telah lengkap dan jelas tersebut, Komisi menerbitkan Penetapan Nomor 96/KPPU/PEN/VIII/2009 tanggal 19 Agustus 2009 tentang Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Nomor: 20/KPPU-I/2009, untuk melakukan Pemeriksaan Pendahuluan terhitung sejak tanggal 19 Agustus 2009 sampai dengan 5 Oktober 2009 (*vide bukti A3*);-----
 6. Menimbang bahwa setelah melakukan Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa menemukan adanya indikasi kuat pelanggaran Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999. Selanjutnya, Tim Pemeriksa merekomendasikan agar pemeriksaan dilanjutkan ke tahap Pemeriksaan Lanjutan (*vide bukti A15*);-----
 7. Menimbang bahwa atas dasar rekomendasi Tim Pemeriksa tersebut, Komisi menerbitkan Penetapan Komisi Nomor: 121/KPPU/PEN/X/2009 tanggal 6 Oktober 2009 tentang Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor: 20/KPPU-I/2009, yang menetapkan melanjutkan Perkara Nomor: 20/KPPU-I/2009 ke dalam tahap Pemeriksaan Lanjutan terhitung sejak tanggal 06 Oktober 2009 sampai dengan tanggal 4 Januari 2010 (*vide bukti A12*);-----
 8. Menimbang bahwa selanjutnya, Tim Pemeriksa menilai perlu untuk melakukan Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan. Untuk itu Komisi menerbitkan Keputusan Nomor: 02/KPPU/KEP/I/2010 tanggal 05 Januari 2010 tentang Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor: 20/KPPU-I/2009 terhitung sejak 05 Januari 2010 sampai dengan tanggal 15 Februari 2010 (*vide bukti A31*); -----
 9. Menimbang bahwa dalam proses pemeriksaan, Tim Pemeriksa telah mendengar keterangan dari para Terlapor, para Saksi, dan Ahli; -----
 10. Menimbang bahwa identitas serta keterangan para Terlapor, para Saksi dan Ahli telah dicatat dalam BAP yang telah ditandatangani oleh para Terlapor, para Saksi dan Ahli;-
 11. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Pemeriksaan Lanjutan, dan Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan Tim Pemeriksa telah mendapatkan, meneliti dan menilai sejumlah surat dan atau dokumen, BAP serta bukti-bukti lain yang diperoleh selama pemeriksaan dan penyelidikan; -----

12. Menimbang bahwa setelah melakukan Pemeriksaan Lanjutan dan Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa Lanjutan membuat Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan yang berisi sebagai berikut (*vide bukti A67*); -----
- 12.1 Terlapor; -----
- 12.1.1 Terlapor I yaitu PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya, merupakan salah satu anak cabang PT Angkasa Pura I (Persero). PT Angkasa Pura I (Persero) dibentuk berdasarkan Akte No. 95 tanggal 13 Maret 1993. Terlapor I pada awalnya dialihkan pengurusannya dan pengusahaannya ke dalam Perum Angkasa Pura berdasarkan Peraturan Pemerintah RI Nomor 30 Tahun 1984 Tentang Pemisahan dan Pengalihan Kekayaan Negara Pada Pelabuhan Udara Polonia di Medan dan Juanda di Surabaya Untuk Dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara Dalam Perusahaan Umum Angkasa Pura Serta Pengembalian Sebagian Kekayaan Perusahaan Umum Angkasa Pura Kepada Negara (*vide bukti C2.3*); -----
- 12.1.2 Terlapor II yaitu Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya, didirikan berdasarkan Akta Pendirian pada tanggal 19 September 1979 dan didaftarkan ke Kantor Wilayah Koperasi Propinsi Jawa Timur pada tanggal 26 Februari 1980 (*vide bukti C1.1*); -----
- 12.2 Pasar Bersangkutan;-----
- 12.2.1 Pasar Produk; -----
- 12.2.1.1. Pasar produk pada perkara ini adalah jasa layanan angkutan taksi yang mengangkut penumpang yang diselenggarakan oleh badan usaha baik yang berbentuk badan hukum maupun bukan badan hukum;-----
- 12.2.2 Pasar Geografik;-----
- 12.2.2.1. Pasar geografik pada perkara ini adalah Bandara Juanda Surabaya; -----
- 12.2.3 Pasar Bersangkutan pada perkara ini adalah jasa angkutan umum taksi yang beroperasi di wilayah Bandara Juanda Surabaya; -----
- 12.3 Fakta-fakta yang diperoleh dalam pemeriksaan; -----
- 12.3.1 Tentang Dasar Hukum Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum; -----
- 12.3.1.1. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;-----
- 12.3.1.1.1. Pasal 34;-----

- (1) *Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk penumpang; -----*
- 12.3.1.1.2. Pasal 42; -----
Struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum ditetapkan oleh Pemerintah;
- 12.3.1.2. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan;-----
- 12.3.1.2.1. Pasal 1; -----
 (4) *Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran;-----*
 (9) *Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer;-*
- 12.3.1.2.2. Pasal 9; -----
Pengangkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek terdiri dari;- -----
a. pengangkutan dengan menggunakan taksi;
- 12.3.1.2.3. Pasal 10;-----
 (1) *Pengangkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas;-----*
- 12.3.1.2.4. Pasal 18;-----
 (1) *Kegiatan usaha angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum dilakukan oleh;-----*
a. Badan usaha milik negara atau badan usaha milik daerah;-----
b. Badan usaha milik swasta nasional;---
c. Koperasi;-----
d. Perorangan warga negara Indonesia;-
 (2) *Untuk dapat melakukan kegiatan usaha*

angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) wajib memiliki izin usaha angkutan; -----

(3) Izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan untuk jangka waktu selama perusahaan yang bersangkutan masih menjalankan usahanya; -----

12.3.1.2.5. Pasal 19; -----
Usaha Angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (1) terdiri dari; -----
b. usaha angkutan orang tidak dalam trayek;

12.3.1.2.6. Pasal 21; -----
(1) Permohonan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 18 ayat (2) diajukan kepada Menteri; -----

12.3.1.2.7. Pasal 35; -----
(1) Untuk melakukan kegiatan pengangkutan dengan kendaraan umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9, wajib memiliki izin operasi angkutan; -----
(2) Izin operasi angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diberikan oleh Menteri; -----

12.3.1.2.8. Pasal 38; -----
(1) Permohonan izin operasi angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) diajukan kepada Menteri; -----

12.3.1.2.9. Pasal 43; -----
Tarif angkutan terdiri dari tarif angkutan penumpang dan tarif angkutan barang; -----

12.3.1.2.10. Pasal 44; -----
Tarif angkutan penumpang terdiri dari tarif dalam trayek tetap dan teratur dan tarif tidak dalam trayek; -----

12.3.1.2.11. Pasal 48; -----

Tarif angkutan penumpang tidak dalam trayek kecuali taksi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan; -----

12.3.1.2.12. Pasal 49; -----

(1) Trayek taksi terdiri dari tarif awal, tarif dasar, tarif jarak dan tarif waktu yang ditunjukkan dalam argometer; -----

(2) Tarif taksi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh Menteri; -----

12.3.1.3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum; -----

12.3.1.3.1. Pasal 1; -----

13. Angkutan Taksi adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas; -----

12.3.1.3.2. Pasal 8; -----

(1) Wilayah operasi angkutan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf b, ditetapkan dengan mempertimbangkan; -----

a. kebutuhan jasa angkutan taksi; -----

b. perkembangan daerah kota atau perkotaan; -----

c. tersedianya prasarana jalan yang memadai; -----

(2) Wilayah operasi angkutan taksi sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) ditetapkan oleh: -----

a. Gubernur, untuk wilayah operasi taksi yang melampaui lebih dari 1 (satu) daerah kabupaten/kota dalam satu Propinsi yang merupakan satu kesatuan wilayah perkotaan yang

*belum ada penetapan wilayah operasi
dari Direktur Jenderal;-----*

12.3.1.3.3. Pasal 28;-----

*Angkutan orang dengan kendaraan umum
tidak dalam trayek, terdiri dari;-----*

a. Angkutan taksi; -----

b. dst...; -----

12.3.1.3.4. Pasal 29;-----

*(2) Pelayanan taksi diselenggarakan dengan
ciri-ciri sebagai berikut;-----*

a. tidak berjadwal; -----

*b. dilayani dengan mobil penumpang
umum jenis sedan atau station wagon
dan van yang memiliki konstruksi
seperti sedan, sesuai standar teknis
yang ditetapkan oleh Direktur
Jenderal;-----*

c. tarif angkutan berdasarkan argometer;

d. pelayanan dari pintu ke pintu;-----

*(3) Kendaraan yang digunakan untuk
angkutan taksi harus dilengkapi dengan;*

*a. Tulisan “TAKSI” yang ditempatkan di
atas atap bagian luar kendaraan dan
harus menyala dengan warna putih
atau kuning apabila dalam keadaan
kosong dan padam apabila argometer
dihidupkan; -----*

*b. Dilengkapi dengan alat pendingin
udara;-----*

*c. Logo dan nama perusahaan yang
ditempatkan pada pintu depan bagian
tengah, dengan susunan sebelah atas
adalah logo perusahaan dan sebelah
bawah adalah nama perusahaan; -----*

*d. Lampu bahaya berwarna kuning yang
ditempatkan di samping kanan tanda
taksi; -----*

- e. Tanda jati diri pengemudi yang ditempatkan pada dashboard kendaraan, yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan angkutan taksi; -----
- f. Radio komunikasi yang berfungsi sebagai alat komunikasi antara pengemudi dengan pusat pengendali operasi dan/atau sebaliknya; -----
- g. Keterangan tentang biaya awal, kilometer, waktu dan biaya tambahan yang ditempatkan pada sisi bagian dalam pintu belakang; -----
- h. Nomor urut kendaraan dari setiap perusahaan angkutan yang ditempatkan pada bagian depan, belakang, kanan atau kiri kendaraan dan bagian dalam kendaraan; -----
- i. Argometer yang disegel oleh instansi yang berwenang dan dapat berfungsi dengan baik serta ditera ulang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku; -----
- (5) Khusus untuk pelayanan dari dan ke tempat tertentu yang memerlukan tingkat pelayanan tinggi, badan otorita/badan pengelola dapat mengusulkan persyaratan tambahan untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada Direktur Jenderal.; -----
- 12.3.1.3.5. Pasal 33; -----
Perizinan angkutan umum terdiri dari:
- a. izin usaha angkutan; -----
- b. izin trayek atau izin operasi; -----
- 12.3.1.3.6. Pasal 35; -----
- (2) Izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dapat digunakan untuk mengusahakan; -----

a. angkutan orang dalam trayek;-----

b. angkutan orang tidak dalam trayek;---

12.3.1.3.7. Pasal 37;-----

(1) *Permohonan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35, diajukan kepada; -----*

a. *Bupati atau walikota sesuai domisili perusahaan, baik untuk kantor pusat maupun kantor cabang; -----*

12.3.1.3.8. Pasal 64;-----

(1) *Untuk melakukan kegiatan angkutan tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, wajib memiliki izin operasi;-----*

(4) *Selain persyaratan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan (3), pemohon izin operasi wajib melakukan kerjasama dengan otorita/badan pengelola, seperti bandara, stasiun kereta api, dan pelabuhan, untuk pelayanan angkutan dari dan ke kawasan yang mempunyai otorita/badan pengelola;-----*

12.3.2 Tentang Dasar Hukum Penyelenggaraan Kebandaraan;-----

12.3.2.1. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan;

12.3.2.1.1. Pasal 26;-----

(1) *Penyelenggaraan bandar udara untuk umum dan pelayanan navigasi penerbangan dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik Negara yang didirikan untuk maksud tersebut berdasarkan Peraturan perundang-undangan yang berlaku; -----*

(2) *Badan Hukum Indonesia dapat diikutsertakan dalam penyelenggaraan bandar udara untuk umum sebagaimana*

dimaksud dalam ayat (1) atas dasar kerjasama dengan BUMN yang melaksanakan penyelenggaraan bandar udara untuk umum; -----

(3) Pengadaan, pengoperasian, dan perawatan fasilitas penunjang bandar udara untuk umum dapat dilakukan oleh Pemerintah atau Badan Hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia; -----

(4) Ketentuan sebagaimana diatur dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah; -----

12.3.2.2. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang
Kebandarudaraan; -----

12.3.2.2.1. Pasal 27; -----

Pelayanan Jasa Penunjang kegiatan penerbangan dapat meliputi; -----

(1) Penyediaan hanggar pesawat udara; -----

(2) Perbengkelan pesawat udara; -----

(3) Pergudangan; -----

(4) Jasa boga pesawat udara; -----

(5) Jasa pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat; -----

(6) Jasa pelayanan penumpang dan bagasi; ---

(7) Jasa penanganan kargo; -----

(8) Jasa penunjang lainnya yang secara langsung menunjang kegiatan penerbangan; -----

12.3.2.2.2. Pasal 28; -----

Kegiatan penunjang bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dapat dilaksanakan oleh; -----

a. Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja Bandar Udara, pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Pemerintah,

- Pemerintah Propinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota; -----*
- b. *Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan, pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Badan Udara Kebandarudaraan, atau; -----*
- c. *Badan Hukum Indonesia atau perorangan;*
- 12.3.2.2.3. *Pasal 29: -----
Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri; -----*
- 12.3.2.3. *Keputusan Menteri Perhubungan No. 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum; -----*
- 12.3.2.3.1. *Pasal 21; -----
Pelaksanaan kegiatan di bandar udara terdiri dari; -----*
- a. *Pelaksanaan fungsi Pemerintah yang merupakan pemegang fungsi; -----*
- 1) *Keamanan dan keselamatan serta kelancaran penerbangan; -----*
- 2) *Bea dan cukai; -----*
- 3) *Imigrasi; -----*
- 4) *Karantina; -----*
- 5) *Keamanan dan ketertiban di bandar udara; -----*
- b. *Penyelenggara bandar udara yang merupakan; -----*
- 1) *Unit Pelaksanan Teknis/Satuan Kerja bandar udara pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Pemerintah, Pemerintah Propinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota; -----*
- 2) *Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan; -----*

- 3) *Badan hukum Indonesia yang melaksanakan kegiatan kegiatan bandar udara;-----*
- 12.3.2.3.2. *Pasal 30;-----
Pelayanan Jasa Kebandarudaraan oleh penyelenggara bandar udara dilaksanakan pada daerah lingkungan kerja bandar udara yang meliputi;-----
d. jasa kegiatan penunjang bandar udara;-----*
- 12.3.2.3.3. *Pasal 34;-----
Usaha Kegiatan penunjang bandar udara terdiri dari;-----
6) *Jasa lainnya yang secara langsung atau tidak langsung menunjang kegiatan bandar udara, antara lain;-----
j. *Jasa pelayanan angkutan darat (land transportation service) yaitu kegiatan jasa angkutan darat bagi penumpang dan atau barang serta pengunjung bandar udara, antara lain taksi dan bus;***
- 12.3.2.3.4. *Pasal 35;-----
1) *Usaha kegiatan penunjang bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dapat dilaksanakan oleh;-----
a. *Unit Pelaksanaan Teknis/Satuan Kerja Bandar udara pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Pemerintah, Pemerintah Propinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota;-----
b. *Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan, pada Bandar udara yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan, atau;-----
c. *Badan Hukum Indonesia atau perseorangan;-----*****
- 2) *Badan Hukum Indonesia atau perseorangan untuk dapat melakukan*

kegiatan penunjang bandar udara harus mengadakan perjanjian/kesepakatan bersama dengan penyelenggara bandar udara berdasarkan prinsip saling menguntungkan dengan mempertimbangkan kelancaran operasional bandar udara dan kelancaran penerbangan; -----

12.3.2.4. Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor 100/XI/1985 Tanggal 12 Nopember 1985;-----

12.3.2.4.1. Pasal 89;-----

“Siapapun dilarang mengoperasikan kendaraan bermotor atau peralatan lain yang mempergunakan mesin di Bandar Udara kecuali dalam keadaan layak dan aman”; -----

12.3.2.4.2. Pasal 95;-----

“Taksi dan angkutan umum dilarang berpangkalan dan mengangkut penumpang di atau dari Bandar Udara kecuali bagi yang telah mendapat ijin dari Kepala Bandar Udara”;-----

12.3.2.4.3. Pasal 106;-----

“Siapapun yang melibatkan pengoperasian kendaraan taksi, sedan, bus, sedan, penjemputan/pelayanan perusahaan (courtesy limousine atau kendaraan sewa lainnya di Bandar Udara) diwajibkan mempunyai izin melaksanakan kegiatannya dalam bentuk kontrak atau izin sewa dari Kepala Bandar Udara; -----

12.3.3 Tentang Terlapor I; -----

12.3.3.1. Bahwa pada awalnya, PT Angkasa Pura I (Persero) adalah satu perusahaan negara yang berdiri pada tahun 1964 dengan nama Perusahaan Negara Kemayoran. Sejak tahun 1965 namanya berubah menjadi Perusahaan Negara Angkasa Pura. Pada tahun 1974, Perusahaan Negara Angkasa Pura

berubah nama menjadi Perusahaan Umum (Perum) Angkasa Pura (*vide bukti B1, C7.1*); -----

12.3.3.2. Bahwa sejalan dengan kebijakan pemerintah agar pengelolaan bandara lebih berorientasi pada pencapaian keuntungan, pada tahun 1993, Perum Angkasa Pura I berubah bentuknya menjadi PT Angkasa Pura I (Persero). Sejak tahun 1993 sampai sekarang, PT Angkasa Pura I (Persero) dipercaya pemerintah untuk mengelola 10 bandara antara lain Bandara Ngurah Rai-Bali, Bandara Polonia-Medan, Bandara Juanda-Surabaya, Bandara Hasanuddin-Makassar, Bandara Sepinggan-Balikpapan, Bandara Frans Kaisepo-Biak, Bandara Sam Ratulangi-Menado, Bandara Adi Sutjipto-Yogyakarta, Bandara Adi Sumarno-Surakarta dan Bandara Syamsudin Noor-Banjarmasin (*vide bukti C7.1*); -----

12.3.3.3. Bahwa pada tahun 1984, pengelolaan Bandara Juanda Surabaya diserahkan dari TNI-AL kepada PT Angkasa Pura I (Persero), dan sampai saat ini pihak TNI masih memiliki sertifikat tanah Bandara Juanda Surabaya dan diklaim area *taxi way*, *apron*, *runway* merupakan tanah yang dimiliki oleh TNI-AL atas dasar sertifikat tanah (*vide bukti B1*); -----

12.3.3.4. Bahwa terkait dengan penggunaan aset-aset yang diklaim milik TNI yang digunakan oleh pihak lain (dalam hal ini Departemen Perhubungan) maka dibuat Perjanjian Kerjasama antara Tentara Nasional Indonesia Angkatan Laut dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan RI Nomor : KTR/02/X/2006
AU/5483/KUM.177/X/2006

Tentang Tindak Lanjut Keputusan Bersama 3 Menteri Tahun 1981 Tanggal 26 Oktober 1981 (*vide bukti B2, C1.7*); Maksud dan tujuan Perjanjian Kerjasama kedua belah pihak adalah untuk mengatur dan mengakomodasikan pemanfaatan Bandara Juanda Surabaya beserta seluruh fasilitas yang ada untuk kepentingan penerbangan sipil dan militer (khususnya penerbangan TNI AL) dan menindaklanjuti penggunaan aset sebagaimana diatur dalam Keputusan Bersama Menteri Pertahanan Keamanan/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan Nomor

Kep/23/X/1981, Nomor 661/KMK.014/1981, Nomor : KM.217/AU.106/Phb-81 tanggal 26 Oktober 1981 tentang Pengalihan Pengelolaan Penerbangan Sipil di Pangkalan Udara TNI AL Juanda dari Departemen Pertahanan dan Keamanan kepada Departemen Perhubungan (*vide bukti B2*); -----

12.3.3.5. Bahwa sesuai dengan pelaksanaan SKEP 105/KU.20.2.4/2003 tentang Usaha Kegiatan Penunjang Bandar Udara di lingkungan Bandara yang dikelola oleh PT Angkasa Pura I (Persero) ditetapkan pada Bab II Pasal 3 butir (C) bahwa kewenangan Kepala Cabang untuk “menandatangani perjanjian sewa menyewa atau kerjasama usaha untuk jangka waktu sampai dengan 3 (tiga) tahun, selain perjanjian yang berupa kontrak manajemen, kerjasama operasi, kerjasama lisensi, BOT, BTO, BOO dan sejenisnya (*vide bukti C2.16*); -----

12.3.4 Fakta Pengelolaan Bandara Juanda Surabaya; -----

12.3.4.1. Bahwa pihak-pihak yang mengelola Bandara Juanda Surabaya sejak tahun 1964 sampai dengan sekarang adalah sebagai berikut (*vide bukti C7.1*); -----

12.3.4.1.1. Periode 1964 – 1981 dikelola oleh Departemen Hankam (Pengelolaan oleh TNI AL); -----

12.3.4.1.2. Periode 1981 – 1984 dikelola oleh Departemen Perhubungan (Ditjenud); -----

12.3.4.1.3. Periode 1985 – 1993 dikelola oleh Perum Angkasa Pura I berdasarkan PP No. 30 tahun 1984; -----

12.3.4.1.4. Periode 1993 – sekarang dikelola oleh Terlapor I; -----

12.3.4.2. Bahwa Bandara Juanda Surabaya memiliki *aircraft parking stand* dengan kapasitas pesawat 18 (delapan belas pesawat (14 (empat belas) pesawat type B-737 , 4 (empat) pesawat type A-300 dan *passenger boarding bridge* sebanyak 11 (sebelas) buah (*vide bukti C7.1*); -----

12.3.4.3. Bahwa pergerakan jumlah penumpang sejak tahun 1998 sampai dengan 2008 dapat dilihat pada tabel dibawah ini (*vide bukti C7.1*); -----

Tahun	Jumlah Penumpang (dalam jutaan)		
	Domestik	Internasional	Total
1998	1,980	0,500	2,480
1999	1,700	0,440	2,140
2000	2,210	0,540	2,750
2001	2,470	0,620	3,090
2002	3,620	0,650	4,270
2003	5,560	0,580	6,140
2004	7,300	0,780	8,080
2005	7,430	0,836	8,266
2006	8,087	0,885	8,972
2007			8,930
2008			9.979

12.3.4.4. Bahwa saat ini beberapa operator penyedia jasa pengangkutan darat yang dapat beroperasi di lingkungan Bandara Juanda Surabaya adalah sebagai berikut (*vide bukti B1*); -----

12.3.4.4.1. Bahwa Terlapor II (Taksi Prima) yang memiliki armada sebanyak 416 (empat ratus enam belas) kendaraan dan mendapat Izin Operasi Angkutan Taksi Bandara berdasarkan SK Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur; -----

12.3.4.4.2. Bahwa PT Prima Bahari Juanda (Taksi Wing) yang memiliki armada sebanyak 100 (seratus) kendaraan dan mendapatkan Izin Operasi Angkutan Taksi Antar Kota berdasarkan SK Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur; -----

12.3.4.4.3. Bahwa angkutan Pemadu Moda (Bus Damri Bandara) sebanyak 15 (lima belas) kendaraan; --

12.3.4.4.4. Bahwa angkutan Sewa `KAHA` sebanyak 30 (tiga puluh) kendaraan; -----

12.3.4.4.5. Bahwa Golden Bird sebanyak 10 (sepuluh) kendaraan; -----

12.3.4.4.6. PT Rahayu Wira Abadi; -----

12.3.4.5. Bahwa setiap usaha yang ada di areal bandara diberlakukan aturan konsesi (pembagian keuntungan). Oleh karena itu aturan tersebut diterapkan pada semua pelaku usaha baik pengelola angkutan umum ataupun penyewa tempat di areal bandara. Aturan konsesi tersebut tertuang dalam Keputusan

Direksi PT Angkasa Pura I (Persero), No. KEP. 105/KU.20.2.4/2003 tentang usaha Kegiatan Penunjang Bandar Udara di Lingkungan Bandara Udara yang Dikelola PT Angkasa Pura I (Persero) (*vide bukti B1, C2.16*);-----

12.3.4.6. Bahwa Terlapor I menyatakan untuk saat ini belum ada operator yang mengajukan ijin. Saat ini terdapat angkutan umum selain taksi bandara, seperti Damri, Kaha, dan Golden Bird. Semua armada tersebut memberlakukan tarif zona, hal ini bertujuan untuk memudahkan kontrol oleh pihak Terlapor I terhadap Perjanjian Konsesi. Akan menjadi sulit dilakukan kontrol terhadap pendapatan taksi apabila menggunakan tarif argo (*vide bukti B1, B17*); -----

12.3.4.7. Bahwa berdasarkan Surat Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor : AP1.499/OP.90.2.5/2008/DU-B tanggal 12 Pebruari 2008 yang ditujukan kepada para General Manager di lingkungan PT Angkasa Pura I (Persero) pada intinya menyampaikan (*vide bukti C2.13*); -----

12.3.4.7.1. Bahwa PT Angkasa Pura I (Persero) tidak berorientasi memperoleh pendapatan dari beroperasinya taksi-taksi di Bandara karena perijinan taksi bukan merupakan kewenangan pengelola bandara; namun ketersediaan taksi untuk memenuhi kebutuhan penumpang, pengantar, penjemput secara aman, tertib, lancar dan teratur adalah merupakan kepentingan utama dari pengoperasian bandara; -----

12.3.4.7.2. Bahwa dalam perkembangan historisnya disetiap bandara, maka di beberapa bandara karena situasi dan kondisinya yang khas terutama yang terkait dengan masalah keamanan, ketertiban, keteraturan dan kelancaran pengoperasian taksi bandara (misalnya *enclave* militer, *enclave* sipil dsb) terjadi pembatasan jumlah pengusaha taksi dan sejauh ini memang tidak terjadi hal negatif seperti halnya penipuan terhadap penumpang

taksi, pengeroyokan taksi yang satu terhadap yang lainnya, argo kuda, serta kerawanan terhadap penumpang lainnya akibat banyaknya jenis taksi yang tidak terorganisasi dengan baik;-----

12.3.4.7.3. Bahwa dengan perkembangan terakhir dengan adanya KPPU, pertimbangan keamanan, ketertiban, kelancaran keteraturan pengoperasian taksi bandara yang menjadi tujuan utama bagi Terlapor I sudah tidak lagi dapat diterima oleh ketentuan KPPU, tentunya dengan pertimbangan yang lain; -----

12.3.4.7.4. Bahwa oleh karena itu, agar para General Manager segera membuka pengoperasian taksi bandara untuk dapat memenuhi ketentuan KPPU selambat-lambatnya akhir Februari 2008;-----

12.3.4.7.5. Bahwa untuk mengantisipasi terjadinya hal-hal yang tidak diharapkan dalam pelaksanaannya dilapangan agar dikoordinasikan dengan instansi terkait (Pemda, Instalasi Militer sebagai penguasa *enclave*, KPPU setempat, dll yang terkait);-----

12.3.5 Tentang Taksi Di Jawa Timur; -----

12.3.5.1. Bahwa secara *de facto* Bandara Udara Juanda terletak di wilayah Kabupaten Sidoarjo, namun secara *de jure* Dinas Perhubungan Sidoarjo tidak memiliki kewenangan di bandara tersebut. Untuk pengaturan ijin pengoperasian taksi bandara dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Selanjutnya disebut “**Dinas LLAJ**”) Propinsi Jawa Timur, hal ini dikarenakan trayek yang dilayani oleh taksi Bandara lintas Kabupaten/Kota. (*vide bukti B5, C7.1*); -----

12.3.5.2. Bahwa kewenangan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo adalah mengeluarkan ijin trayek dan uji KIR untuk kendaraan yang beroperasi dan terdaftar di wilayah Kabupaten Sidoarjo. Sehingga untuk permasalahan

pengoperasian Taksi Bandara Juanda, Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo tidak memiliki informasi yang lengkap (*vide bukti B5*);-----

12.3.5.3. Bahwa permasalahan mengenai angkutan darat diatur dalam Kepmenhub Nomor 35 tahun 2003 dimana Gubernur memiliki kewenangan dalam mengatur perijinan angkutan lintas daerah dalam satu wilayah propinsi yang kemudian kewenangan tersebut dilimpahkan kepada Kepala Dinas Perhubungan Propinsi (*vide bukti B16*);-----

12.3.5.4. Bahwa pihak operator taksi di Jawa Timur menyatakan secara fakta terdapat dua pasar taksi di Jawa Timur, yaitu pasar bandara dan non bandara. Perbedaan dua pasar ini telah terjadi sejak berdirinya Bandara Juanda Surabaya, jauh sebelum taksi argo muncul di Surabaya. Keberadaan taksi bandara ini diperuntukkan untuk melayani penumpang pesawat yang mendarat di Bandara Juanda Surabaya. Terminologi taksi bandara adalah taksi yang memperoleh izin operasi khusus di Bandara Juanda Surabaya yang hanya mengangkut penumpang dari bandara ke luar (tujuan) dan tidak boleh mengangkut penumpang di luar bandara (*vide bukti C7.1*);-----

12.3.5.5. Bahwa menurut Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur, saat ini prosedur izin untuk angkutan umum bukan trayek diberikan ketika terdapat operator taksi yang mengajukan izin, kemudian pihak dinas akan mengevaluasi berdasarkan *demand* dan *supply (load factor)* apakah perlu ditambahkan atau tidak. Kemudian dipertimbangkan kelayakan kendaraan yang diajukan ijinnya. Untuk taksi bandara, selain syarat-syarat diatas diperlukan tambahan syarat persetujuan dari otorita bandara (Terlapor I) (*vide bukti B5*);-----

12.3.5.6. Bahwa menurut Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur, hingga saat ini pihaknya belum menerima pengajuan izin operator taksi lain untuk beroperasi di wilayah bandara Juanda Surabaya. Selain itu, saat ini taksi di bandara Juanda Surabaya sudah cukup penuh hal ini dilihat dari jumlah penumpang yang bisa diantar oleh satu taksi bandara tidak lebih 4 (empat) kali (rit) tiap harinya. Sehingga apabila

ditambahkan armada taksi lain ditakutkan akan menimbulkan masalah baru. Oleh karena itu kedepannya, dinas akan mengembangkan moda transportasi massal yang lebih bervariasi trayeknya untuk melengkapi trayek DAMRI saat ini (Bandara-Terminal Bungurasih-Pelabuhan Tanjung Perak). Adapun trayek-trayek yang sedang dikaji meliputi (*vide bukti B5*);-----

12.3.5.6.1. Juanda-Gresik-Bojonegoro;-----

12.3.5.6.2. Juanda-Jombang-Tulungagung; -----

12.3.5.6.3. Juanda-Jombang-Madiun-Ponorogo; -----

12.3.5.6.4. Juanda-Probolinggo-Lumajang-Jember; -----

12.3.5.7. Bahwa selain taksi bandara, yang saat ini berjumlah 516 (lima ratus enam belas) unit, terdapat juga moda transportasi lainnya, yaitu (*vide bukti B1*);-----

12.3.5.7.1. Damri sebanyak 17 (tujuh belas) unit;-----

12.3.5.7.2. Kaha Travel sebanyak 30 (tiga puluh) unit; ----

12.3.5.7.3. Golden Bird sebanyak 10 (sepuluh) unit; -----

12.3.5.8. Bahwa armada-armada tersebut termasuk kategori non ekonomi, sehingga pemerintah tidak memiliki kewenangan untuk mengaturnya (*vide bukti B5*);-----

12.3.5.9. Bahwa saat ini terdapat 27 (dua puluh tujuh) operator taksi argo yang beroperasi di Kota Surabaya sebagaimana diuraikan pada tabel di bawah ini (*vide bukti C7.1*);-----

No.	Nama Perusahaan	Logo Taksi	Jumlah Taksi (Unit)
1.	PT. Chrisna Cemerlang	Citra Taksi	20
2.	PT. Citra Dewa Rembulan	Garuda Taksi	100
3.	PT. Surabaya Arta Utama Bersama	Glatik Taksi	300
4.	PT. Uni Ratna Gading Mandala	Gold Taksi	283
5.	PT. Glatik Golden Taksi	Kartika Express Taksi	100
6.	PT. Express Kartika Perdana	Kenari Taksi	71
7.	PT. Kenari Golden Taksi	Merpati Taksi	50
8.	PT. Metropolis Surya Raya	Metro Taksi	176
9.	PT. Merpati Wahana Taksi	Nurimas Taksi	344
10.	PT. Nurimas Taksi	Orens Taksi	100
11.	PT. Serasi Trans Nusantara	Orens Taksi	118
12.	PT. United Auto Mobil 90 Utama	Permata Taksi	219
13.	PT. Soluna Inti Pratama	Prima Jati Taksi	70
14.	PT. Prima Sarijati Agung	Pusaka Nuri Taksi	100
15.	PT. Pusaka Nuri Utama	Pusaka Sentra Taksi	300
16.	PT. Sentra Naga Europindo	SDA Taksi	300
17.	PT. Supra Mandiri Karya	Semesta Taksi	174
18.	PT. Indo Semesta Luhur	Silver Taksi	175
19.	PT. Srikandi Transporindo Surya	Srikandi Taksi	157
20.	Koperasi Taksi Surya	Super Taksi	97
21.	PT. Para Bathara Surya	Supra Taksi	463
22.	PT. Super Dinamika	Surabaya Taksi	58

23.	PT. Sumber Daya Alam	Surya Taksi	29
24.	PT. Surabaya Taksi Utama	Virgo Taksi	290
25.	PT. Mandala Satata Gama	Wahono Roto Taksi	150
26.	PT. Putra Bhirawa Adhi Nugraha	Zebra Taksi	55
27.	PT. Zebra Nusantara	Chrisna	407
	Jumlah		4706

12.3.5.10. Bahwa di Surabaya, Organda membentuk Kelompok Kerja Usaha Taksi Surabaya (selanjutnya disebut “**KKUTS**”) yang bukan organisasi kelembagaan, melainkan terkait dengan koordinasi jasa pelayanan taksi (*vide bukti B8*);-----

12.3.5.11. Bahwa dari jumlah perusahaan taksi yang memiliki izin, hanya 18 (delapan belas) perusahaan yang aktif dan di KKUTS hanya beberapa perusahaan yang aktif terlibat seperti Orenze, Taksi Gold, Taksi Silver dan Blue Bird (*vide bukti B8*); -----

12.3.5.12. Bahwa Taksi Prima dan Taksi Wing yang dikelola oleh Terlapor II tidak termasuk dalam keanggotaan KKUTS karena perusahaan-perusahaan taksi yang beroperasi di kota menganggap kedua taksi tersebut tidak termasuk dalam kategori Taksi yang diatur menurut ketentuan yang berlaku (*vide bukti B8*);-----

12.3.6 Tentang Tarif Taksi di Jawa Timur; -----

12.3.6.1. Bahwa besaran tarif taksi argo di Kota Surabaya berdasarkan pada peraturan perundang-undangan yaitu Peraturan Daerah (PERDA) Kota Surabaya, berbeda halnya dengan tarif taksi Bandara Juanda Surabaya yang ditentukan sepenuhnya oleh operator taksi yang bersangkutan yang mempergunakan sistem zona (*vide bukti B2, B5, C7.1*);-----

12.3.6.2. Bahwa perbandingan perubahan besaran tarif taksi argo berdasarkan Peraturan Walikota untuk beberapa waktu terakhir dapat dilihat pada tabel dibawah ini (*vide bukti C7.1*);-----

Peraturan Walikota Surabaya Nomor 41 tahun 2005 tentang perubahan atas peraturan Walikota Nomor 20 tahun 2005 tentang Penetapan tarif angkutan penumpang umum (mikrolet) dan tarif angkutan taksi argo	Peraturan Walikota Surabaya Nomor 13 tahun 2006 tentang Penetapan tarif angkutan penumpang umum (mikrolet) dan tarif angkutan taksi argo dalam wilayah kota Surabaya tanggal 7 Maret 2006	Peraturan Walikota Surabaya Nomor 26 tahun 2008 tentang Penetapan tarif angkutan penumpang umum (mikrolet) dan tarif angkutan bus kota (angkutan perbatasan) dan taksi argometer dalam wilayah kota
--	---	---

dalam wilayah kota Surabaya		Surabaya tanggal 30 Mei 2008
<p>Besaran tarif angkutan taksi argo untuk setiap kali perjalanan adalah sebagai berikut :</p> <p>Tarif atas</p> <ul style="list-style-type: none"> - tarif pertama (Flag Fall) sebesar Rp. 4.000,- - tarif tiap km sebesar Rp. 3.250,- - waktu menunggu perjam sebesar Rp. 32.500,- <p>Tarif Bawah</p> <ul style="list-style-type: none"> - tarif pertama (Flag Fall) sebesar Rp. 3.700,- - tarif tiap km sebesar Rp. 3.000,- - waktu menunggu perjam sebesar Rp. 30.000,- 	<p>Besaran tarif angkutan taksi argo untuk setiap kali perjalanan adalah sebagai berikut :</p> <p>Tarif atas</p> <ul style="list-style-type: none"> - tarif pertama (Flag Fall) sebesar Rp. 4.000,- - tarif tiap km sebesar Rp. 3.250,- - waktu menunggu perjam sebesar Rp. 32.500,- <p>Tarif Bawah</p> <ul style="list-style-type: none"> - tarif pertama (Flag Fall) sebesar Rp. 3.700,- - tarif tiap km sebesar Rp. 3.000,- - waktu menunggu perjam sebesar Rp. 30.000,- 	<p>Besaran tarif angkutan taksi argo untuk setiap kali perjalanan adalah sebagai berikut :</p> <p>Tarif atas</p> <ul style="list-style-type: none"> - tarif pertama (Flag Fall) sebesar Rp. 5.000,- - tarif tiap km sebesar Rp. 3.250,- - waktu menunggu perjam sebesar Rp. 32.500,- <p>Tarif Bawah</p> <ul style="list-style-type: none"> - tarif pertama (Flag Fall) sebesar Rp. 4.500,- - tarif tiap km sebesar Rp. 3.000,- - waktu menunggu perjam sebesar Rp. 30.000,-

12.3.6.3. Bahwa ketentuan tarif atas untuk usia kendaraan dibawah 5 (lima) tahun dan tarif bawah untuk usia kendaraan diatas 5 (lima) tahun (*vide bukti C7.1*);-----

12.3.6.4. Bahwa terkait dengan penetapan tarif Taksi Bandara yang dikenakan oleh Terlapor II, Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur melalui surat No. 551.21/504/105/2005 tanggal 15 Maret 2005 Perihal Pengajuan Kenaikan Tarif Taksi Prima, menyampaikan beberapa hal yang pada pokoknya (*vide bukti C3.1, C3.5*);-----

12.3.6.4.1. Memperhatikan jenis pelayanan yang diberikan tidak termasuk dalam kategori tarif yang diatur oleh Pemerintah melainkan diserahkan ke mekanisme pasar yang disesuaikan dengan fasilitas yang disediakan, maka dengan memperhatikan prosentase kenaikan yang diajukan pada prinsipnya Dinas LLAJ Propinsi Jatim dapat dipahami;-----

12.3.6.4.2. Tarif pelayanan Taksi Prima hendaknya disosialisasikan dan dipasang pada tempat

pelayanan di Bandara Juanda agar calon penumpang mengerti dan memahami sehingga tidak terjadi permasalahan pada operasional lapangan; -----

12.3.7 Tentang Terlapor II Sebagai Pengelola Taksi Bandara Juanda Surabaya;-----

12.3.7.1. Bahwa Terlapor II berdiri sejak 19 September 1979 dengan badan hukum No. 4418/BH/II/1980 terdaftar tanggal 25 Februari 1980 dengan pengurus yang merupakan anggota TNI dan PNS yang masih aktif (*vide bukti C1.1*); -----

12.3.7.2. Bahwa keberadaan taksi Bandara Juanda Surabaya telah ada sejak tahun 1964-an, yang pengelolaan angkutan dilaksanakan oleh paguyuban angkutan Juanda dan kemudian pada tahun 1973 dikelola oleh CV Topaz. Pada tahun 1975 angkutan taksi dikelola oleh PT Andini Waru atau Taksi AW, dan terakhir dikelola oleh Terlapor II (*vide bukti B1, C7.1*);-----

12.3.7.3. Bahwa sebelum tahun 2006, izin operasi yang dikeluarkan oleh DLLAJ Propinsi Jatim kepada Terlapor II adalah Izin Operasi angkutan Taksi Antar Kota. Tahun 2006 bersamaan dengan peremajaan taksi dan penyesuaian dengan KM Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 maka izin yang dikeluarkan kepada Terlapor II menjadi Izin Operasi Angkutan Taksi Bandara (*vide bukti B19, C3.3, C3.7, C3.8*);

12.3.7.4. Bahwa Terlapor II memperoleh izin operasi yang dikeluarkan oleh DLLAJ Propinsi Jawa Timur terakhir dengan Nomor 551.21/2555/105/2008 yang ditetapkan sebagai Izin Operasi Angkutan Taksi Bandara, berlaku mulai 3 Januari 2009 sampai dengan 2 Januari 2014 (*vide bukti C3.7*); -----

12.3.7.5. Bahwa saat ini kepemilikan kendaraan (unit taksi) oleh pribadi masing-masing anggota. Untuk saat ini Terlapor II mengelola 516 (lima ratus enam belas) unit taksi yang terdiri dari 416 (empat ratus enam belas) unit kendaraan (Taksi Prima) yang dimiliki oleh anggota Terlapor II 1 dan 100 (seratus) unit kendaraan (Taksi Wing) yang dimiliki oleh PT Prima Bahari Juanda (*vide bukti C1.1, C1.6*);-----

- 12.3.7.6. Bahwa saat ini rata-rata angkut setiap taksi di Bandara Juanda 4 (empat) sampai dengan 5 (lima) kali per harinya, sehingga pengurus tidak menambah lagi jumlah armada (*vide bukti B1, B2*); -----
- 12.3.7.7. Bahwa penentuan tarif zona yang diberlakukan sejjin dari Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Timur, dengan tarif terendah sebesar Rp. 30.000,-. Pendapatan tiap unit taksi yang beroperasi dikurangi BBM, kemudian hasilnya dibagikan dengan perincian sebagai berikut (*vide bukti B1, B2, C1.8*); -----
- 12.3.7.7.1. Pengemudi sebesar 20% (dua puluh persen); ----
- 12.3.7.7.2. Pemilik sebesar 65% (enam puluh lima persen);
- 12.3.7.7.3. Terlapor II Surabaya sebesar 7% (tujuh persen);
- 12.3.7.7.4. PT AP I Cabang Surabaya sebesar 8% (delapan persen); -----
- 12.3.7.8. Bahwa sebagai perbandingan pada bulan Februari 2009, Terlapor II memperoleh pendapatan sebesar Rp 162.511.090,- (seratus enam puluh dua juta lima ratus sebelas ribu sembilan puluh rupiah). Dari jumlah tersebut dikeluarkan biaya operasional sebesar Rp 58.837.317,- (lima puluh delapan juta delapan ratus tiga puluh tujuh ribu tiga ratus tujuh belas rupiah) (*vide bukti C1.8*); -----
- 12.3.7.9. Bahwa menurut Terlapor II, ijin operasional taksi Prima dan Wings Juanda merupakan konsesi Terlapor I kepada Pangkalan Udara TNI Angkatan Laut (Lanudal) atas lahan yang dipergunakan sebagai runway di Bandara Juanda Surabaya. Namun Terlapor II tidak menghalangi apabila ada pihak lain yang mengajukan ijin operasional taksi bandara, karena hal itu bukan menjadi kewenangannya (*vide bukti B2*); -----
- 12.3.7.10. Bahwa Terlapor II membuat Perjanjian Kerjasama dengan Terlapor I yang terakhir dibuat melalui Perjanjian Kerjasama No. KTR/02/X2/2006 tanggal 6 Oktober 2006, pada Pasal 4 yang secara jelas memberikan ijin kepada Terlapor II sebagai operator taksi Bandara (*vide bukti B1, B2, C1.7*); ----
- 12.3.7.11. Bahwa setiap tahun Terlapor I dan Terlapor II membuat Perjanjian Sewa Menyewa Ruangan dengan Konsesi di

Terminal Bandara Juanda Surabaya. Berdasarkan Perjanjian No. SPSRG.AP.I.19/HK.06.02/2009 tanggal 31 Maret 2009, Terlapor II membayar sewa ruangan keseluruhan sebesar Rp 7.152.800,- (tujuh juta seratus lima puluh dua ribu delapan ratus rupiah). Perjanjian juga mengatur Pungutan Konsesi sebesar 8% (delapan persen) dari jumlah penjualan kotor (omzet bruto) setiap bulan (*vide bukti C2.2*); -----

12.3.7.12. Bahwa secara umum, data riit dan penumpang Taksi Prima dan Wing tahun 2007 – 2009 (*vide bukti C2.12*); -----

No	Tahun	Rit	Penumpang
1	2007	499.457	998.914
2	2008	497.102	994.204
3	2009	513.704	1.027.408

12.3.7.13. Bahwa pada tanggal 1 Januari 2010, Terlapor I memberikan Surat Izin Operasi kepada Terlapor II melalui Surat No. SIO.AP.I 02/HK.08.01/2010/GMC-B, untuk dapat menyediakan jasa angkutan di Bandara Juanda Surabaya yang berlaku sejak tanggal 1 Januari 2010 sampai dengan 31 Desember 2010 (*vide bukti C1.4*);-----

12.3.8 Tentang PT Prima Bahari Juanda; -----

12.3.8.1. Bahwa PT Prima Bahari Juanda didirikan berdasarkan Akta Pendirian No. 5 tanggal 17 Agustus 2003 oleh Notaris Hendy Asmara, S.H dengan maksud dan tujuan perseroan yaitu berusaha dalam bidang pembangunan, perdagangan, perindustrian, pengangkutan darat, percetakan, jasa pertambangan (*vide bukti C4.1*); -----

12.3.8.2. Bahwa pada awal berdiri, komposisi pemegang saham PT Prima Bahari Juanda adalah sebagai berikut (*vide bukti C4.1*);-----

12.3.8.2.1. Mochamad Rudi Urip Santoso sebesar Rp 100.000.000,- (seratus juta rupiah);-----

12.3.8.2.2. Tedjoswasono sebesar Rp 100.000.000,- (seratus juta rupiah); -----

12.3.8.2.3. Masriel Djamaloes sebesar Rp 50.000.000,-; (lima puluh juta rupiah);-----

12.3.8.3. Bahwa kemudian pada 14 Maret 2005 melalui Akta Perubahan No. 1, terjadi perubahan komposisi pemegang saham menjadi (*vide bukti C4.2*); -----

- 12.3.8.3.1. Terlapor II sebesar Rp 140.000.000,- (seratus empat puluh juta rupiah);-----
- 12.3.8.3.2. Mochamad Rudi Urip Santoso sebesar Rp 100.000.000,- (seratus juta rupiah);-----
- 12.3.8.3.3. Masriel Djamaloes sebesar Rp 10.000.000,- (sepuluh juta rupiah); -----
- 12.3.8.4. Bahwa tanggal 27 April 2005, melalui Akta perubahan No. 32, komposisi pemegang saham berubah lagi menjadi (*vide bukti C4.3*);-----
- 12.3.8.4.1. Terlapor II sebesar Rp 150.000.000,- (seratus lima puluh juta rupiah);-----
- 12.3.8.4.2. Mochamad Rudi Urip Santoso sebesar Rp 75.000.000,- (tujuh puluh lima juta rupiah);--
- 12.3.8.4.3. Masriel Djamaloes sebesar Rp 25.000.000,- (dua puluh lima juta rupiah);----
- 12.3.8.5. Bahwa berdasarkan Izin Usaha Perdagangan (SIUP) No. 510/03/404.3.7/2004 yang dikeluarkan oleh Dinas Perijinan dan Penanaman Modal Pemkab Sidoarjo, PT Prima Bahari Juanda memiliki izin sebagai berikut (*vide bukti C4.4*); -----
- 12.3.8.5.1. Kegiatan Usaha yaitu Perdagangan Besar;-----
- 12.3.8.5.2. Kelembagaan yaitu Distributor; -----
- 12.3.8.5.3. Bidang Usaha yaitu Perdagangan Ekspor dan Impor Bahan-Bahan Konstruksi;-----
- 12.3.8.5.4. Jenis Barang/Jasa Dagangan Utama yaitu Bahan-bahan konstruksi; -----
- 12.3.8.6. Bahwa PT Prima Bahari Juanda memperoleh Izin Usaha Angkutan Dengan Kendaraan Bermotor Umum berdasarkan Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo Nomor 551.21/3264/X/404.3.6./2004 pada tanggal 25 Oktober 2004 (*vide bukti C4.4*);-----
- 12.3.8.7. Bahwa selanjutnya, PT Prima Bahari Juanda memperoleh izin operasi angkutan taksi berdasarkan Keputusan Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur Nomor : 551.21/539/105/2005 yang memberikan izin operasi angkutan taksi antar kota yang berlaku mulai 10 Maret 2005 sampai dengan 9 Maret 2010. Dalam izin

- tersebut PT Prima Bahari Juanda memiliki wilayah operasi Surabaya ke seluruh kota di Jawa Timur (*vide bukti C4.5*); --
- 12.3.8.8. Bahwa PT Prima Bahari Juanda tidak memiliki surat kerjasama dengan Terlapor I, dan menurut pengakuan PT Prima Bahari Juanda, segala perizinan operasional taksi bandara dengan Terlapor I diurus oleh Terlapor II (*vide B7*);
- 12.3.8.9. Bahwa sejak menjadi operator taksi Bandara Juanda Surabaya, PT Prima Bahari Juanda memiliki 100 (seratus) unit taksi dengan nama Taksi Wing (*vide bukti B3, B7*);-----
- 12.3.8.10. Bahwa sebelum bergabung dalam pengelolaan Terlapor II, PT Prima Bahari Juanda awalnya berinisiatif mengajukan izin untuk menjadi angkutan TKI di bandara Juanda Surabaya (*vide bukti B7*) ;-----
- 12.3.8.11. Bahwa pada tanggal 1 Januari 2010, Terlapor I memberikan Surat Izin Operasi kepada PT Prima Bahari Juanda melalui Surat No. SIO.AP.I 01/HK.08.01/2010/GMC-B, untuk dapat menyediakan jasa angkutan di Bandara Juanda Surabaya yang berlaku sejak tanggal 1 Januari 2010 sampai dengan 31 Desember 2010 (*vide bukti C1.4.1*); -----
- 12.3.9 Keterangan Pengelola Taksi di Jawa Timur;-----
- 12.3.9.1. PT Para Bathara Surya (Taksi Silver) (*vide bukti B9*);-----
- 12.3.9.1.1. Bahwa perusahaan berdiri pada tahun 1997 dengan nama taksi Silver dengan izin armada 775 (tujuh ratus tujuh puluh lima) unit tetapi armada yang beroperasi 550 (lima ratus lima puluh) unit taksi yang beroperasi di wilayah Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, dan Lamongan (Gerbangkertasusila); --
- 12.3.9.1.2. Bahwa menurut Taksi Silver sulit apabila taksi non bandara dan taksi digabung menjadi satu pasar. Perwakilan manajemen Taksi Silver menyatakan bahwa kondisi di dalam bandara sendiri telah terjadi persaingan yang sangat ketat, antara tukang ojek, taksi bandara, Damri, Kaha Travel maupun taksi gelap. Jadi apabila taksi silver masuk ke Bandara, belum tentu akan mendapatkan keuntungan. Karena untuk masuk

kebandara pun diperlukan biaya-biaya tambahan lainnya, seperti fee kepada Terlapor I, biaya antri, biaya BBM untuk menuju ke Bandara. Apalagi berdasarkan informasi yang didapatkan pihak manajemen, bahwa rata-rata sopir taksi bandara hanya mampu mengangkut penumpang 2 (dua) kali dalam sehari (dua rit); -----

12.3.9.1.3. Bahwa apabila pasar bandara di buka maka antrian akan semakin panjang, padahal apabila taksi ngetem di pangkalan, urutan kelima tidak lebih dari satu jam telah mendapatkan penumpang. Untuk kondisi saat ini kami tidak merasa dirugikan dengan adanya pembagian dua pasar tersebut, namun apabila taksi bandara diberikan kesempatan untuk keluar malah mungkin akan merugikan taksi Silver; -----

12.3.9.1.4. Bahwa pada tahun 2005, PT Para Bathara Surya mendapat tawaran bekerja sama dengan Terlapor II untuk mengangkut penumpang di Bandara Juanda Surabaya apabila terjadi kekurangan armada Taksi Prima, yang diikat melalui Surat Perjanjian Kerjasama Penyediaan Taksi. Sampai saat ini kerjasama antara Taksi Silver dengan Terlapor II masih berlangsung. Surat Perjanjian Kerjasama dibuat selama 1 (satu) tahun dan diperpanjang untuk tahun berikutnya; -----

12.3.9.1.5. Bahwa terkait dengan kerjasama tersebut, Taksi Silver tetap menggunakan argo, hanya saja konsumen tetap diwajibkan membeli karcis atau tiket dari loket Taksi Prima dan diserahkan kepada pengemudi taksi. Sehingga bisa terjadi selisih antara tarif argo dengan tarif karcis yang dibayarkan oleh penumpang; -----

12.3.9.1.6. PT Para Bathara Surya tidak pernah mengajukan izin kepada Terlapor I, dan Surat Perjanjian Kerjasama Penyediaan Taksi tidak melibatkan pihak Terlapor I;-----

12.3.9.2. PT Zebra Nusantara Tbk (*vide bukti B10*); -----

12.3.9.2.1. Bahwa perusahaan berdiri pada tahun 1987 dan menjadi perusahaan publik pada tahun 1991. Armada taksi yang beroperasi bernama Zebra dan Garuda dengan total armada 420 (empat ratus dua puluh) unit;-----

12.3.9.2.2. Bahwa pada tahun 2005, PT Zebra Nusantara Tbk. Pernah diajak bekerja sama dengan Terlapor II (tertulis), dengan catatan apabila Taksi Prima kekurangan armada dalam pelayanan jasa taksi bandara Juanda Surabaya, maka pihak PT Zebra Nusantara Tbk. akan dipanggil. Dalam pelaksanaannya, PT Zebra Nusantara tidak jadi melakukan kerjasama dengan Terlapor II karena rata-rata taksi akan dipanggil di atas jam 12 malam;-----

12.3.9.3. PT Uni Ratna Gading Mandala (*vide bukti B11*);-----

12.3.9.3.1. Bahwa PT Uni Ratna Gading Mandala berdiri tahun 2003, dengan nama taksi Gold sebanyak 100 (seratus) unit (izin 298 (dua ratus sembilan puluh delapan) unit). Dalam Perkembangannya tahun 2004 bertambah 300 (tiga ratus) unit dengan 3 (tiga) nama taksi yang baru yaitu Gelatik (izin 55 (lima puluh lima) unit), Nuri (izin 45 (empat puluh lima) unit) dan Kenari (izin 50 (lima puluh) unit);-----

12.3.9.3.2. Bahwa PT Uni Ratna Gading Mandala menggunakan mobil plat hitam untuk mengangkut penumpang dari Bandara Juanda Surabaya yang ingin tetap menggunakan taksi milik perusahaan dan dibawa ke pool perusahaan yang berjarak 5 (lima) km dari Bandara Juanda Surabaya, kemudian penumpang diangkut menggunakan taksi perusahaan;-----

12.3.9.3.3. Bahwa perusahaan belum pernah mengajukan izin/kerjasama untuk beroperasi di Bandara Juanda Surabaya dan belum pernah mendapat

penawaran untuk bekerjasama dengan Terlapor II; -----

12.3.9.4. PT Express Kartika Perdana Taksi (*vide bukti B13*); -----

12.3.9.4.1. Bahwa PT Express Kartika Perdana Taksi merupakan afiliasi dari PT Express yang beroperasi di Jakarta, dengan mempunyai taksi sebanyak 140 (seratus empat puluh) unit (izin 200 unit) dengan nama Taksi Kartika dan Taksi Semesta; -----

12.3.9.4.2. Pada tahun 2005, PT Express Kartika Perdana Taksi pernah diajak bekerja sama dengan Terlapor II (tertulis), dengan catatan apabila Taksi Prima kekurangan armada dalam pelayanan jasa taksi bandara Juanda, maka pihak PT Zebra Nusantara Tbk. akan dipanggil dan jam beroperasi di malam hari. Dalam pelaksanaannya, kerjasama berjalan hanya selama 2 (dua) bulan; -----

12.3.9.4.3. Selama kerjasama berlangsung, sistem tarif tetap menggunakan zona dan perusahaan menggunakan karcis untuk penggantian biaya ke Primkopal; -----

12.3.9.5. Bahwa pada tanggal 11 Nopember 2006, DPC Organda Surabaya melalui Surat Nomor : 038/OGD-KS/IX/2006 mengajukan permohonan fasilitas lokasi untuk pangkalan taksi argometer Surabaya (*vide bukti C16.4*);-----

12.3.9.6. Bahwa kemudian tanggal 27 Desember 2006, Terlapor I melalui surat No. AP.I.1192/KU.20.2/1/03-GM-B menyatakan permohonan DPC Organda Surabaya belum dapat dipenuhi mengingat sarana transportasi yang tersedia masih dapat mengakomodasi kebutuhan pengguna jasa Bandara (*vide bukti C16.3*); -----

12.3.9.7. Bahwa Dewan Pimpinan Cabang Organda Surabaya, melalui surat Nomor 001/OGD-KS/I/2007 tanggal 3 Januari 2007 mengajukan surat kepada DLLAJ Propinsi Jawa Timur untuk mendapatkan dispensasi/dukungan beroperasi dan mendapatkan fasilitas pangkalan taksi argometer di Bandara

- Juanda Surabaya. Dalam Surat tersebut Organda menyatakan jumlah kendaraan angkutan umum yang beroperasi/berpangkalan di Bandara Juanda Surabaya hanya berkisar kurang lebih 650 (enam ratus lima puluh) unit kendaraan, yaitu terdiri dari (*vide bukti C16.1*);-----
- 12.3.9.7.1. Angkutan Taksi Prima dan Taksi Wing sebanyak 400 (empat ratus) unit ; -----
- 12.3.9.7.2. Angkutan bus kota sebanyak 50 (lima puluh) unit;-----
- 12.3.9.7.3. Angkutan Sewa, Antar Jemput dan Pariwisata sebanyak 200 (dua ratus) unit;-----
- 12.3.9.8. Bahwa jumlah pengguna jasa angkutan umum (penumpang pesawat terbang) di Bandara Juanda Surabaya adalah sebanyak kurang lebih 40.947 (empat puluh ribu sembilan ratus empat puluh tujuh) orang per hari (*vide bukti B15*);-----
- 12.3.9.9. Bahwa Organda juga menyatakan sanggup untuk mematuhi dan memenuhi semua ketentuan atau peraturan yang diterapkan oleh Terlapor I dan bertanggung jawab sepenuhnya terhadap ketertiban, kelancaran, keamanan dan kepada penumpang pesawat terbang yang hendak menggunakan jasa angkutan umum “taksi argometer” (*vide bukti B15*); -----
- 12.3.9.10. Bahwa anggota KKUTS pernah ditawarkan secara lisan menjadi operasi taksi Bandara oleh Terlapor II, dengan persyaratan akan “dipanggil” apabila bandara dalam kondisi *peak season*. Perusahaan yang ditawarkan bergabung dalam pengoperasian taksi bandara diwajibkan membayar fee 15% (lima belas persen) dari tarif kepada Terlapor II (*vide bukti B8*); -----
- 12.3.10 Tentang Kuesioner Yang Dikirim Kepada Operator Taksi di Jawa Timur (*vide bukti A46-A66, C9.1-C15.1*); -----
- 12.3.10.1. Bahwa dalam Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa telah mengirimkan kuesioner kepada 20 (dua puluh) operator taksi yang terdaftar di Dinas LLAJ Propinsi Jatim (termasuk kepada Terlapor II dan PT Prima Bahari Juanda); -----
- 12.3.10.2. Bahwa dari 20 (dua puluh) kuesioner yang dikirimkan, Tim Pemeriksa menerima 9 (sembilan) buah jawaban, 2 (dua)

kuesioner kembali dengan alasan alamat pindah, dan sisanya 9 (sembilan) buah belum diterima sampai berakhirnya masa Pemeriksaan Lanjutan;-----

12.3.10.3. Bahwa dari kuesioner tersebut diperoleh informasi sebagai berikut;-----

12.3.10.3.1. Bahwa dari 7 (tujuh) operator taksi antar kota yang belum bisa beroperasi di Bandara Juanda Surabaya, hanya 1 (satu) (PT Para Bathara Surya) yang pernah mengajukan permohonan secara tertulis untuk menjadi operator taksi Bandara Juanda Surabaya yaitu pada tahun 2003;-----

12.3.10.3.2. Bahwa terdapat 2 (dua) perusahaan (PT Merpati Wahana Taksi dan PT Ekspres Kartika Perdana) hanya mengajukan permohonan lisan untuk operator taksi Bandara Juanda Surabaya;-----

12.3.10.3.3. Bahwa terdapat 4 (empat) perusahaan (PT Glatik Golden Taksi Group, PT Uni Ratna Gading Mandala, PT Surabaya Artautama Bersama, PT Zebra Nusantara Tbk.) tidak pernah mengajukan permohonan secara untuk menjadi operator taksi Bandara Juanda Surabaya;-----

12.3.10.3.4. Bahwa terdapat 5 (lima) perusahaan tidak pernah melakukan kerjasama dengan Terlapor II untuk pengelolaan taksi di Bandara Juanda Surabaya;-----

12.3.10.3.5. Bahwa PT Para Bathara Surya melakukan kerjasama dengan Terlapor II untuk pengelolaan taksi di Bandara Juanda Surabaya sejak tahun 2003 sampai sekarang;-----

12.3.10.3.6. PT Express Kartika Perdana pernah melakukan kerjasama dengan Terlapor II untuk pengelolaan taksi di Bandara Juanda Surabaya pada tahun 2006 dan tidak dilanjutkan kembali;

12.4 Analisis;-----

12.4.1 Bahwa berdasarkan fakta-fakta tersebut di atas yang diperoleh selama Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa menilai hal-hal sebagai berikut;-----

12.4.1.1. Pasar Bersangkutan; -----

12.4.1.1.1. Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, Pasal 1 (9) menyatakan “*Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer*”; -----

12.4.1.1.2. Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, Pasal 9 menyatakan “*Pengangkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek terdiri dari*”; -----

(a) *pengangkutan dengan menggunakan taksi*;

12.4.1.1.3. Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, Pasal 10 menyatakan “*Pengangkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 huruf a merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas*”; -----

12.4.1.1.4. Bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum, Pasal 1 (13) menyatakan “*Angkutan Taksi adalah angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas*”; -----

12.4.1.1.5. Bahwa saat ini beberapa operator penyedia jasa pengangkutan darat yang dapat beroperasi di lingkungan Bandara Juanda adalah sebagai berikut;-----

1) Terlapor II (Taksi Prima) yang memiliki

- armada sebanyak 416 kendaraan dan mendapat ***Izin Operasi Angkutan Taksi Bandara*** berdasarkan SK Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur; -----
- 2) Taksi Prima Bahari Juanda (Taksi Wing) yang memiliki armada sebanyak 100 (seratus) kendaraan dan mendapatkan Izin Operasi Angkutan Taksi Antar Kota berdasarkan SK Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur; ---
 - 3) Angkutan Pemandu Moda (Bus Damri Bandara) sebanyak 15 (lima belas) kendaraan; -----
 - 4) Angkutan Sewa `KAHA` sebanyak 30 (tiga puluh) kendaraan;-----
 - 5) Golden Bird sebanyak 10 (sepuluh) kendaraan; -----
 - 6) PT Rahayu Wira Abadi; -----
- 12.4.1.1.6. Bahwa meskipun terdapat beberapa moda angkutan transportasi yang mengangkut penumpang di Bandara Juanda Surabaya, tetapi hanya Taksi Prima dan Taksi Wing yang memiliki izin operasi angkutan taksi yang dikeluarkan oleh Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur;-----
- 12.4.1.1.7. Bahwa moda angkutan transportasi Damri, Kaha, dan PT Rahayu Wira Abadi tidak melakukan kegiatan pengangkutan orang dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas, sehingga tidak bisa dinyatakan sebagai angkutan taksi sebagaimana dijelaskan dalam peraturan yang berlaku;-----
- 12.4.1.1.8. Bahwa masyarakat atau konsumen yang tiba di Bandara Juanda Surabaya, hanya dapat menggunakan jasa transportasi angkutan umum yang sudah disediakan oleh Terlapor I dan tidak

dapat menggunakan transportasi angkutan umum yang berada di luar wilayah bandara Juanda Surabaya; -----

12.4.1.1.9. Bahwa dengan demikian, pasar bersangkutan pada perkara ini jasa angkutan umum taksi yang beroperasi di wilayah Bandara Juanda Surabaya;

12.4.1.2. Posisi Monopoli Terlapor II;-----

12.4.1.2.1. Bahwa Terlapor II telah beroperasi menjadi operator taksi di Bandara Juanda Surabaya sejak tahun 1979 dan mengikat Perjanjian Kerjasama dengan Terlapor I;-----

12.4.1.2.2. Bahwa meskipun terdapat perusahaan lain yang memperoleh ijin operasi taksi yaitu Golden Bird, tetapi karena harga dan spesifikasi kendaraan yang berbeda, maka konsumen yang menggunakan jasa Terlapor II juga berbeda dengan Golden Bird, sehingga dalam prakteknya Terlapor II merupakan satu-satunya pelaku usaha yang memberikan jasa angkutan taksi umum kepada penumpang yang turun di Bandara Juanda Surabaya; -----

12.4.1.2.3. Bahwa kerjasama yang dilakukan oleh Terlapor II dengan taksi antar kota lainnya dibuat khusus dengan Perjanjian antara Terlapor II dengan perusahaan terkait tanpa adanya campur tangan dari Terlapor I. Hal ini menunjukkan posisi Terlapor II yang memiliki wewenang dalam mengatur pengelolaan taksi di Bandara Juanda Surabaya; -----

12.4.2 Analisis Dugaan Pelanggaran Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 Yang Dilakukan oleh Terlapor II;-----

12.4.2.1. Bahwa sesuai ketentuan yang berlaku antara lain Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum disebutkan bahwa "*Taksi adalah*

kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer”;-----

- 12.4.2.2. Bahwa sesuai Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan “*Struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum ditetapkan oleh Pemerintah*”, dan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan menyebutkan “*Tarif angkutan penumpang tidak dalam trayek kecuali taksi ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan.*”;-----
- 12.4.2.3. Bahwa Terlapor II sebagai satu-satu operator taksi di Bandara Juanda Surabaya yang mendapat izin dari Terlapor I menggunakan tarif dengan sistem zona;-----
- 12.4.2.4. Bahwa tidak ada dasar hukum yang memberikan kewenangan kepada Terlapor II untuk menetapkan tarif dengan zona, sehingga penerapan tarif dengan sistem zona telah menyalahi ketentuan yang berlaku; -----
- 12.4.2.5. Bahwa konsumen tidak diberikan pilihan untuk menggunakan sistem argometer sesuai dengan ketentuan yang berlaku, sehingga tindakan Terlapor II yang menetapkan besaran tarif yang lebih mahal dibandingkan dengan tarif taksi argo yang seharusnya, merupakan salah satu bentuk praktek monopoli yang merugikan konsumen apabila menggunakan jasa pengangkutan taksi milik Terlapor II; -----
- 12.4.3 Analisa Dugaan Pelanggaran Pasal 19 huruf a dan d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor I dan Terlapor II;
- 12.4.3.1. Bahwa berdasarkan ketentuan yang berlaku, Terlapor I yang memiliki kewenangan untuk mengatur pengelolaan Bandara Juanda Surabaya dan berdasarkan pada SK Dirjen Perhubungan Udara No. 100/XI/1985, setiap operator jasa pengangkutan dapat beroperasi di bandar udara setelah mendapat ijin dari kepala bandar udara sehingga keputusan dapat tidaknya operator taksi beroperasi di Bandara Juanda Surabaya merupakan kewenangan kepala bandar udara Terlapor I; -----

- 12.4.3.2. Bahwa Terlapor I hanya memberikan ijin kepada Terlapor II sebagai operator taksi di Bandara Juanda yang diikat melalui Perjanjian Kerjasama;-----
- 12.4.3.3. Bahwa Terlapor I saat ini telah menjalin kerjasama dengan beberapa operator jasa pengangkutan lainnya seperti Damri, KAHA dan Golden Bird serta PT Rahayu Wira Abadi. Hal ini berarti bahwa Terlapor I memiliki wewenang dalam menentukan operator taksi apa saja yang dapat beroperasi di Bandara Juanda Surabaya sesuai dengan peningkatan jumlah penumpang yang turun di Bandara Juanda Surabaya; -----
- 12.4.3.4. Pada tanggal 11 Nopember 2006, DPC Organda Surabaya melalui Surat Nomor : 038/OGD-KS/IX/2006 mengajukan permohonan fasilitas lokasi untuk pangkalan taksi argometer Surabaya dan kemudian tanggal 27 Desember 2006, Terlapor I melalui surat No. AP.I.1192/KU.20.2/1/03-GM-B menyatakan permohonan DPC Organda Surabaya belum dapat dipenuhi mengingat sarana transportasi yang tersedia masih dapat mengakomodasi kebutuhan pengguna jasa Bandara; -----
- 12.4.3.5. Bahwa pada awalnya Terlapor II hanya mengelola 416 (empat ratus enam belas) unit taksi dengan nama Taksi Prima dan kemudian dengan kepemilikan saham Terlapor II di PT Prima Bahari Juanda pada tahun 2005, selanjutnya Terlapor II menambah armada sebanyak 100 (seratus) unit dengan nama Taksi Wing; -----
- 12.4.3.6. Bahwa berdasarkan uraian diatas, masih terdapat kebutuhan para penumpang pesawat terhadap jasa pengangkutan taksi karena jumlah penumpang yang menggunakan fasilitas Bandara Juanda Surabaya semakin meningkat setiap tahunnya; -----
- 12.4.3.7. Bahwa bertambahnya jumlah armada menjadi 516 (lima ratus enam belas) unit melalui penambahan yang dilakukan oleh PT Prima Bahari Juanda menunjukkan adanya peningkatan permintaan akan jumlah armada taksi yang hanya ingin dinikmati oleh Terlapor II, tetapi karena kuota yang dimiliki terbatas, maka Terlapor II berusaha menambah armadanya melalui penempatan saham di PT Prima Bahari Juanda yang

juga mendapat izin operasi taksi antar kota dari Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur; -----

- 12.4.3.8. Bahwa meskipun menurut pengakuan Terlapor I tidak mengenal PT Prima Bahari Juanda, tetapi Terlapor I mengetahui kuota dan penambahan jumlah armada taksi yang dilakukan oleh Terlapor II; -----
- 12.4.3.9. Bahwa tindakan Terlapor I dan Terlapor II yang menolak permohonan DPC Organda Surabaya untuk beroperasi di Bandara Juanda Surabaya dengan alasan sarana transportasi yang tersedia masih dapat mengakomodasi kebutuhan pengguna jasa Bandara merupakan suatu kondisi yang bertolak belakang dengan adanya penambahan armada Taksi Wing tersebut; -----
- 12.4.3.10. Bahwa tidak ada suatu aturan yang mengatur 1 (satu) perusahaan taksi hanya boleh beroperasi di tempat tertentu, dan berdasarkan izin yang dikeluarkan oleh dinas terkait seharusnya merupakan izin operasi taksi antar kota dan tidak ada pembatasan. Sehingga dengan demikian perusahaan taksi lain dapat beroperasi di Bandara Juanda Surabaya dengan mengikuti ketentuan yang berlaku yang ditetapkan oleh Terlapor I dan taksi Terlapor II dapat mengangkut penumpang di luar wilayah bandara Juanda Surabaya; -----
- 12.4.3.11. Bahwa operator taksi antar kota menginginkan agar penerapan tarif disesuaikan dengan aturan yang berlaku yaitu sistem argometer; -----
- 12.4.3.12. Bahwa tindakan diskriminasi yang dilakukan oleh Terlapor I beserta Terlapor II mengakibatkan hanya taksi milik Terlapor II yang dapat beroperasi di Bandara Juanda Surabaya sehingga Terlapor II dapat/memungkinkan untuk menetapkan tarif zona yang bertentangan dengan ketentuan yang berlaku, yang lebih tinggi dibandingkan dengan tarif yang dikenakan oleh operator taksi lain yang menginginkan sistem argometer. Hal tersebut dimungkinkan karena konsumen tidak memiliki pilihan taksi lainnya, dan ini merupakan suatu bentuk praktek monopoli. Disamping itu tindakan Terlapor I yang hanya memberikan ijin kepada satu-satunya operator taksi di bandara mengakibatkan

terjadinya hambatan bagi operator taksi lainnya untuk beroperasi di Bandara Juanda Surabaya; -----

12.4.3.13. Bahwa dengan demikian tindakan Terlapor I yang tidak mengupayakan/ memberikan kesempatan kepada para operator taksi lainnya untuk beroperasi di Bandara Juanda Surabaya adalah merupakan suatu tindakan penyalahgunaan posisi dominannya untuk membatasi pasar. Semua tindakan yang menghambat persaingan merupakan tindakan pembatasan pasar; -----

12.4.3.14. Bahwa tindakan Terlapor I yang melakukan penyalahgunaan posisi dominannya dimana Terlapor I hanya memberikan ijin kepada Terlapor II sebagai operator penyedia jasa pengangkutan taksi di Bandara Juanda Surabaya mengakibatkan; -----

12.4.3.14.1. Konsumen tidak memiliki pilihan taksi lain selain taksi milik Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya; -----

12.4.3.14.2. Konsumen dikenakan harga yang lebih mahal dibandingkan dengan tarif taksi argo lainnya sebagaimana telah diuraikan diatas; -----

12.4.3.14.3. Terlapor II tidak memiliki pesaing di pasar bersangkutan karena Terlapor II merupakan satu-satunya operator jasa pengangkutan taksi di Bandara Juanda Surabaya sehingga bisa menerapkan aturan yang bertentangan dengan ketentuan yang berlaku;-----

12.5 Kesimpulan;-----

Berdasarkan analisis terhadap fakta-fakta dan alat bukti berupa keterangan dan dokumen-dokumen yang diperoleh selama pemeriksaan, Tim Pemeriksa berkesimpulan terdapat pelanggaran Pasal 19 huruf (a) dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor I, serta pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor II; -----

13. Menimbang bahwa setelah selesainya Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan, perlu dilakukan Sidang Majelis Komisi. Untuk itu, Komisi menerbitkan Penetapan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor: 32/KPPU/PEN/II/2010 tentang Sidang Majelis Komisi Perkara Nomor: 20/KPPU-I/2009 dalam jangka waktu selambat-lambatnya 30

(tiga puluh) hari kerja terhitung mulai tanggal 15 Februari 2010 sampai dengan 20 Maret 2010 dan menerbitkan Keputusan Komisi Nomor: 89/KPPU/KEP/II/2010 tentang Penugasan Anggota Komisi sebagai Majelis Komisi dalam Sidang Majelis Komisi Perkara Nomor: 20/KPPU-I/2009 (*vide bukti A69, A70*); -----

14. Menimbang bahwa pada tanggal 25 Februari 2010, Majelis Komisi telah menyampaikan Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan kepada para Terlapor; -----

15. Menimbang bahwa dalam Sidang Majelis Komisi pada tanggal 17 Maret 2010, Terlapor I hadir untuk menyampaikan Pendapat atau Pembelaan terhadap Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan, yang pada pokoknya menyampaikan hal-hal sebagai berikut (*vide bukti C18.1*);-----

15.1 Pendahuluan;-----

15.1.1 Bahwa sejarah awal berdirinya, Bandar Udara Juanda merupakan sebuah Pangkalan Udara Juanda milik TNI Angkatan Laut yang beroperasi sejak tahun 1964. Seiring dengan pertumbuhan penerbangan sipil, pengelolaan Bandara Juanda dialihkan dari Departemen Hankam kepada Departemen Perhubungan, dan selanjutnya pada tanggal 01 Januari 1985 diserahkan untuk dikelola oleh Perum PT. Angkasa Pura I; -----

15.1.2 Bahwa peralihan pengelolaan Bandara Juanda dari Departemen Hankam kepada Departemen Perhubungan dinyatakan dalam Keputusan Bersama Tiga Menteri yaitu antara Menteri Hankam/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan yang menyepakati pengalihan pengelolaan penerbangan sipil Pangkalan Udara TNI AL Juanda kepada Departemen Perhubungan. Adapun dalam Kesepakatan Bersama tersebut diatur bahwa hal-hal yang memerlukan pengaturan lebih lanjut sebagai pelaksana Keputusan Bersama yang akan diatur dalam suatu Keputusan Bersama antara Kepala Staf TNI Angkatan Laut dan Direktur Jenderal Perhubungan Udara;-----

15.1.3 Bahwa sebagai tindak lanjut atas Keputusan Bersama 3 Menteri Tahun 1981 dibuatlah Perjanjian Kerjasama antara Tentara Nasional Indonesia Angkatan laut dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan RI yang disahkan pada tanggal 06 Oktober 2006. Adapun dalam kesepakatan tersebut disepakati bahwa atas penggunaan aset Landas Pacu dan fasilitas penerbangan milik TNI AL, Direktorat Jenderal Perhubungan akan memberikan kompensasi yang bentuknya disepakati kedua belah pihak. Salah satu

bentuk kompensasi yang disepakati adalah bahwa Koperasi TNI AL mendapat fasilitas usaha Taksi di Bandar Udara yang baru. Perjanjian Kerjasama yang pada saat itu disahkan oleh Direktur Teknik Bandar Udara Ditjen Perhubungan Udara selanjutnya dilaksanakan oleh Terlapor I sebagai pengelola Bandara Juanda Surabaya; -----

15.1.4 Bahwa Taksi Prima yang dikelola oleh Terlapor II telah mulai beroperasi sejak tahun 1970-an, jauh sebelum Terlapor I mengelola Bandara Juanda Surabaya dan sampai saat ini masih terus beroperasi dengan jumlah armada taksi Prima sebanyak 416 (empat ratus enam belas) unit dan Wing Juanda sebanyak 100 (seratus) unit armada. Untuk memenuhi jasa angkutan penumpang di Bandara (*Land Transportation*), tersedia juga Taksi Golden Bird, Kaha Transportation, Bus Damri, dan Travel Rahayu. Masing-masing *land transportation* sudah memiliki pasar di Bandara dan sejauh ini sudah lebih dari cukup untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa di Bandara Juanda Surabaya; -----

15.1.5 Bahwa atas penyelenggaraan jasa angkutan taksi di Bandara Juanda, KPPU memeriksa Terlapor I dan Terlapor II dengan dugaan pelanggaran terhadap Pasal 19 huruf a dan d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dengan Nomor Perkara 20/KPPU-I/2009; -----

15.2 Dasar Hukum;-----

15.2.1 Bahwa Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 232 ayat (3) butir b dijelaskan bahwa Pelayanan jasa terkait bandar udara untuk menunjang kegiatan pelayanan penumpang dan barang salah satunya adalah pelayanan transportasi darat */land transportation*. Pelayanan jasa terkait dengan bandar udara sebagaimana dimaksud pada Pasal 232 ayat (3) dapat diselenggarakan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia. Hal ini juga diatur dalam PP 70 Tahun 2001 (Pasal 27,28,29), dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum (Pasal 21, 30, 34 dan 35);-----

15.2.2 Bahwa Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan mengatur bahwa Bandar Udara merupakan tempat kegiatan alih moda transportasi dan untuk mewujudkan tatanan kebandarudaraan salah satunya diperlukan keterpatuan antar dan intra moda transportasi. Bandar Udara sebagai salah satu unsur dalam

- penyelenggaraan penerbangan merupakan tempat untuk menyelenggarakan pelayanan jasa kebandarudaraan, pelaksanaan kegiatan pemerintah, dan kegiatan ekonomi lainnya, ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kebandarudaraan sesuai dengan tingkat kebutuhan; -----
- 15.2.3 Bahwa SKEP/100/XI/1985 tentang Peraturan dan Tata Tertib Bandar Udara diatur secara khusus mengenai penyelenggaraan angkutan taksi;
- 15.2.3.1. Pasal 89 : *“Siapapun dilarang mengoperasikan kendaraan bermotor atau peralatan yang mempergunakan mesin di Bandar Udara Juanda, kecuali dalam keadaan layak dan aman”*; -----
- 15.2.3.2. Pasal 106 : *“Siapapun yang melibatkan pengoperasian kendaraan taksi, sedan, bus, sedan penjemputan (courtesy limosine) atau kendaraan sewa lainnya di Bandar Udara diwajibkan mempunyai izin melaksanakan kegiatannya itu dalam bentuk Kontrak ataupun izin sewa dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui Penguasa/Kepala Bandar Udara”*; -----
- 15.2.3.3. Pasal 107 : *“Kendaraan-kendaraan yang tersebut pada Pasal 106 di atas mempunyai tempat parkir tersendiri serta dalam pengoperasiannya diwajibkan mengikuti ketentuan dan persetujuan bersama dengan Penguasa/Kepala Bandar Udara”*; -----
- 15.2.3.4. Dalam Skep Direktorat Jenderal tersebut diatur bahwa setiap penyelenggara angkutan yang ingin berusaha di Bandara harus mendapat izin melalui Direktorat Jenderal Perhubungan udara melalui penguasa bandar udara; -----
- 15.2.4 Bahwa penyelenggaraan angkutan taksi diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Setiap penyelenggara angkutan orang dengan kendaraan umum harus memiliki izin operasi. Dalam penyelenggaraan angkutan KM telah mengatur tentang pelayanan dari dan ke tempat tertentu yang memerlukan pelayanan tinggi seperti di Bandara. Untuk pemberian pelayanan angkutan taksi Bandara, Keputusan Menteri mengatur secara khusus yaitu; -----
- 15.2.4.1. Ijin Operasi taksi diberikan oleh Gubernur; -----

Pasal 76 : *“angkutan taksi yang melayani khusus untuk pelayanan ke dan dari tempat tertentu yang memerlukan tingkat pelayanan tinggi seperti bandara, dan wilayah operasinya lebih dari satu daerah Kabupaten / Kota dalam satu Propinsi diberikan oleh Gubernur.”*

- 15.2.4.2. Persyaratan permohonan ijin operasi selain syarat administrasi dan teknis juga memerlukan kerjasama dengan otorita/badan pengelola untuk kawasan yang mempunyai otorita/badan pengelola sebagaimana dijelaskan pada Pasal 45 ayat (4); -----
- 15.2.4.3. Khusus untuk pelayanan dari dan ke tempat tertentu yang memerlukan tingkat pelayanan tinggi badan otorita/badan pengelola dapat mengusulkan persyaratan tambahan untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada Direktur Jenderal sebaagaiman diatur pada Pasal 29 ayat (5); -----
- 15.2.4.4. Berdasarkan uraian tersebut dijelaskan pemberian izin operasi termasuk wilayah operasi dan penetapan kebutuhan kendaraan merupakan kewenangan dari Gubernur yakni dalam hal ini diwakili Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur; -----
- 15.2.5 Bahwa peralihan pengelolaan Bandara Juanda dari Departemen Hankam kepada Departemen Perhubungan dinyatakan dalam Keputusan Bersama Tiga Menteri yaitu antara Menteri Hankam/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan yang menyepakati pengalihan pengelolaan penerbangan sipil Pangkalan Udara TNI AL Juanda kepada Departemen Perhubungan; -----
- 15.2.6 Bahwa tindak lanjut atas Keputusan Bersama 3 Menteri Tahun 1981 dibuatlah Perjanjian Kerjasama antara Tentara Nasional Indonesia Angkatan laut dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan RI yang disahkan pada tanggal 6 Oktober 2006. Adapun dalam kesepakatan tersebut disepakati bahwa atas penggunaan aset Landas Pacu dan fasilitas penerbangan milik TNI AL, Direktorat Jenderal Perhubungan akan memberikan kompensasi yang bentuknya disepakati kedua belah pihak. Salah satu bentuk kompensasi yang disepakati adalah bahwa Koperasi TNI AL mendapat fasilitas usaha Taksi di Bandar Udara yang baru. Perjanjian Kerjasama yang

pada saat itu disahkan oleh Direktur Teknik Bandar Udara Ditjen Perhubungan Udara selanjutnya dilaksanakan oleh Terlapor I sebagai pengelola Bandara Juanda Surabaya;-----

- 15.3 Permasalahan;-----
- 15.3.1 Bahwa tanggapan mengenai dugaan KPPU bahwa Terlapor I melakukan pelanggaran terhadap Pasal 19 huruf a dan d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dengan Nomor Perkara 20/KPPU-I/2009. Apakah Terlapor I melakukan kegiatan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa ;-----
- 15.3.1.1. Menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; -----
- 15.3.1.2. Praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu; -----
- 15.4 Tanggapan atas analisa pelanggaran Pasal 19 huruf a dan d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh Terlapor I ;-----
- 15.4.1 Bahwa berdasarkan Pasal 232 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Terlapor I sebagai badan usaha bandar udara diberi kewenangan melalui izin menteri perhubungan untuk melakukan kegiatan perusahaan Bandar udara yang salah satunya adalah penyediaan pelayanan transportasi darat. Sesungguhnya Terlapor I dapat mengelola sendiri penyediaan transportasi di Bandar Udara Juanda Surabaya, namun karena Terlapor I tidak mengusahakannya secara langsung, hak berusaha itu kemudian diserahkan kepada pihak lain. Atas penyerahan hak usaha tersebut Terlapor I mendapat bagian konsesi. Pasal 233 UU Nomor 1 Tahun 2010 menjelaskan bahwa pelayanan jasa terkait dengan Bandar udara dapat diselenggarakan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia dan/atau badan hukum Indonesia. Berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Nomor SKEP/100/XI/1985 diatur bahwa siapa yang ingin mengoperasikan kendaraan sewa di Bandar Udara wajib mendapat izin atau ikatan kontrak dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam hal ini melalui Penguasa/Kepada Bandara. Oleh sebab itu siapapun yang ingin berusaha dalam penyelenggaraan transportasi darat harus mendapat izin dari Badan Usaha Bandar Udara, dalam hal ini pengelola Bandara Juanda Surabaya adalah Terlapor I ;--

- 15.4.2 Bahwa sebagaimana telah diuraikan pada pendahuluan, sejarah berdirinya Bandar Udara Juanda yang pada awalnya merupakan Pangkalan Udara Juanda milik TNI AL. Peralihan dari Departemen Hankam menjadi Departemen Perhubungan pada awalnya disepakati dengan Keputusan Bersama 3 Menteri yang ditandatangani oleh Menteri Pertahanan, Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan. Tindak lanjut kesepakatan tersebut diturunkan dalam Perjanjian Kerjasama antara TNI AL dengan Departemen Perhubungan yang salah satu hasil kesepakatannya adalah bahwa Koperasi Angkatan Laut mendapat fasilitas usaha taksi di Bandar Udara Juanda yang baru. Kesepakatan yang ditandatangani oleh Direktur Teknik Bandar Udara Ditjen Hubud tersebut kemudian dalam pelaksanaannya diserahkan kepada Terlapor I sebagai perpanjangan tangan Menteri Perhubungan. Berdasarkan latar belakang di atas, diberikannya ijin kepada Terlapor II Juanda untuk mengelola taksi di Bandara Juanda Surabaya oleh Terlapor I tidak semata-mata atas inisiatif dari Terlapor I. Sebagai bandara komersial yang memiliki visi *world class airport*, Terlapor I selalu ingin memberikan pelayanan terbaik dengan mengikuti seluruh aturan yang ada. Oleh sebab itu Terlapor I tidak bermaksud untuk menunjuk Terlapor II sebagai satu-satunya usaha taksi yang diijinkan untuk mengelola taksi di Bandara Juanda Surabaya, walaupun tidak dapat dipungkiri keberadaan taksi Terlapor II sesungguhnya sudah ada sejak tahun 1970-an di Bandara Juanda Surabaya ;-----
- 15.4.3 Bahwa Terlapor I sebagai pengelola bandara dituntut untuk menyediakan sarana moda transportasi regional yang menghubungkan Bandara Juanda Surabaya ke wilayah baik dalam maupun luar kota Surabaya. Bukan hanya memenuhi kebutuhan secara jumlah saja namun Terlapor I juga harus dapat menyediakan sarana moda transportasi sesuai dengan kebutuhan penumpang yang beragam, dilihat dari tingkat sosial dan ekonomi penumpang/pengguna jasa yang berbeda. Oleh sebab itu di Bandara Juanda Surabaya tersedia beberapa pilihan *land transportation* yang telah diizinkan untuk beroperasi yaitu (Perum) Damri, Indo Rent, KAHA Travel, Golden Bird, Rahayu Wira Abadi dan Taksi Prima dan Wing. Sebagai bentuk pelayanan penunjang kepada penumpang Terlapor I memang wajib untuk menjaga keseimbangan antara kebutuhan dengan ketersediaan transportasi darat di Bandara. Dikarenakan alasan penting tersebut

Terlapor I memiliki kewenangan untuk menambah ataupun mengurangi angkutan yang ada sesuai dengan kebutuhan pelayanan di Bandara dengan memperhatikan peraturan yang ada ; -----

- 15.4.4 Bahwa pada prinsipnya Terlapor I tidak melakukan diskriminasi dalam bentuk apapun dan membuka kesempatan berusaha kepada penyelenggaraan angkutan yang memenuhi kualifikasi baik untuk beroperasi di Bandara. Hal ini tentu dengan memperhatikan kesesuaian dengan keseimbangan pelayanan angkutan yang dibutuhkan apakah penambahan angkutan masih terbuka atau tertutup. Jumlah penumpang yang datang maupun berangkat di Bandara Juanda Surabaya setiap tahunnya mengalami fluktuasi naik turun sesuai dengan tren dan situasi yang terjadi. Sejak tahun 2000 sampai dengan 2003 telah terjadi peningkatan penumpang di Bandara Juanda Surabaya dan puncaknya pada tahun 2004 terjadi lonjakan penumpang yang cukup signifikan dari 6.151.022 (enam juta seratus lima puluh satu ribu dua puluh dua) penumpang (thn 2003) menjadi 8.880.111 (delapan juta delapan ratus delapan puluh ribu seratus sebelas) penumpang (thn 2004), hal ini dikarenakan pada saat itu bermunculan maskapai swasta baru. Banyaknya maskapai penerbangan menimbulkan persaingan harga yang menyebabkan harga tiket pada saat itu relatif murah. Harga tiket yang murah pada saat itu diiringi dengan lonjakan penumpang. Dengan peningkatan jumlah penumpang yang sangat tinggi yaitu mencapai lebih dari 2.500.000.000 (dua juta lima ratus ribu), dilakukanlah penambahan jumlah armada taksi di Bandara oleh Terlapor II dengan menyediakan 100 (seratus) armada baru. Namun di tahun 2005 jumlah penumpang turun lebih dari 800.000 (delapan ratus ribu) penumpang, karena banyaknya maskapai penerbangan yang tutup sehingga harga tiket kembali naik. Pada tahun 2006 sampai dengan 2007 terjadi kenaikan jumlah penumpang, walaupun tidak terlalu signifikan. Di tahun 2009 jumlah penumpang kembali turun lebih dari 1.000.000 (satu juta) penumpang dikarenakan kenaikan harga minyak dunia. Akhirnya pada tahun 2009 kembali meningkat mencapai 10.633.725 (sepuluh juta enam ratus tiga puluh tiga ribu tujuh ratus dua puluh tiga) penumpang; -----
- 15.4.5 Bahwa sampai dengan tahun 2005 tidak ada satupun perusahaan taksi yang melakukan permohonan untuk berusaha di Bandar Udara. Baru pada tanggal 11 November 2006, DPC Organda melalui surat Nomor

038/OGD-KS/IX/2006 mengajukan permohonan fasilitas lokasi untuk pangkalan taksi argometer. Namun tanggal 27 November 2006 Terlapor I melalui Surat Nomor AP. I. 1192/KU.20.2/103-GM-B menyatakan permohonan DPC Organda Surabaya belum dapat dipenuhi mengingat sarana transportasi darat yang tersedia masih dapat mengakomodasi kebutuhan pengguna jasa Bandara. Sebagaimana yang telah dijelaskan pada butir d, bahwa pada tahun 2006 jumlah penumpang menurun, padahal pada tahun 2005 sudah dilakukan penambahan taksi 100 armada. Tidak ada unsur kesengajaan yang dilakukan oleh Terlapor I dengan menolak permohonan DPC Organda. Hal ini dapat dibuktikan dengan laporan jumlah penumpang di Bandara Juanda Surabaya. Tidak dipenuhinya permohonan DPC Organda karena kapasitas armada pada saat itu sudah sangat mencukupi, bahkan dengan adanya penurunan jumlah penumpang kapasitas yang ada sudah sangat berlebih. Oleh sebab itu dengan memperhatikan kapasitas dan dilihat dari pendapatan pengemudi taksi yang ada, maupun lokasi parkir yang pada saat itu sudah sangat penuh maka tidak memungkinkan untuk menerima permohonan dari DPC Organda;-----

- 15.4.6 Bahwa pemberian izin operasi taksi untuk daerah operasi pelayanan tinggi seperti di bandar udara dan melayani antar kota dalam satu propinsi diberikan oleh Gubernur. Hal ini sebagaimana diatur Pasal 76 KM 35 tahun 2003. Taksi Prima dan Wing yang beroperasi di Bandara Juanda Surabaya telah memiliki izin operasi ini yang dikeluarkan oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Propinsi Jawa Timur. Izin trayek ini diperoleh tentunya setelah memenuhi persyaratan administrasi dan teknis. Menurut KM 35 Tahun 2003 taksi merupakan kendaraan tidak dalam trayek namun ditentukan daerah operasinya. Untuk mendapatkan izin operasi dari Gubernur, pada daerah yang memiliki otorita seperti di bandara dipersyaratkan harus memiliki kerjasama dengan otorita/penguasa bandar udara. Selanjutnya KM 35 Tahun 2003 mengatur juga mengenai penambahan kendaraan tidak dalam trayek yakni pada Pasal 9 s/d 12 yang pada intinya menyatakan bahwa untuk menjaga keseimbangan pelayanan angkutan dan mengantisipasi jumlah penduduk dan perkembangan wilayah operasi yang terbuka atau tertutup dalam rangka penambahan kendaraan tidak dalam trayek dan untuk pelaksanaan evaluasi tersebut yang dapat melaksanakan adalah pejabat terkait (Pasal 11). Oleh sebab itu

pengkajian teknis *load factor* penumpang terkait dengan penetapan jumlah kendaraan yang diijinkan merupakan kewenangan dari Dinas Perhubungan Propinsi Jawa Timur, yang dihitung berdasarkan kajian dari Dinas Perhubungan berdasarkan data penumpang dari Terlapor I. Penambahan armada taksi di Bandara Juanda Surabaya sebanyak 100 (seratus) armada merupakan kewenangan Dinas Perhubungan dalam hal ini Terlapor I hanya memberikan data penumpang saja. Kerjasama dengan Taksi Prima untuk menyediakan penambahan taksi tersebut dalam hal ini dikarenakan pada saat itu belum ada operator taksi yang mengajukan permohonan secara tertulis kepada Terlapor I;-----

- 15.4.7 Bahwa perlu dibedakan ada kawasan yang memiliki otorita ada yang tidak memiliki otorita. Kawasan bandara merupakan kawasan yang memiliki otorita dan/atau penguasa dalam hal ini Menteri Perhubungan dengan perpanjangan tangan Administrator Bandara Kelas I Juanda Surabaya. Sedangkan badan usaha bandar udara pengelola yakni Terlapor I diberikan izin oleh menteri untuk melakukan kegiatan perusahaan Bandar udara yang terdiri atas jasa kebandarudaraan maupun jasa terkait Bandar udara. Jasa terkait bandar udara termasuk di dalamnya penyediaan transportasi darat sebagaimana dalam Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 232. Dalam melaksanakan kegiatannya Terlapor I diamanahkan dalam Pasal 234 Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 untuk memberikan;-----
- 15.4.7.1. Pelayanan kepada pengguna sesuai dengan standar pelayanan yang ditetapkan oleh Menteri; -----
- 15.4.7.2. Menjaga dan meningkatkan keselamatan, keamanan, kelancaran dan kenyamanan di bandar udara; -----
- 15.4.7.3. Menjaga dan meningkatkan keamanan dan ketertiban bandar udara;-----
- 15.4.7.4. Memelihara lingkungan; -----
- 15.4.7.5. Mematuhi perundang-undangan;-----
- 15.4.7.6. Melakukan pengawasan dan pengendalian secara internal atas kelaikan fasilitas bandar udara, pelaksanaan prosedur perawatan dan pengoperasian fasilitas bandar udara, serta kompetensi personel bandar udara dan; -----
- 15.4.7.7. Memberikan laporan secara berkala kepada Menteri dan otoritas bandara; -----

- 15.4.8 Bahwa berdasarkan uraian dari tanggung jawab Terlapor I dalam menyelenggarakan kegiatan usaha memiliki banyak faktor pertimbangan dan prinsip kehati-hatian terutama dalam pemberian standar pelayanan. Dalam SKEP/100/XI/85 mengatur secara detail mengenai peraturan Pelayanan Transportasi di Bandar Udara, yaitu; -----
- 15.4.8.1. Siapapun dilarang mengoperasikan kendaraan bermotor atau peralatan yang mempergunakan mesin di bandar udara, kecuali dalam keadaan layak dan aman; (Pasal 89); -----
- 15.4.8.2. Taksi dan angkutan umum lain, dilarang berpangkalan dan mengangkut penumpang di atau dari Bandar Udara, kecuali bagi yang telah mendapat izin dari Penguasa / Kepala Bandar Udara. (Pasal 95); -----
- 15.4.8.3. Siapapun yang melibatkan pengoperasian kendaraan taksi, sedan, bus, sedan penjemputan/pelayanan perusahaan (*courtesy limousine*) atau kendaraan sewa lainnya di bandar udara diwajibkan mempunyai izin melaksanakan kegiatannya itu dalam bentuk kontrak ataupun izin sewa dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui penguasa/kepala bandar udara. (Pasal 106); -----
- 15.4.8.4. Kendaraan – kendaraan yang tersebut pada Pasal 106 di atas mempunyai tempat parkir tersendiri serta dalam pengoperasiannya diwajibkan mengikuti ketentuan dan persetujuan bersama dengan Penguasa/Kepala Bandar Udara. (Pasal 107); -----
- 15.4.8.5. Para Penumpang, pengunjung dan atau pemakai jasa bandar udara lain yang meninggalkan bandar udara dapat menggunakan taksi, limosine service yang tersedia di tempat – tempat yang ditentukan atau bus maupun transportasi umum lainnya disekitar bandar udara. (Pasal 108); -----
- 15.4.8.6. Taksi, kendaraan umum, limosine service dan kendaraan khusus angkutan penumpang hanya diperkenankan mengambil penumpang pada tempat yang telah ditentukan sesuai dengan tanda atau rambu lalu lintas (Pasal 109); -----
- 15.4.9 Bahwa sedemikian jelas diatur pelaksanaan pelayanan transportasi darat di Bandara, oleh sebab itu sebelum dilakukan penambahan angkutan baru maupun penambahan armada yang sudah ada di bandara, harus mempertimbangan banyak faktot antara lain, kelayakan

armada, ketersediaan tempat parkir yang ada di Bandara agar tidak terkesan padat dan macet yang dapat mengurangi kenyamanan pengguna jasa, kemacetan arus lalu lintas di bandar udara, dan lain-lain;-----

- 15.4.10 Bahwa pada bulan Desember 2009 telah dilakukan Analisis Permintaan dan Penawaran Angkutan Taksi di Bandar Udara Juanda oleh Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (selanjutnya disebut "YLPK") Jawa Timur. Adapun kesimpulan yang didapat adalah bahwa pengemudi taksi sebagian besar memiliki rata-rata trip per hari sebanyak 3 (tiga) trip (77% (tujuh puluh tujuh persen)), 2 (dua) trip (10% (sepuluh persen)) dan 4 (empat) trip (13 % (tiga belas persen)) dari hasil analisis tersebut jelas bahwa kebutuhan taksi di Bandara Juanda Surabaya sesungguhnya sudah lebih dari cukup. Selain itu YLPK juga menyimpulkan bahwa secara umum sebagian besar pengguna jasa menyatakan bahwa tingkat tarif dengan pelayanan yang diberikan oleh operator taksi sudah sesuai (50% (lima puluh persen)). Hanya 32% (tiga puluh dua persen) yang menyatakan tarif relatif tinggi, 13% (tiga belas persen) responden mengatakan kurang sesuai dan 1% (satu persen) mengatakan penetapan tarif terlalu rendah. Dengan demikian asumsi bahwa harga tarif taksi dengan sistem zona di Bandar Udara Juanda tinggi dan tidak sesuai tidak dapat dibuktikan karena 51 % dari hasil analisis YLPK mengatakan tarif tersebut sudah sesuai. Hal ini sudah sesuai dengan Pasal 243 Undang – Undang Nomor 1 tahun 2009 bahwa besaran tarif jasa terkait pada bandar udara dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan; -----
- 15.4.11 Bahwa dalam KM 35 Tahun 2003 diatur bahwa kendaraan yang digunakan oleh angkutan taksi harus dilengkapi dengan argometer. Taksi yang beroperasi di Bandara tidak menggunakan argometer namun menggunakan tarif zona. Hal ini karenakan memudahkan dalam perhitungan dan kontrol pendapatan konsesi yang diterima Terlapor I. Dalam KM 35 tahun 2003 terdapat pengecualian dalam pengoperasian taksi di Bandar Udara sebagaimana dijelaskan pada Pasal 29 ayat (5) bahwa khusus untuk pelayanan dari dan ke tempat tertentu yang memerlukan tingkat pelayanan tinggi, badan otorota/badan pengelola dapat mengusulkan persyaratan tambahan untuk peningkatan kualitas pelayanan kepada Direktorat Jenderal. Sampai saat ini belum ada keberatan dari Direktorat Jenderal terhadap kasus taksi di Bandara

Juanda Surabaya yang tidak menggunakan argometer. Penggunaan tarif zona tidak dapat dikatakan lebih mahal dibandingkan dengan tarif menggunakan argometer. Tarif zona malah lebih memberikan kepastian dan keamanan bagi pengguna, walaupun jalan macet yang menyebabkan pada keadaan tertentu pengemudi mencari jalan alternatif, penumpang tidak akan membayar lebih untuk itu. Tentu hal ini sangat menguntungkan bagi para wisatawan yang baru pertama kali datang ke Surabaya, mereka akan terhindar dari penipuan pengemudi taksi yang bisa saja membawa penumpang tersebut berputar-putar untuk memperoleh biaya yang lebih tinggi dari seharusnya. Taksi di Bandara Juanda Surabaya cukup aman dan apabila operator taksi terbukti melakukan pelayanan yang tidak baik, Terlapor I berhak untuk mencabut izin operasi taksi tersebut. Oleh sebab itu penggunaan tarif zona tidak dapat dikatakan serta merta merugikan konsumen malahan bisa jadi malah memberikan banyak nilai tambah bagi konsumen terutama dalam hal kenyamanan, keamanan dan kepastian;-----

15.4.12 Bahwa pengguna jasa Bandara Juanda Surabaya tidak diarahkan harus menggunakan jasa taksi Terlapor II, moda transportasi yang tersedia di Bandar Udara Juanda beragam yaitu terdiri dari (Perum) Damri, KAHA travel, Golden Bird, Travel Rahayu dan lain-lain. Terlapor I tidak memiliki maksud dan niat untuk menghalang-halangi operator taksi lain masuk ke Bandara Juanda Surabaya, namun saat ini kebutuhan taksi di Bandar Udara sudah lebih dari cukup. Apabila kemudian hari setelah dievaluasi terdapat kebutuhan taksi di Bandara Juanda Surabaya, Terlapor I tentu membuka peluang kepada operator lainnya; -----

15.5 Kesimpulan;-----

15.5.1 Dari uraian di atas dan berdasarkan fakta-fakta yang ada, tidak terpenuhinya unsur bahwa Terlapor I melakukan kegiatan yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan. Kegiatan usaha transportasi darat di Bandar Udara sudah sesuai dengan peraturan yang ada; -----

15.5.2 Terlapor I tidak melakukan diskriminasi dengan terhadap pelaku usaha tertentu. Dengan tersedianya moda transportasi darat yang beragam, tidak terjadi monopoli dan persaingan usaha tidak sehat dalam kegiatan

penyelenggaraan transportasi darat. Apabila berdasarkan evaluasi kebutuhan transportasi darat bertambah, Terlapor I akan terbuka untuk menerima operator penyedia jasa transportasi darat lain, yang sesuai dengan kebutuhan pengguna jasa dengan mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku;-----

16. Menimbang bahwa dalam Sidang Majelis Komisi pada tanggal 17 Maret 2010, Terlapor II hadir untuk menyampaikan Pendapat atau Pembelaan terhadap Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan, yang pada pokoknya menyampaikan hal-hal sebagai berikut (*vide bukti C18.2*);-----

16.1 Mengenai Pasar Produk dan Pasar Geografik;-----

16.1.1 Mengenai pengertian Pasar Produk yang dirumuskan Tim Pemeriksa dalam perkara ini adalah jasa layanan angkutan taksi yang mengangkut penumpang di bandara internasional Juanda;-----

16.1.2 Menurut hukum sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 1 angka 9 PP No. 41 Tahun 1993 tentang angkutan jalan, Taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan Argometer “;-----

16.1.3 Apabila mengacu pada kriteria taksi sebagaimana ketentuan tersebut, maka jasa angkutan yang dilakukan Terlapor II tidak termasuk dalam pengertian “Taksi“. Namun Penyebutan istilah Taksi pada jasa angkutan tersebut didasarkan pada surat ijin operasional yang telah dikeluarkan DLLAJ Propinsi Jatim; -----

16.1.4 Disamping itu penyebutan istilah “taksi” dalam masyarakat sudah menjadi kebiasaan yang telah terjadi sedemikian lama, melekat dan tidak bisa dihilangkan. Dapat dicontohkan disini di beberapa daerah lain di Indonesia seperti di Papua, semua mobil berbentuk apapun yang melayani penumpang disebutnya taksi, begitu juga di Kupang-NTT dll. walaupun menurut pengertian hukum ,tidak memenuhi ketentuan kriteria sebagai Taksi; -----

16.1.5 Oleh karena itu, menurut hukum tidak tepat bila Pasar Produk hanya difokuskan pada jasa layanan taksi dalam arti sempit *an-sich* yang dioperasikan Terlapor II, padahal fakta hukum yang ada jasa layanan penumpang di kawasan Bandara Juanda Surabaya juga diselenggarakan oleh Damri, Kaha, Golden Bird, PT. Rahayu Wira Abadi dan ojek (bus dan ojek juga disebut sebagai “Taksi”); -----

16.1.6 Seharusnya Pasar Produk dalam perkara ini yang dikaitkan dengan dugaan pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 19 huruf a yang dilakukan

Terlapor II, tidak tepat bila tidak menarik pemberi jasa angkutan “Taksi” lainnya yang sama-sama mendapat ijin operasional dari otoritas Bandara Juanda Surabaya (*Consortium litis Consortium*). Apabila dikaitkan dengan asas hukum *Equality Before The Law*, kurang tepat, sangat tendensius dan diskriminatif apabila hanya Terlapor II disalahkan melanggar Pasal 17 dan Pasal 19 sub a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 sementara “operator taksi” lainnya tidak dipersalahkan; -----

16.1.7 Sedangkan Pasar Geografik dalam perkara ini (Bandara Juanda Surabaya), apabila dikaitkan dengan jasa layanan angkutan taksi, diperoleh fakta bahwa Terlapor II berdasarkan ijin yang dikeluarkan DLLAJ Jatim dan ijin operasional otoritas bandara hanya terbatas melayani rute dalam kawasan bandara (tidak boleh mengangkut penumpang dari pintu ke pintu di luar kawasan bandara) dan hanya memberikan pelayanan kepada para penumpang pesawat saja, tidak boleh mengangkut penumpang di luar kawasan bandara dan terbatas/tergantung jadwal kedatangan saja. Sedangkan angkutan taksi lainnya yang tergabung dalam Organda Jatim diperbolehkan mengambil penumpang dimana saja dan beroperasi 24 jam; -----

16.1.8 Berdasarkan keterangan para saksi, para operator taksi argometer tidak keberatan justru mereka akan merugi apabila taksi bandara juga diijinkan mengambil penumpang diluar bandara. Oleh karena itu, tim pemeriksa KPPU seharusnya juga mempertimbangkan asas keseimbangan dan timbal balik (*reprocity*) antara taksi yang dioperasikan Terlapor II dengan operator taksi lainnya yang selama ini tidak pernah bergejolak dan tidak ada yang dirugikan. Keberadaan taksi yang dioperasikan Terlapor II telah memberikan rasa aman kepada penumpang dan memberikan kesejahteraan pada para pengemudi taksi maupun keluarganya. Sebaliknya, apabila Pasar Geografik ini dibuka seluas-luasnya tanpa mempertimbangkan faktor keamanan, keterbatasan sarana prasarana, ketidakseimbangan jumlah penumpang dengan jasa angkutan taksi (*supply and demand*) Pangsa Pasar yang ada, justru akan menimbulkan masalah keamanan dan sosial, misalnya : bandara semrawut, kotor, gesekan antar para pengemudi dan sebagainya sehingga menimbulkan masalah baru; -----

16.2 Mengenai Hukumnya; -----

16.2.1 **Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 2009;** -----

16.2.1.1. *Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat; -----*

16.2.1.2. *Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana dimaksud ayat (1) apabila :*

- a. Barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau; -----*
- b. Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau;-----*
- c. Satu pelaku usaha atau satu kelompok pengusaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang dan atau jasa tertentu. -----*

16.2.1.3. Unsur-unsur Pasal 17 tersebut adalah;-----

16.2.1.3.1. Unsur Pelaku Usaha;-----

- a. Bahwa Terlapor II sebagai Badan Hukum Koperasi berdiri tanggal 19 September 1979 berdasarkan akta pendirian nomor : 4418 / BH / II / 1980 terdaftar tanggal 25 Pebruari 1980 yang beranggotakan TNI AL dan PNS TNI AL yang masih aktif yang bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan anggotanya. Sebagai Pelaku usaha yang salah satu usahanya bergerak dibidang transportasi angkutan Bandara Juanda Surabaya, telah mendapatkan ijin operasi angkutan taksi antar kota dan sesuai Kepmenhub 35 tahun 2003 menjadi Ijin Operasi Angkutan Taksi Bandara yang dikeluarkan DLLAJ Propinsi Jatim terakhir Nomor : 551.21 / 2555 / 105 / 2008 berlaku mulai 3 Januari 2009 sampai dengan 2 Januari 2014; -----*
- b. Unsur Pelaku usaha ini, kurang tepat bila hanya diartikan sempit pada Badan Hukum*

Terlapor II saja, tanpa mempertimbangkan siapa sebenarnya pemilik angkutan taksi tersebut. Fakta hukumnya, Terlapor II hanya bertindak sebagai manajemen operator taksi milik perorangan dari anggota Terlapor II sebanyak 516 (lima ratus enam belas) orang pemilik/anggota koperasi dengan pembagian keuntungan Pengemudi sebesar 20% (dua puluh persen), Pemilik sebesar 65% (enam puluh lima persen), Terlapor II sebesar 7% (tujuh persen) dan Terlapor I sebesar 8% (delapan persen). Sehingga menurut hukum, pelaku usaha sebenarnya adalah orang-perorangan (*persoon*) pemilik taksi dan Terlapor II (*recht persoon*) sebagai operatornya bukan pemilik taksi sebenarnya. Dengan demikian, sangat bertentangan dengan fakta hukum, apabila Terlapor II selaku *recht persoon* diduga melakukan pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 19 sub (a) Undang-Undang No. 5 tahun 1999; -----

- 16.2.1.3.2. Unsur Melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa; -----
- a. Bahwa Terlapor II tidak benar telah melakukan penguasaan atas operasional taksi Bandara Juanda Surabaya karena Terlapor II sebagai *Recht Persoon* hanya sebagai operator pemilik perorangan sebanyak 516 (lima ratus enam belas) (*Persoon*). Artinya diwilayah Bandara Juanda Surabaya, Terlapor II tidak melakukan penguasaan atas jasa angkutan taksi bandara, sebaliknya telah membuka kesempatan berusaha seluas-luasnya dengan memberikan pekerjaan pada orang lain. Disamping itu, Terlapor II bukanlah Pejabat

yang berwenang untuk mengeluarkan berbagai regulasi yang mengizinkan dan atau membatasi operasional taksi bandara. Berdasarkan fakta hukum Terlapor II sebagai *Recht Persoon* bukanlah Pemilik sebenarnya dan banyaknya jasa angkutan Bandara yang diselenggarakan Para Pelaku Usaha lainnya membuktikan, bahwa Terlapor II tidak pernah menghalangi masuknya operasional taksi lainnya maupun melakukan penguasaan dan atau pemasaran jasa angkutan taksi di kawasan Bandara Juanda Surabaya;-----

- b. Dalam hal pemberian ijin operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya telah diatur oleh Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan Jo. Kepmenhub Nomor 48 tahun 2002 tentang penyelenggaraan Bandar Udara Umum Jo. keputusan Dirjen Perhubungan Udara nomor : 100 / XI / 1985 tanggal 12 November 1985 yang menegaskan bahwa Pelayanan Jasa Penunjang Kegiatan Penerbangan dapat meliputi, salah satunya adalah Jasa Pelayanan Angkutan Darat (*land transportation service*). Sedangkan Kegiatan Penunjang Bandar Udara sebagaimana dimaksud dalam pasal 27 dapat dilaksanakan oleh Badan hukum Indonesia atau perorangan. Menurut keputusan Dirjen Perhubungan Udara nomor : 100 / XI / 1985 tanggal 12 November 1985 Pasal 95 yang menegaskan taksi dan angkutan umum dilarang berpangkalan dan mengangkut penumpang di atau dari Bandar Udara kecuali bagi yang telah mendapat ijin dari kepala Bandar

Udara. Selanjutnya dalam pasal 106, Siapapun yang melibatkan pengoperasian taksi, sedan, bus, penjemputan/ pelayanan perusahaan (*courtesy limousine* atau kendaraan sewa lainnya di Bandar Udara) diwajibkan mempunyai ijin melaksanakan kegiatannya dalam bentuk kontrak atau izin sewa dari kepala Bandar Udara; -----

- c. Berdasarkan ketentuan tersebut diatas, bahwa yang mempunyai legitimasi hukum sebagai pejabat yang berwenang mengatur perijinan maupun pembatasan maupun larangan operasional jasa pelayanan angkutan darat, termasuk operasional taksi Bandara Juanda Surabaya adalah Kepala Bandar Udara (Terlapor I). Sehingga menurut hukum, unsur melakukan penguasaan atas jasa operasional taksi Bandara Juanda Surabaya dan mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa tidak terbukti dan sudah seharusnya Terlapor II tidak dapat dipersalahkan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud Pasal 17 Undang-undang No. 5 tahun 1999; -----

16.2.1.4. Bahwa sebagai Badan Hukum Indonesia, Terlapor II mempunyai hak yang sama di depan hukum untuk melaksanakan usaha kegiatan penunjang Bandara Juanda Surabaya, termasuk jasa pelayanan angkutan darat (*land transportation service*) antara lain dalam mengoperasikan taksi Bandara Juanda Surabaya. Terlapor II telah mendapat ijin dari Terlapor I sesuai dengan nomor : SIO.AP.I 02/HK.08.01/2010/GMC-B yang berlaku tanggal 1 Januari 2010 sampai dengan 31 Desember 2010 dan telah dituangkan dalam perjanjian saling menguntungkan nomor : KTR / 02 / X2 / 2006 tanggal 6 Oktober 2006 (Vide Pasal

4). Sehingga eksistensi Terlapor II dalam usaha jasa pelayanan angkutan Bandara Juanda Surabaya telah sesuai dengan kaidah-kaidah hukum yang berlaku. Apabila, ijin operasional Taksi Bandara dan kontrak tersebut (Tidak ada satu klausulapun yang mengarah pada monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat) tetap ditafsirkan oleh tim Pemeriksa KPPU bahwa Terlapor II tetap dipersalahkan melanggar pasal 17 dan Pasal 19 huruf a UU No. 5 Tahun 1999. Menurut hukum tidaklah benar karena ketentuan tersebut dengan berlakunya UU No. 5 Tahun 1999 sepanjang belum diganti dengan yang baru masih dinyatakan tetap berlaku (vide Pasal 52 ayat (1);-----

16.2.1.5. Bahwa berdasarkan bukti dan fakta hukum yang ada Terlapor II telah mensubstitusikan jasa operasional angkutan darat di Bandara Juanda Surabaya kepada beberapa operator taksi di Jawa Timur antara lain : pada tahun 2005 mensubstitusikan kepada PT. Para Bathara Surya sebagai operator taksi Silver melalui perjanjian kerjasama nomor : SPK/49/I/2009 selama 1 tahun (1 Januari 2009 sampai dengan 31 Desember 2009) dan dapat diperpanjang untuk tahun berikutnya, PT. Ekpress Kartika Perdana Taksi (taksi Semesta) dan PT. Zebra Nusantara Tbk (taksi Zebra) melalui kesepakatan lisan tahun 2004;-----

16.2.1.6. Dengan demikian, berdasarkan fakta hukum tersebut unsur “barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya” tidaklah terbukti;-----

16.2.1.7. Bahwa disamping memberikan ijin operasional angkutan Bandara Juanda Surabaya kepada Terlapor II, Terlapor I berdasarkan ketentuan tersebut di atas juga telah memberikan ijin operasional jasa angkutan darat yang dapat beroperasi di Bandara Juanda Surabaya adalah;-----

- a. Taksi Prima Bahari Juanda (Taksi Wing) yang memiliki armada 100 (seratus) kendaraan;-----
- b. Bus Damri Bandara sebanyak 22 (dua puluh dua) unit ; -
- c. Angkutan KAHA sebanyak 34 (tiga puluh empat) Kendaraan;-----

d. Golden Bird sebanyak 25 (dua puluh lima) kendaraan dan PT. Rahayu Wira Abadi ; -----

- 16.2.1.8. Apabila dikaitkan dengan Pasar (Jasa layanan angkutan darat) yang mengangkut penumpang, maka membuktikan bahwa Pasar tersebut tidak hanya diselenggarakan oleh Terlapor II, tetapi juga oleh penyedia jasa lainnya, sehingga terlalu berlebihan dan tidak obyektif apabila Terlapor II dipersalahkan melakukan penguasaan pasar lebih dari 50% (lima puluh persen). Disamping itu, sampai sekarang belum ada *data empiris* dari Terlapor I, Pemerintah maupun hasil *research independent* tentang Kebutuhan Ideal Jasa Angkutan Darat di Bandara Juanda Surabaya mengenai jumlah penumpang pesawat yang menggunakan jasa Terlapor II, dan yang tidak menggunakan Jasa Terlapor II, misalnya : dijemput kendaraan pribadi, maupun yang menggunakan jasa operator angkutan darat lainnya. Dengan demikian, apabila hanya didasarkan pada analisis atau reka-reka tanpa bukti empirik mengenai Penumpang yang menggunakan jasa angkutan di Bandara Juanda Surabaya, seakan-akan lebih dari 50% dikuasai Terlapor II, maka terlalu dini (*Premature*) bilamana terlapor II “dianggap” menguasai 50% (lima puluh persen) Pangsa Pasar. Sehingga unsur “ menguasai pasar lebih dari 50% (lima puluh persen) tidak terbukti dan menurut hukum sudah seharusnya Terlapor II dibebaskan dari segala dugaan pelanggaran Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
- 16.2.2 Mengenai unsur-unsur Pasal 19 yang berbunyi “*Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa; -----*
a. menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; ---
- 16.2.3 Bahwa tidak benar Terlapor II telah melakukan kegiatan yang mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat berupa menolak dan atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; -----

- 16.2.4 Bahwa berdasarkan fakta hukum, Terlapor II dalam melaksanakan usahanya didasarkan pada kontrak dengan Terlapor I dan sama sekali dalam kontrak maupun ijin operasional taksi tersebut tidak ada satu klausula pun yang mengarah pada pembatasan, menolak maupun menghalang-halangi pelaku usaha lainnya. Disamping itu juga tidak didasarkan pada kepentingan untuk memonopoli jasa angkutan darat di Bandara Juanda Surabaya, tetapi didasarkan pada hukum yang merupakan kebijakan regulasi yang dikeluarkan pemerintah dalam Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan Jo. Kepmenhub Nomor 48 tahun 2002 tentang penyelenggaraan Bandar Udara Umum Jo. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara nomor : 100 / XI / 1985 tanggal 12 November yang pada intinya mekanisme pengaturan operasional jasa angkutan darat di Bandar Udara, baik yang menyangkut pemberian ijin, pembatasan maupun larangan operasionalnya merupakan pelaksanaan aturan dalam regulasi tersebut yang dilaksanakan sepenuhnya kewenangan tersebut oleh Terlapor I. Sehingga sangat tidak berdasar hukum bilamana Terlapor II dipersalahkan melakukan tindakan menolak dan atau menghalangi pelaku usaha lainnya. Berdasarkan fakta yang ada bahwa jasa angkutan bandara yang memperoleh ijin operasional dari Terlapor I tidak hanya terlapor II melainkan masih ada jasa angkutan bandara lainnya, seperti : Damri, Indo Rent, Kaha, Golden Bird, PT. Rahayu Wira Abadi dan ojek yang menjalankan usahanya membuktikan tidak adanya unsur menolak dan atau menghalang-halangi pelaku usaha lainnya, monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan Terlapor II. Banyak masuknya pelaku jasa taksi argometer maupun pelaku usaha angkutan lainnya yang mengangkut maupun menurunkan penumpang dari dan atau menuju ke kawasan Bandara Juanda Surabaya merupakan fakta hukum yang membuktikan tidak terpenuhi unsur penolakan dan atau upaya menghalang-halangi Pelaku usaha lainnya; -----
- 16.2.5 Bahwa apabila unsur menolak dan atau menghalang-halangi sebagaimana dimaksud Pasal 19 sub a, dalam laporan hasil pemeriksaan lanjutan tim Pemeriksa KPPU halaman 31 poin d hanya didasarkan pada surat DPC Organda Surabaya nomor : 038/OGD-KS/IX/2006 tanggal 11 Nopember 2006 perihal permohonan fasilitas lokasi untuk pangkalan taksi argometer Surabaya. Dan surat DPC

Organda Surabaya dijawab oleh Terlapor I melalui surat nomor : AP.I.1192 / KU.20.2/03-GM-B tanggal 27 Desember 2006 yang menyatakan permohonan DPC Organda Surabaya belum dapat disetujui mengingat sarana transportasi yang tersedia masih dapat mengamodasi kebutuhan pengguna jasa bandara. Hal ini membuktikan tidak cermatnya tim pemeriksa KPPU bahwa yang dimohonkan adalah Fasilitas Lokasi bukan permohonan ijin operasional Taksi Argometer untuk beroperasi di Bandara Juanda Surabaya (sebagaimana yang dipersyaratkan oleh Pasal 95 Jo Pasal 106 Keputusan Dirjen Perhubungan Udara nomor : 100 / XI / 1985 tanggal 12 November 1985) Tim Pemeriksa perlu mempertimbangkan kemampuan daya tampung area Bandara dan ketersediaan lahan apakah memungkinkan mengakomodasi permohonan DPC Organda Surabaya tersebut, sebelum menduga Terlapor I melanggar unsur menolak dan atau menghalang-halangi sebagaimana dimaksud Pasal 19 sub a; -----

- 16.2.6 Bahwa sangat tidak berdasar dan tendensius bahkan diskriminatif apabila surat Terlapor I tersebut hanya dikaitkan dengan kepemilikan saham anggota Terlapor II (baca bukan milik Terlapor II dalam arti Badan Hukum / Recht Persoon) selaku pemilik 100 (seratus) Taksi di PT. Prima Bahari Juanda. Kepemilikan saham anggota Terlapor II di PT. Prima Bahari Juanda (Taksi Wing) dalam bentuk kepemilikan 100 (seratus) taksi telah ada pada tahun 2005 mendahului dan atau sebelum adanya permohonan DPC Organda Surabaya pada tahun 2006. Penambahan Armada taksi ini bukanlah kesengajaan untuk memonopoli pasar tetapi didasarkan pada kebutuhan akibat lonjakan penumpang karena munculnya maskapai-maskapai baru dan memberlakukan tiket murah. Sehingga tidak tepat apabila dikaitkan dengan unsur menolak dan atau menghalang-halangi dengan maksud ingin menikmati sendiri keuntungan tersebut dengan cara monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat; -----
- 16.2.7 Bahwa berdasarkan keterangan para saksi dan hasil kuesioner Tim Pemeriksa kepada 20 (dua puluh) operator taksi yang terdaftar di DLLAJ Propinsi Jatim, diperoleh hasil 7 operator taksi antar kota belum bisa (bukan tidak bisa) beroperasi di Bandara Juanda karena tidak pernah mengajukan permohonan tertulis dan hanya 1 (PT. Para Bathara Surya) yang mengajukan ijin tertulis tahun 2003 dan Terlapor II telah mensubstitusikan jasa operator taksi kepada PT. Para Bathara

Surya (taksi Silver) sejak tahun 2003 sampai sekarang. Sedangkan PT. Merpati Wahana Taksi dan PT. Ekspres Kartika hanya mengajukan permohonan lisan yang tidak dapat dibuktikan kebenarannya menurut hukum. Kemudian 4 Perusahaan lainnya (PT. Glatik Golden Taksi Group, PT. Uni Ratna Gading Mandala, PT. Surabaya Arta Utama Bersama, PT. Zebra Nusantara TBK) tidak pernah mengajukan permohonan untuk menjadi operator taksi Bandara Juanda Surabaya. Hal ini menurut hukum, membuktikan dan merupakan fakta empiric yang tidak terbantahkan bahwa Terlapor II tidak pernah menolak dan atau menghalang-halangi Para Operator Taksi di Jatim untuk menjadi operator taksi di Bandara Juanda Surabaya; -----

16.2.8 Bahwa dengan dikeluarkannya ijin operasional jasa angkutan darat di Bandara Juanda Surabaya kepada Taksi Prima Bahari Juanda (Taksi Wing) yang memiliki armada 100 (seratus) kendaraan, Bus Damri Bandara sebanyak 22 (dua puluh dua) unit, Angkutan KAHA sebanyak 34 (tiga puluh empat) Kendaraan, dan Golden Bird sebanyak 25 (dua puluh lima) kendaraan serta PT. Rahayu Wira Abadi, dapat dibuktikan menurut hukum bahwa Terlapor II tidak pernah menolak dan atau menghalang-halangi para operator angkutan tersebut dan telah menyiapkan diri untuk berkompetisi berusaha secara sehat untuk memberikan jasa pelayanan terbaik dan penumpang telah diberikan banyak pilihan untuk menggunakan jasa angkutan di Bandara Juanda Surabaya; -----

16.2.9 Berdasarkan hal-hal tersebut, jelaslah bahwa Terlapor II tidak pernah melakukan kegiatan yang menolak dan atau menghalang-halangi pelaku usaha lainnya, sehingga menurut hukum unsur menolak dan atau menghalang-halangi tidak terbukti dan sudah seharusnya Terlapor II dibebaskan dari segala dugaan pelanggaran Pasal 19 huruf (a) Undang Undang No. 5 Tahun 1999; -----

16.3 Tanggapan terhadap analisis Tim Pemeriksa KPPU; -----

16.3.1 Bahwa berdasarkan alasan-alasan hukum yang telah dibuktikan dengan fakta-fakta maupun keterangan para saksi tersebut diatas, maka Terlapor II menolak analisis hasil pemeriksaan KPPU dan karenanya demi melindungi hak-hak perorangan atas taksi yang berada dibawah manajemen Terlapor II dan demi kelangsungan koperasi yang merupakan soko perekonomian nasional yang eksistensinya dilindungi oleh UUD 1945 maupun UU Nomor 25 Tahun 1992 tentang Koperasi,

semestinya harus dilindungi Pemerintah maupun pelaku usaha lainnya harus mendukung koperasi sebagai gerakan ekonomi kerakyatan dan diberikan kesempatan untuk berusaha seluas-luasnya (Vide Pasal 61). Selanjutnya Pasal 63 ayat (2) menegaskan bahwa dalam rangka memberikan perlindungan kepada koperasi, pemerintah dapat menetapkan bidang kegiatan ekonomi di suatu wilayah yang telah berhasil diusahakan oleh koperasi untuk tidak diusahakan oleh badan usaha lainnya. Kemudian ditegaskan pula oleh Pasal 50 sub (i) UU Nomor 5 Tahun 2009, yang dikecualikan dari ketentuan undang-undang ini adalah kegiatan usaha Koperasi yang secara khusus bertujuan untuk melayani anggotanya. Dengan demikian, menurut hukum sudah seharusnya Terlapor II tidak dapat dipersalahkan melanggar Pasal 17 dan Pasal 19 sub (a) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;-----

- 16.3.2 Bahwa Terlapor II dalam melaksanakan kegiatan angkutan jasa taksi Bandara bersama Damri, Kaha, Golden Bird, dan PT. Rahayu Wira Abadi telah didasarkan pada Peraturan Perundang-undangan yang berlaku sebagaimana yang telah ditegaskan dalam pasal 95 Jo. Pasal 106 Keputusan Dirjen Perhubungan Udara nomor : 100 / XI / 1985 tanggal 12 November 1985. Membuktikan bahwa tidak adanya monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat, membatasi dan atau menghalang-halangi pelaku jasa sejenis di Bandara Juanda Surabaya, dan dengan banyaknya jasa angkutan bandara tersebut telah memberikan banyak alternatif pilihan kepada penumpang dalam memilih jenis angkutan bandara termasuk sistem zona dan besaran tarifnya;-----
- 16.3.3 Bahwa kepemilikan saham anggota Terlapor II dalam wujud taksi Wing sebanyak 100 (seratus) unit tersebut karena adanya pelepasan saham PT. Prima Bahari Juanda pada tahun 2005. Selanjutnya pemilik perorangan bergabung dengan Terlapor II sebagai operator taksi tersebut, bukan dilatarbelakangi kuota yang dimiliki terbatas, apalagi monopoli, tetapi adanya kebutuhan pasar karena terjadi peningkatan jumlah penumpang dan tidak ada operator taksi yang tergabung dalam DPC Organda Surabaya saat itu yang mengajukan ijin operasional pada kepala Bandara Juanda Surabaya;-----
- 16.3.4 Bahwa Terlapor II menerapkan tarif zona didasarkan pada ijin yang dikeluarkan Dinas Perhubungan Jatim nomor : 551.21/507/105/2005

tanggal 17 Maret 2005. Adanya tarif zona yang diterapkan di bandara tidak hanya terjadi di Bandara Juanda Surabaya tetapi terjadi hampir diseluruh wilayah Bandara di Indonesia dan tidak melanggar ketentuan tentang tarif zona dan tidak merugikan konsumen. Hal ini didasarkan pada ketentuan Pasal 183 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa Tarif Penumpang untuk Angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud Pasal 151 huruf a ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum atas persetujuan pemerintah. Tarif penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan tujuan tertentu, pariwisata, dan dikawasan tertentu ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara Pengguna Jasa dan Perusahaan Angkutan Umum. Secara khusus mengenai tarif di bandara juga ditegaskan oleh Pasal 243 UU Nomor 1 Tahun 2009, bahwa besaran tarif jasa terkait pada Bandar Udara dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan. Berdasarkan survey YLPK Jatim bulan Desember 2009 sebagian besar pengguna jasa menyatakan bahwa tingkat tarif dengan pelayanan yang diberikan oleh operator taksi sudah sesuai (50 % (limapuluh persen)), yang menyatakan tarif relatif tinggi (32% (tiga puluh dua persen)), responden mengatakan kurang sesuai (13 % (tiga belas persen)) dan 1% (satu persen) mengatakan penetapan tarif terlalu rendah. Kesimpulannya, bahwa harga tarif dengan sistem zona di Bandara Juanda Surabaya tinggi dan tidak sesuai tidak dapat dibuktikan karena 50% (lima puluh persen) hasil analisis YLPK Jatim mengatakan tarif tersebut sudah sesuai. Penggunaan tarif zona oleh Terlapor II tidak dapat dikatakan lebih mahal dibandingkan dengan tarif menggunakan Argometer. Sebaliknya malah lebih memberikan kepastian dan keamanan bagi pengguna khususnya para wisatawan yang baru pertama kali datang ke Surabaya. Walaupun kondisi jalan macet yang menyebabkan pada keadaan tertentu pengemudi mencari jalan alternatif, penumpang tidak akan membayar lebih dari tarif zona. Menurut keterangan para saksi termasuk DPC Organda Surabaya semuanya pemberlakuan tarif zona diserahkan pada konsumen untuk memilihnya dan selama ini tidak menimbulkan gejolak; -----

- 16.3.5 Bahwa keberadaan jasa angkutan darat yang dioperasikan Terlapor II di wilayah Bandara Juanda Surabaya tidak terlepas dari factor histories. Sejak berdirinya Bandara Juanda Surabaya yang merupakan

Pangkalan Udara Militer TNI Angkatan Laut dan dibangun diatas tanah milik TNI Angkatan Laut, sehingga memiliki sifat kekhususan sebagai kompium militer. Untuk menjamin keamanannya, Terlapor II mendapat konsesi mengoperasikan jasa angkutan darat di wilayah Bandara Juanda Surabaya dari Terlapor I dengan surat No. SIO.AP.I 02/HK.08.01/2010/GMC-B berlaku sejak tanggal 1 Januari 2010 sampai dengan 31 Desember 2010. Adalah hal yang wajar apabila Terlapor II mendapatkan kompensasi atas lahan yang dipakai Terlapor I dan pihak yang mempunyai andil dalam sejarah pendirian Bandara Juanda, terutama dalam memberikan keamanan, kenyamanan dan kepastian pada para pengguna jasa angkutan udara di Bandara Juanda Surabaya; -----

- 16.3.6 Bahwa berdasarkan survey YLPK Propinsi Jatim yang pada kesimpulannya menyebutkan pengemudi taksi sebagian besar memiliki trip per hari sebanyak 3 (tiga) trip (77% (tujuh puluh tujuh persen)), 2 (dua) trip (10% (sepuluh persen)) dan 4 (empat) trip (13% (tiga belas persen)) yang berarti kebutuhan taksi di Bandara Juanda sesungguhnya lebih dari cukup. Hal ini membuktikan bahwa Terlapor II maupun Terlapor I tidak melakukan pembatasan maupun penolakan masuknya operator taksi lainnya. Tidak seimbangnnya pasar dan jasa (*supply and demand*) akan menimbulkan berbagai masalah sosial sehingga para pengguna jasa Bandara Juanda Surabaya menjadi tidak aman dan nyaman. Hal ini membuktikan bahwa tidak dipenuhinya permohonan DPC Organda bukanlah suatu kesengajaan yang dilakukan Terlapor II maupun Terlapor I untuk membatasi pasar maupun menghalang-halangi operator taksi lainnya; -----
- 16.3.7 Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan diatas, mohon kiranya Majelis Komisi, yang terhormat menjatuhkan putusan Menyatakan Terlapor II tidak terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar pasal 17 dan Pasal 19 sub (a) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999; --

17. Menimbang bahwa selanjutnya Majelis Komisi menilai telah mempunyai bukti dan penilaian yang cukup untuk mengambil keputusan; -----

TENTANG HUKUM

1. Berdasarkan Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan (selanjutnya disebut “**LHPL**”), Pendapat atau Pembelaan para Terlapor, surat, dokumen dan alat bukti lainnya Majelis Komisi menilai dan menyimpulkan ada tidaknya pelanggaran yang dilakukan oleh para Terlapor yaitu sebagai berikut: -----

1.1 Mengenai Identitas Para Terlapor;-----

1.1.1. Terlapor I;-----

1.1.1.1 Bahwa Terlapor I adalah PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya yang merupakan salah satu anak cabang PT Angkasa Pura I (Persero); -----

1.1.1.2 Bahwa PT Angkasa Pura I (Persero) pada awalnya dialihkan pengurusannya dan pengusahaannya ke dalam Perum Angkasa Pura berdasarkan Peraturan Pemerintah RI Nomor 30 Tahun 1984 Tentang Pemisahan dan Pengalihan Kekayaan Negara Pada Pelabuhan Udara Polonia di Medan dan Juanda di Surabaya Untuk Dijadikan Tambahan Penyertaan Modal Negara Dalam Perusahaan Umum Angkasa Pura Serta Pengembalian Sebagian Kekayaan Perusahaan Umum Angkasa Pura Kepada Negara; ----

1.1.1.3 Bahwa Perum Angkasa Pura I berubah bentuknya menjadi PT (Persero) Angkasa Pura I pada tahun 1993 berdasarkan Akte No. 95 tanggal 13 Maret 1993; -----

1.1.1.4 Bahwa Terlapor I adalah Unit Pelaksana PT (Persero) Angkasa Pura I yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT (Persero) Angkasa Pura I dan dipimpin oleh seorang General Manager;-----

1.1.2. Terlapor II;-----

1.1.2.1 Bahwa Terlapor II adalah Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya, didirikan berdasarkan Akta Pendirian pada tanggal 19 September 1979 dan didaftarkan ke Kantor Wilayah Koperasi Propinsi Jawa Timur pada tanggal 26 Februari 1980; -----

1.1.2.2 Bahwa sebelum tahun 2006, Terlapor II memperoleh Izin Operasi Angkutan Taksi Antar Kota yang dikeluarkan oleh DLLAJ Propinsi Jawa Timur, dan pada tahun 2006 bersamaan dengan peremajaan taksi dan penyesuaian dengan KM Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 maka izin yang dikeluarkan

- kepada Terlapor II menjadi Izin Operasi Angkutan Taksi Bandara; -----
- 1.1.2.3 Bahwa berdasarkan izin operasi tersebut, Terlapor II melakukan kegiatan usaha dalam pengelolaan operasional Taksi Prima dan Wing di Bandara Udara Juanda Surabaya; -----
- 1.1.3. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor II menyatakan sebagai berikut; -----
- 1.1.3.1 Bahwa Terlapor II adalah pelaku usaha yang salah satu usahanya bergerak dibidang transportasi angkutan darat bandara Juanda Surabaya; -----
- 1.1.3.2 Bahwa Terlapor II telah mendapatkan Ijin Operasi Angkutan Taksi Antar Kota dan sesuai Kepmenhub 35 tahun 2003 menjadi Ijin Operasi Angkutan Taksi Bandara yang dikeluarkan DLLAJ Propinsi Jatim terakhir Nomor : 551.21 / 2555 / 105 / 2008 berlaku mulai 3 Januari 2009 sampai dengan 2 Januari 2014;-----
- 1.1.3.3 Bahwa Unsur Pelaku usaha ini, kurang tepat bila hanya diartikan sempit pada Badan Hukum Terlapor II saja, tanpa mempertimbangkan siapa sebenarnya pemilik angkutan taksi tersebut; -----
- 1.1.3.4 Bahwa fakta hukumnya, Terlapor II hanya bertindak sebagai manajemen operator taksi milik perorangan dari anggota Terlapor II sebanyak 516 (lima ratus enam belas) orang pemilik/anggota koperasi dengan pembagian keuntungan Pengemudi sebesar 20% (dua puluh persen), Pemilik sebesar 65% (enam puluh lima persen), Terlapor II sebesar 7% (tujuh persen) dan Terlapor I sebesar 8% (delapan persen); -----
- 1.1.3.5 Bahwa menurut hukum, pelaku usaha sebenarnya adalah orang-perorangan pemilik taksi dan Terlapor II (*recht persoon*) sebagai operatornya bukan pemilik taksi sebenarnya; -----
- 1.1.3.6 Bahwa dengan demikian, sangat bertentangan dengan fakta hukum apabila Terlapor II selaku *recht persoon* diduga melakukan pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 19 sub (a) Undang-Undang No. 5 tahun 1999;-----
- 1.1.4. Bahwa berdasarkan fakta di atas, Majelis Komisi menyatakan sebagai berikut; -----
- 1.1.4.1 Bahwa Terlapor II memperoleh Izin Operasi Taksi dari Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur dan melakukan perjanjian Kerjasama

- dengan Terlapor I dalam pengelolaan taksi Bandara Juanda Surabaya; -----
- 1.1.4.2 Bahwa Terlapor II mengelola unit taksi yang dimiliki oleh para anggotanya, dan bertanggung jawab sesuai dengan akta pendiriannya;-----
- 1.1.4.3 Bahwa dengan demikian yang menjadi pelaku usaha adalah Terlapor II bukan anggota yang memiliki unit taksi yang dikelola oleh Terlapor II; -----
- 1.2 Tentang Pasar Bersangkutan; -----
- 1.2.1. Bahwa dalam LHPL, Tim Pemeriksa menyatakan pasar bersangkutan pada perkara ini adalah jasa angkutan umum taksi yang beroperasi di wilayah Bandara Juanda Surabaya;-----
- 1.2.2. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor I tidak memberikan pembelaan terkait dengan pasar bersangkutan; -----
- 1.2.3. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor II menyatakan sebagai berikut; -----
- 1.2.3.1 Pasar Produk; -----
- a. Bahwa berdasarkan Pasal 1 angka 9 Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, Taksi adalah *kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan Argometer* “; -----
- b. Bahwa apabila mengacu pada kriteria taksi sebagaimana ketentuan tersebut, maka jasa angkutan yang dilakukan oleh Terlapor II tidak termasuk dalam pengertian Taksi; -----
- c. Bahwa penyebutan istilah Taksi pada jasa angkutan tersebut didasarkan pada surat izin operasional yang telah dikeluarkan DLLAJ Propinsi Jatim, dan penyebutan istilah “taksi” dalam masyarakat sudah menjadi kebiasaan yang telah terjadi sedemikian lama, melekat dan tidak bisa dihilangkan; -----
- d. Bahwa dapat dicontohkan di beberapa daerah lain di Indonesia seperti di Papua, Kupang dan lain-lain, semua mobil berbentuk apapun yang melayani penumpang disebut taksi, walaupun menurut pengertian hukum tidak memenuhi ketentuan kriteria sebagai Taksi; -----
- e. Bahwa oleh karena itu, menurut hukum tidak tepat bila Pasar Produk hanya difokuskan pada jasa layanan taksi dalam arti

sempit (*an-sich*) yang dioperasikan Terlapor II, padahal fakta hukum yang ada jasa layanan penumpang di kawasan Bandara Juanda Surabaya juga diselenggarakan oleh Damri, Kaha, Golden Bird, PT. Rahayu Wira Abadi dan ojek (bus dan ojek juga disebut sebagai “Taksi”); -----

- f. Bahwa seharusnya Pasar Produk dalam perkara ini yang dikaitkan dengan dugaan pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 19 huruf a yang dilakukan Terlapor II, tidak tepat bila tidak mengikutsertakan pemberi jasa angkutan “Taksi” lainnya yang sama-sama mendapat ijin operasional dari otoritas Bandara Juanda Surabaya (*Consortium litis Consortium*);---
- g. Bahwa apabila dikaitkan dengan asas hukum *Equality Before The Law*, kurang tepat, sangat tendensius dan diskriminatif apabila hanya Terlapor II disalahkan melanggar Pasal 17 dan Pasal 19 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 sementara “operator taksi” lainnya tidak dipersalahkan; -----

1.2.3.2 Pasar Geografik; -----

- a. Bahwa Terlapor II memperoleh ijin yang dikeluarkan Dinas LLAJ Jawa Timur dan ijin operasional otoritas bandara, hanya terbatas melayani rute dalam kawasan bandara (tidak boleh mengangkut penumpang dari pintu ke pintu di luar kawasan bandara) dan hanya memberikan pelayanan kepada para penumpang pesawat saja, tidak boleh mengangkut penumpang di luar kawasan bandara dan terbatas/tergantung jadwal kedatangan pesawat saja; -----
- b. Bahwa angkutan taksi lainnya yang tergabung dalam Organda Jatim diperbolehkan mengambil penumpang dimana saja dan beroperasi 24 (dua puluh empat) jam; -----
- c. Bahwa berdasarkan keterangan para saksi, para operator taksi argometer tidak keberatan justru mereka akan merugi apabila taksi bandara juga diijinkan mengambil penumpang diluar bandara. Oleh karena itu, tim pemeriksa KPPU seharusnya juga mempertimbangkan **asas keseimbangan dan timbal balik** (*reprocity*) antara taksi yang dioperasikan Terlapor II dengan operator taksi lainnya yang selama ini tidak pernah bergejolak dan tidak ada yang dirugikan; -----

- 1.2.4. Bahwa terkait dengan Pasar Bersangkutan dalam perkara ini, Majelis Komisi menyatakan sebagai berikut;-----
- 1.2.4.1 Bahwa sebagaimana didefinisikan dalam Pasal 1 angka 10 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, Pasar Bersangkutan adalah pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut;-----
- 1.2.4.2 Bahwa definisi taksi berdasarkan ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum adalah *angkutan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer yang melayani angkutan dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas*; -----
- 1.2.4.3 Bahwa terdapat penyebutan istilah Taksi untuk angkutan umum lain di beberapa kota di Indonesia, tetapi berdasarkan ketentuan yang berlaku, angkutan-angkutan umum tersebut tidak dapat dikategorikan sebagai Taksi, hanya sebagai penyebutan yang melekat di persepsi masyarakat setempat;-----
- 1.2.4.4 Bahwa terdapat beberapa operator penyedia jasa pengangkutan darat lain yang beroperasi di lingkungan Bandara Juanda seperti Bus Damri Bandara, Angkutan Sewa `KAHA` Golden Bird, dan angkutan PT Rahayu Wira Abadi, tetapi moda angkutan transportasi sebagaimana disebutkan di atas tidak melakukan kegiatan *pengangkutan orang dari pintu ke pintu dalam wilayah operasi terbatas*, sehingga tidak bisa dinyatakan sebagai angkutan taksi sebagaimana dijelaskan dalam peraturan yang berlaku; -----
- 1.2.4.5 Bahwa meskipun Taksi Prima dan Wing tidak menggunakan argometer sesuai dengan definisi pada butir 1.2.4.2 Bagian Tentang Hukum, namun berdasarkan Izin Operasi terakhir yang dikeluarkan oleh DLLAJ Propinsi Jatim dengan Nomor 551.21/2555/105/2008, sudah jelas secara hukum, angkutan umum yang dikelola oleh Terlapor II adalah angkutan umum yang berbentuk taksi; -----

- 1.2.4.6 Bahwa berdasarkan Perjanjian Kerjasama yang dibuat dengan Terlapor I, Terlapor II memiliki hak untuk memberikan jasa layanan angkutan umum dari pintu ke pintu kepada penumpang Bandara Juanda Surabaya; -----
- 1.2.4.7 Bahwa dengan demikian penentuan pasar geografis dalam perkara ini adalah jasa pengangkutan penumpang dari Bandara Juanda Surabaya ke luar area/wilayah bandara dengan menggunakan jasa angkutan umum berbentuk taksi, sehingga tidak dapat digabung dengan taksi yang beroperasi di luar wilayah Bandara Juanda Surabaya; -----
- 1.2.4.8 Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi sependapat dengan LHPL yang menyatakan pasar bersangkutan pada perkara ini jasa angkutan umum taksi yang beroperasi di wilayah Bandara Juanda Surabaya; -----
- 1.3 Tentang Posisi Monopoli Terlapor II Dalam Pengelolaan Operasional Taksi Bandara Juanda Surabaya;-----
- 1.3.1. Bahwa dalam LPHL, Tim Pemeriksa menyatakan Terlapor II memiliki posisi dan kekuatan monopoli dalam pengelolaan taksi di Bandara Juanda Surabaya; -----
- 1.3.2. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor I menyatakan sebagai berikut; -----
- 1.3.2.1 Bahwa Taksi Prima yang dikelola oleh Terlapor II telah mulai beroperasi sejak tahun 1970-an, jauh sebelum PT (Persero) Angkasa Pura I mengelola Bandar Udara Juanda Surabaya; -----
- 1.3.2.2 Bahwa peralihan pengelolaan Bandara Juanda Surabaya dari Departemen Hankam kepada Departemen Perhubungan dinyatakan dalam Keputusan Bersama Tiga Menteri yaitu antara Menteri Hankam/Panglima Angkatan Bersenjata, Menteri Keuangan dan Menteri Perhubungan yang menyepakati pengalihan pengelolaan penerbangan sipil Pangkalan Udara TNI AL Juanda kepada Departemen Perhubungan; -----
- 1.3.2.3 Bahwa dalam Kesepakatan Bersama tersebut diatur bahwa hal-hal yang memerlukan pengaturan lebih lanjut sebagai pelaksana Keputusan Bersama yang akan diatur dalam suatu Keputusan Bersama antara Kepala Staf TNI Angkatan Laut dan Direktur Jenderal Perhubungan Udara; -----

- 1.3.2.4 Bahwa sebagai tindak lanjut atas Keputusan Bersama 3 Menteri Tahun 1981 dibuatlah Perjanjian Kerjasama antara Tentara Nasional Indonesia Angkatan laut dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Departemen Perhubungan RI yang disahkan pada tanggal 06 Oktober 2006; -----
- 1.3.2.5 Bahwa dalam kesepakatan tersebut disepakati atas penggunaan aset Landas Pacu dan fasilitas penerbangan milik TNI AL, Direktorat Jenderal Perhubungan akan memberikan kompensasi yang bentuknya disepakati kedua belah pihak, yang salah satu bentuk kompensasi yang disepakati adalah Koperasi TNI AL mendapat fasilitas usaha Taksi di Bandar Udara yang baru.; -----
- 1.3.2.6 Bahwa berdasarkan latar belakang di atas, diberikannya ijin kepada Terlapor II untuk mengelola taksi di Bandara Juanda Surabaya tidak semata-mata atas inisiatif dari Terlapor I. Sebagai bandara komersial yang memiliki visi *world class airport*, Terlapor I selalu ingin memberikan pelayanan terbaik dengan mengikuti seluruh aturan yang ada; -----
- 1.3.2.7 Bahwa oleh sebab itu Terlapor I tidak bermaksud untuk menunjuk Terlapor II sebagai satu-satunya usaha taksi yang diijinkan untuk mengelola taksi di Bandara Juanda Surabaya, walaupun tidak dapat dipungkiri keberadaan taksi Terlapor II sesungguhnya sudah ada sejak tahun 1970-an di Bandar Udara Juanda Surabaya; -----
- 1.3.3. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor II menyatakan sebagai berikut;-----
- 1.3.3.1 Bahwa Terlapor II tidak benar telah melakukan penguasaan atas operasional taksi Bandara Juanda Surabaya, karena Terlapor II sebagai *Recht Persoon* hanya sebagai operator pemilik perorangan sebanyak 516 (lima ratus enam belas) *persoon*; -----
- 1.3.3.2 Bahwa yang mempunyai legitimasi hukum sebagai pejabat yang berwenang mengatur perijinan maupun pembatasan maupun larangan operasional jasa pelayanan angkutan darat, termasuk operasional taksi Bandara Juanda Surabaya adalah Kepala Bandar Udara (Terlapor I); -----
- 1.3.3.3 Bahwa banyaknya jasa angkutan bandara yang diselenggarakan para pelaku usaha lainnya membuktikan Terlapor II tidak pernah menghalang-halangi masuknya operasional taksi lainnya

- maupun melakukan penguasaan dan atau pemasaran jasa angkutan taksi di kawasan Bandara Juanda Surabaya; -----
- 1.3.3.4 Bahwa sebagai Badan Hukum Indonesia, Terlapor II mempunyai hak yang sama di depan hukum untuk melaksanakan usaha kegiatan penunjang Bandara Juanda Surabaya, termasuk jasa pelayanan angkutan darat (*land transportation service*) antara lain dalam mengoperasikan taksi Bandara Juanda Surabaya; -----
- 1.3.3.5 Bahwa berdasarkan bukti dan fakta hukum yang ada Terlapor II telah mensubstitusikan jasa operasional angkutan darat di Bandara Juanda Surabaya kepada beberapa operator taksi di Jawa Timur antara lain; -----
- a. Tahun 2005 mensubstitusikan kepada PT. Para Bathara Surya sebagai operator taksi Silver melalui perjanjian kerjasama Nomor : SPK/49/I/2009 selama 1 tahun (1 Januari 2009 sampai dengan 31 Desember 2009) dan dapat diperpanjang untuk tahun berikutnya; -----
- b. Tahun 2004, kerjasama dengan PT. Ekpress Kartika Perdana Taksi (taksi Semesta) dan PT. Zebra Nusantara Tbk (taksi Zebra) melalui kesepakatan lisan; -----
- 1.3.3.6 Bahwa menurut hukum, unsur melakukan penguasaan atas jasa operasional taksi Bandara Juanda Surabaya tidak terbukti dan sudah seharusnya Terlapor II tidak dapat dipersalahkan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud Pasal 17 Undang-undang No. 5 tahun 1999; -----
- 1.3.4. Bahwa berdasarkan uraian di atas, Majelis Komisi menyatakan sebagai berikut; -----
- 1.3.4.1 Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan Jo. Kepmenhub Nomor 48 tahun 2002 tentang penyelenggaraan Bandar Udara Umum Jo. Keputusan Dirjen Perhubungan Udara Nomor : 100 / XI / 1985 tanggal 12 November 1985, Terlapor I memiliki kewenangan untuk mengatur tentang Jasa Penunjang Kegiatan Penerbangan yang salah satunya adalah Jasa Pelayanan Angkutan Darat (*land transportation service*); -----
- 1.3.4.2 Bahwa Terlapor I telah memberikan ijin kepada Terlapor II untuk mengelola pengoperasian taksi di Bandara Juanda

Surabaya, dengan dibuktikan adanya Perjanjian Kerjasama No. KTR / 02 / X2 / 2006 tanggal 6 Oktober 2006 dan Perjanjian Kerjasama yang berlaku untuk jangka waktu 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang untuk tahun berikutnya; -----

1.3.4.3 Bahwa meskipun Terlapor I merupakan pihak yang memiliki wewenang untuk mengatur tentang Jasa Penunjang Kegiatan Penerbangan, tetapi khusus untuk operasional taksi bandara Terlapor I telah memberikan kewenangan kepada Terlapor II untuk mengaturnya; -----

1.3.4.4 Bahwa sejak tahun 1979, Terlapor II merupakan satu-satunya operator taksi yang memberikan jasa layanan angkutan dari pintu ke pintu di Bandara Juanda Surabaya; -----

1.3.4.5 Bahwa terdapat kerjasama operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya yang dilakukan oleh Terlapor II dengan PT. Para Bathara Surya (Taksi Silver), PT. Ekpress Kartika Perdana Taksi (Taksi Semesta) dan PT. Zebra Nusantara Tbk (Taksi Zebra), tetapi kerjasama tersebut tidak melibatkan Terlapor I sebagai pihak yang kewenangan untuk mengatur tentang Jasa Penunjang Kegiatan Penerbangan yang salah satunya adalah Jasa Pelayanan Angkutan Darat; -----

1.3.4.6 Bahwa hal tersebut di atas membuktikan, Terlapor II mempunyai wewenang untuk menentukan dengan siapa kerjasama operasional taksi bandara dilakukan, tanpa harus mendapat persetujuan dari Terlapor I; -----

1.3.4.7 Bahwa dengan demikian Majelis Komisi berpendapat Terlapor II memiliki posisi monopoli dalam pengelolaan operasional taksi Bandara Juanda Surabaya; -----

1.4 Tentang Keterlibatan PT Prima Bahari Juanda Dalam Operasional Taksi di Bandara Juanda Surabaya; -----

1.4.1. Bahwa dalam LHPL, Tim Pemerika menyatakan PT Prima Bahari Juanda melakukan kerjasama operasional taksi hanya dengan Terlapor II, tanpa keterlibatan Terlapor I; -----

1.4.2. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor I menyatakan sebagai berikut; -----

1.4.2.1 Berdasarkan Pasal 232 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, PT (Persero) Angkasa Pura I sebagai badan usaha bandar udara diberi kewenangan melalui izin Menteri Perhubungan untuk

melakukan kegiatan perusahaan Bandar udara yang salah satunya adalah penyediaan pelayanan transportasi darat; -----

1.4.2.2 Bahwa berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Nomor SKEP/100/XI/1985 diatur siapa yang ingin mengoperasikan kendaraan sewa di Bandar Udara wajib mendapat izin atau ikatan kontrak dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam hal ini melalui Penguasa/Kepada Bandara, oleh sebab itu siapapun yang ingin berusaha dalam penyelenggaraan transportasi darat harus mendapat izin dari Badan Usaha Bandar Udara, dalam hal ini pengelola Bandara Juanda Surabaya adalah Terlapor I; -----

1.4.2.3 Bahwa pada prinsipnya Terlapor I tidak melakukan diskriminasi dalam bentuk apapun dan membuka kesempatan berusaha kepada penyelenggaraan angkutan yang memenuhi kualifikasi baik untuk beroperasi di Bandara dengan memperhatikan kesesuaian dan keseimbangan pelayanan angkutan yang dibutuhkan; -----

1.4.2.4 Bahwa dengan peningkatan jumlah penumpang yang sangat tinggi pada tahun 2004 yang mencapai lebih dari 2.500.000 (dua juta lima ratus) penumpang, dilakukanlah penambahan jumlah armada taksi di Bandara Juanda Surabaya oleh Terlapor II dengan menyediakan tambahan 100 (seratus) armada baru; -----

1.4.2.5 Bahwa pengelolaan taksi di bandara dilaksanakan berdasarkan pergerakan jumlah penumpang di Bandara Juanda Surabaya, dan Terlapor II telah melakukan kerjasama dengan operator taksi lain pada saat terjadi lonjakan penumpang; -----

1.4.2.6 Bahwa tidak dipenuhinya permohonan DPC Organda Surabaya karena kapasitas armada pada saat itu sudah sangat mencukupi, oleh sebab itu dengan memperhatikan kapasitas dan dilihat dari pendapatan pengemudi taksi yang ada, maupun lokasi parkir yang pada saat itu sudah sangat penuh maka tidak memungkinkan untuk menerima permohonan dari DPC Organda Surabaya; -----

1.4.3. Bahwa pendapat atau pembelaannya, Terlapor II menyatakan sebagai berikut; -----

- 1.4.3.1* Bahwa Terlapor II hanya bertindak sebagai manajemen operator taksi milik perorangan dari anggota Terlapor II sebanyak 516 (lima ratus enam belas) orang pemilik/anggota koperasi; -----
- 1.4.3.2* Bahwa sangat tidak berdasar dan tendensius bahkan diskriminatif apabila surat Terlapor I tersebut hanya dikaitkan dengan kepemilikan saham anggota Terlapor II selaku pemilik 100 (seratus) unit taksi di PT. Prima Bahari Juanda; -----
- 1.4.3.3* Bahwa kepemilikan saham anggota Terlapor II di PT. Prima Bahari Juanda (Taksi Wing) dalam bentuk kepemilikan 100 (seratus) unit taksi telah ada pada tahun 2005 mendahului dan atau sebelum adanya permohonan DPC Organda Surabaya pada tahun 2006; -----
- 1.4.4.* Bahwa berdasarkan fakta-fakta di atas, Majelis Komisi menyatakan sebagai berikut; -----
- 1.4.4.1* Bahwa PT Prima Bahari Juanda memperoleh Izin Usaha Angkutan Dengan Kendaraan Bermotor Umum pada tanggal 25 Oktober 2004, dan kemudian memperoleh Izin Operasi Angkutan Taksi bulan Maret 2005 yang berlaku mulai 10 Maret 2005 sampai dengan 9 Maret 2010; -----
- 1.4.4.2* Bahwa Terlapor II memiliki saham pada PT Prima Bahari Juanda sejak 14 Maret 2005, dan menjadi pemegang saham terbesar PT Prima Bahari Juanda sejak tanggal 27 April 2005; ---
- 1.4.4.3* Bahwa penempatan saham oleh Terlapor II pada PT Prima Bahari Juanda merupakan tindakan untuk menambah jumlah armada karena Terlapor II hanya memiliki kuota sebanyak 416 (empat ratus enam belas) unit taksi dengan nama Taksi Prima, dan dengan kepemilikan saham Terlapor II di PT Prima Bahari Juanda, jumlah armada Terlapor II bertambah sebanyak 100 (seratus) unit dengan nama Taksi Wing; -----
- 1.4.4.4* Bahwa Terlapor II sebagai pihak yang memberikan izin penyelenggaraan transportasi darat di Bandara Juanda Surabaya mengetahui kuota yang dimiliki oleh Terlapor II, tetapi menyatakan tidak mengenal PT Prima Bahari Juanda yang merupakan pihak yang memiliki 100 (seratus) unit taksi dengan nama Taksi Wing; -----
- 1.4.4.5* Bahwa tidak ada bentuk kerjasama yang dibuat antara Terlapor I dengan PT Prima Bahari Juanda sampai dengan tahun 2009 yang

menunjukkan Terlapor I sengaja membiarkan Terlapor II untuk tetap menjadi pengelola tunggal dalam pengoperasian taksi Bandara Juanda Surabaya; -----

1.4.4.6 Bahwa meskipun pengajuan permohonan DPC Organda Surabaya disampaikan setelah adanya penambahan armada oleh PT Prima Bahari Juanda, tetapi penolakan permohonan tersebut merupakan suatu kondisi yang bertolak belakang dengan adanya penambahan armada Taksi Wing karena pada saat terjadi lonjakan penumpang, Terlapor I tidak pernah menawarkan kepada DPC Organda dan anggotanya untuk mengisi kelebihan jumlah penumpang di Bandara Juanda Surabaya;-----

1.4.4.7 Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi sependapat dengan LHPL yang menyatakan Terlapor I telah memberikan perlakuan yang berbeda kepada Terlapor II dalam mengoperasikan taksi Bandara Juanda Surabaya;-----

1.5 Tentang Tarif Zona di Bandara Juanda Surabaya; -----

1.5.1. Bahwa dalam LHPL, Tim Pemeriksa menyatakan Terlapor II menetapkan tarif dengan sistem zona yang menyalahi ketentuan yang berlaku; -----

1.5.2. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor I menyatakan sebagai berikut; -----

1.5.2.1 Bahwa berdasarkan Analisis Permintaan dan Penawaran Angkutan Taksi di Bandar Udara Juanda oleh Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) Jawa Timur diperoleh kesimpulan yaitu pengemudi taksi sebagian besar memiliki rata-rata trip per hari sebanyak 3 trip (77 %), 2 trip (10 %) dan 4 trip (13 %); -----

1.5.2.2 Bahwa dari hasil analisis terbut jelas kebutuhan taksi di Bandar Udara Juanda sesungguhnya sudah lebih dari cukup; -----

1.5.2.3 Bahwa YLPK juga menyimpulkan sebagai berikut; -----

a. 50% (lima puluh persen) pengguna jasa menyatakan tingkat tarif dengan pelayanan yang diberikan oleh operator taksi sudah sesuai;-----

b. 32% (tiga puluh dua persen) yang menyatakan tarif relatif tinggi;-----

c. 13% (tiga belas persen) responden mengatakan kurang sesuai dan; -----

d. 1% (satu persen) mengatakan penetapan tarif terlalu rendah;--

- 1.5.2.4 Bahwa dengan demikian asumsi harga tarif taksi dengan sistem zona di Bandara Juanda Surabaya tinggi dan tidak sesuai, tidak dapat dibuktikan karena 51% (lima puluh satu persen) dari hasil analisis YLPK mengatakan tarif tersebut sudah sesuai; -----
- 1.5.3. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor II menyatakan sebagai berikut; -----
- 1.5.3.1 Bahwa Terlapor II menerapkan tarif zona didasarkan pada ijin yang dikeluarkan Dinas Perhubungan Jatim nomor : 551.21 /507/105/2005 tanggal 17 Maret 2005, dan tarif zona yang diterapkan di bandara tidak hanya terjadi di Bandara Juanda Surabaya tetapi terjadi hampir diseluruh wilayah bandara di Indonesia dan tidak melanggar ketentuan tentang tarif zona dan tidak merugikan konsumen; -----
- 1.5.3.2 Bahwa secara khusus mengenai tarif di bandara ditegaskan dalam Pasal 243 UU Nomor 1 Tahun 2009 yang menyatakan besaran tarif jasa terkait pada bandara dikenakan tarif sesuai dengan jasa yang disediakan; -----
- 1.5.3.3 Bahwa berdasarkan survey YLPK Jatim bulan Desember 2009 disimpulkan harga tarif dengan sistem zona di Bandara Juanda Surabaya sudah sesuai; -----
- 1.5.3.4 Bahwa penggunaan tarif zona oleh Terlapor II tidak dapat dikatakan lebih mahal dibandingkan dengan tarif menggunakan Argometer, malah lebih memberikan kepastian dan keamanan bagi pengguna khususnya para wisatawan yang baru pertama kali datang ke Surabaya dan dalam kondisi jalan macet; -----
- 1.5.4. Bahwa berdasarkan fakta di atas, Majelis Komisi menyatakan sebagai berikut; -----
- 1.5.4.1 Bahwa Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan Struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum ditetapkan oleh Pemerintah; -----
- 1.5.4.2 Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan disebutkan taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer; -----
- 1.5.4.3 Bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang

Di Jalan Dengan Kendaraan Umum disebutkan Argometer yang disegel oleh instansi yang berwenang dan dapat berfungsi dengan baik serta ditera ulang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;-----

1.5.4.4 Bahwa tidak ada peraturan yang membedakan antara operasional taksi yang beroperasi di Bandara dengan Non Bandara, dan semua taksi yang beroperasi di luar bandara menggunakan argometer sesuai dengan ketentuan; -----

1.5.4.5 Bahwa meskipun hasil survey menyatakan tarif zona sudah sesuai tetapi tidak bisa dibandingkan dengan sistem argometer karena selama ini konsumen di Bandara Juanda tidak pernah diberi kesempatan untuk menggunakan taksi dengan argometer; -

1.5.4.6 Bahwa konsumen tidak diberikan pilihan untuk menggunakan taksi sistem argometer sesuai dengan ketentuan yang berlaku, karena di Bandara Juanda Surabaya hanya tersedia taksi yang menggunakan sistem zona yang secara jelas telah menyalahi ketentuan yang berlaku; -----

1.5.4.7 Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi sependapat dengan Tim Pemeriksa yang menyatakan konsumen telah dirugikan karena hanya terdapat Taksi yang menyediakan tarif dengan sistem zona sehingga dan tidak ada pilihan untuk menggunakan sistem argometer sesuai dengan ketentuan yang berlaku;-----

2. Menimbang Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan: -----

(1) *Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat; -----*

(2) *Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila: -----*

a. *barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau -----*

b. *mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau-----*

c. *satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu; -----*

3. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur dalam Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagai berikut:-----

- 3.1. **Pelaku Usaha;**-----
- 3.1.1. Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha menurut Pasal 1 angka 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah *orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi;*-----
- 3.1.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah;-----
- 3.1.2.1 Terlapor I yang merupakan badan hukum didirikan dan berkedudukan di Indonesia sebagaimana diuraikan pada butir 1.1.1.2 dan 1.1.1.3 Bagian Tentang Hukum;-----
- 3.1.2.2 Terlapor II yang merupakan badan hukum didirikan dan berkedudukan di Indonesia sebagaimana diuraikan pada butir 1.1.2.1 bagian Tentang Hukum;-----
- 3.1.2.3 Bahwa Terlapor I merupakan badan usaha milik negara yang memiliki hak eksklusif untuk mengelola jasa pelayanan kebandarudaraan di Bandara Juanda Surabaya;-----
- 3.1.2.4 Bahwa Terlapor II melakukan kegiatan usaha di bidang jasa angkutan umum berbentuk taksi berdasarkan izin operasi yang diperoleh dari Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur;-----
- 3.1.3. Bahwa dengan demikian, berdasarkan uraian pada butir 1.1 Bagian Tentang Hukum, maka unsur pelaku usaha telah **terpenuhi**;-----
- 3.2. **Penguasaan atas Produksi dan/atau Pemasaran Barang dan/atau Jasa;**-----
- 3.2.1. **Barang dan/atau Jasa;**-----
- 3.2.1.1 Bahwa yang dimaksud dengan jasa menurut Pasal 1 angka 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang menyatakan “*jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha;*”-----
- 3.2.1.2 Bahwa pasar produk yang dimaksud dalam perkara ini sebagaimana diuraikan dalam butir 1.2.1 adalah jasa angkutan umum taksi yang beroperasi di wilayah Bandara Juanda Surabaya;-----
- 3.2.1.3 Bahwa dengan demikian unsur Jasa **terpenuhi**.-----
- 3.2.2. **Penguasaan Atas Produksi dan/atau Pemasaran Barang dan/atau Jasa;**-----
- 3.2.2.1 Bahwa menurut Pasal 17 ayat 2 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan “*Pelaku usaha patut diduga atau*

dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila: -----

(a) barang dan/atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; -----

(b) mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan/atau jasa yang sama; atau-----

(c) suatu pelaku usaha atau suatu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang dan/atau jasa tertentu;-----

3.2.2.2 Bahwa Terlapor II berdasarkan Perjanjian Kerjasama dengan Terlapor I memiliki hak untuk mengelola operasional taksi Bandara Juanda Surabaya; -----

3.2.2.3 Bahwa berdasarkan definisi pasar bersangkutan sebagaimana diuraikan pada butir 1.2 Bagian Tentang Hukum maka Terlapor II menjadi satu-satunya perusahaan yang mengelola angkutan taksi di Bandara Juanda Surabaya, sebagaimana diuraikan pada butir 1.3 Bagian Tentang Hukum; -----

3.2.2.4 Bahwa dengan demikian, Unsur Penguasaan atas Produksi dan/atau Pemasaran Barang dan/atau Jasa **terpenuhi**.-----

3.3. **Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat;** -----

3.3.1. Bahwa yang dimaksud praktek monopoli menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: “*pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum*”;-----

3.3.2. Bahwa yang dimaksud pemusatan kekuatan ekonomi menurut Pasal 1 angka 6 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: “*penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan jasa*”; -----

3.3.3. Bahwa yang dimaksud persaingan usaha tidak sehat menurut Pasal 1 angka 6 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: “*persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha*”; -----

- 3.3.4. Bahwa Terlapor II sebagai pengelola jasa pelayanan taksi di Bandara Juanda Surabaya menetapkan tarif berdasarkan zona padahal aturan yang berlaku mengharuskan taksi menggunakan sistem argometer; -----
- 3.3.5. Bahwa di Bandara Juanda Surabaya hanya terdapat taksi yang menggunakan sistem zona, sehingga mengakibatkan konsumen dirugikan karena tidak ada pilihan untuk menggunakan taksi dengan sistem argometer sesuai dengan ketentuan yang berlaku sebagaimana diuraikan pada butir 1.5 Bagian Tentang Hukum;-----
- 3.3.6. Bahwa dengan demikian dapat disimpulkan terdapat praktek monopoli yang dilakukan Terlapor II dengan cara menetapkan tarif zona di Bandara Juanda Surabaya; -----
- 3.3.7. Bahwa dengan demikian, unsur Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat **terpenuhi**.-----
4. Menimbang Pasal 19 huruf a, dan d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan:
“Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat, berupa:-----
- a. menolak dan/atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; atau-----*
- d. melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu;-----*
5. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 19 huruf a Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur dalam Pasal 19 huruf a Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagai berikut:-----
- 5.1. **Pelaku Usaha;**-----
- 5.1.1. Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha menurut Pasal 1 angka 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah *orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi;*-----
- 5.1.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah Terlapor I sebagaimana dinyatakan dalam butir 1.1.1 bagian Tentang Hukum dan Terlapor II sebagaimana diuraikan pada 1.1.2. Bagian Tentang Hukum;-----
- 5.1.3. Bahwa Terlapor I merupakan perusahaan yang memiliki hak eksklusif untuk mengelola jasa pelayanan kebandarudaraan di Bandara Juanda Surabaya; -----

- 5.1.4. Bahwa Terlapor II memperoleh izin operasi taksi dan melakukan kerjasama dengan Terlapor I dalam pengelolaan taksi di Bandara Juanda Surabaya; -----
- 5.1.5. Bahwa dengan demikian, berdasarkan uraian pada butir 1.1. bagian Tentang Hukum, maka unsur Pelaku Usaha **terpenuhi**.-----
- 5.2. **Menolak dan/atau Menghalangi Pelaku Usaha Tertentu Untuk Melakukan Kegiatan Usaha Yang Sama Pada Pasar Bersangkutan;**-----
- 5.2.1. **Pelaku Usaha Tertentu**-----
- 5.2.1.1 Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha tertentu adalah operator angkutan taksi yang memiliki Izin Operasi dari Dinas LLAJ Provinsi Jawa Timur;-----
- 5.2.1.2 Bahwa berdasarkan data Dinas LLAJ Provinsi Jawa Timur terdapat kurang lebih 27 (dua puluh tujuh) operator taksi argometer yang tidak melakukan kegiatan operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya secara langsung;-----
- 5.2.1.3 Bahwa dengan demikian, unsur Pelaku Usaha Tertentu **terpenuhi**.-----
- 5.2.2. **Untuk Melakukan Kegiatan Usaha Yang Sama Pada Pasar Bersangkutan;**-----
- 5.2.2.1 Bahwa kegiatan usaha dalam perkara ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi di Bandara Juanda Surabaya; -----
- 5.2.2.2 Bahwa berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Terlapor I memiliki kewenangan untuk melakukan Pelayanan Jasa Penunjang kegiatan penerbangan yang salah satunya meliputi penyediaan jasa angkutan transportasi sebagai jasa penunjang lainnya yang secara langsung menunjang kegiatan penerbangan; -----
- 5.2.2.3 Bahwa dalam pelaksanaan operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya, Terlapor I telah melakukan kerjasama dengan Terlapor II untuk mengelola operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya, dan menerima bagi hasil dari kegiatan pengelolaan taksi sebesar 8% (delapan persen);-----
- 5.2.2.4 Bahwa meskipun Terlapor I memiliki kewenangan untuk menyediakan pelayanan Jasa Penunjang kegiatan penerbangan, tetapi Terlapor I sama sekali tidak terlibat dalam operasional taksi bandara dan tidak memiliki unit taksi yang dioperasikan di Bandara Juanda Surabaya; -----
- 5.2.2.5 Bahwa hanya Terlapor II yang melakukan Kegiatan Usaha Yang Sama Pada Pasar Bersangkutan, sedangkan Terlapor I

- tidak melakukan Kegiatan Usaha Yang Sama Pada Pasar Bersangkutan;-----
- 5.2.2.6 Bahwa dengan demikian unsur Kegiatan Usaha Yang Sama Pada Pasar Bersangkutan Terpenuhi untuk Terlapor II, sedangkan **Tidak terpenuhi untuk Terlapor I.**-----
- 5.2.3. **Menolak dan/atau menghalangi pelaku usaha tertentu;** -----
- 5.2.3.1 Bahwa Terlapor II dalam melaksanakan usahanya didasarkan pada kontrak dengan Terlapor I dan sama sekali dalam kontrak maupun ijin operasional taksi tersebut tidak ada satu klausula pun yang mengarah pada pembatasan, menolak maupun menghalang-halangi pelaku usaha lainnya; -----
- 5.2.3.2 Bahwa mekanisme pengaturan operasional jasa angkutan darat di bandara, baik yang menyangkut pemberian ijin, pembatasan maupun larangan operasionalnya merupakan kewenangan Terlapor I; -----
- 5.2.3.3 Bahwa tidak ditemukan adanya tindakan Terlapor II yang menolak dan atau menghalangi pelaku usaha lainnya untuk memperoleh ijin operasional dari Terlapor I; -----
- 5.2.3.4 Bahwa dengan demikian unsur menolak dan/atau menghalangi pelaku usaha tertentu **Tidak terpenuhi;** -----
6. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 19 huruf d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur dalam Pasal 19 huruf d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagai berikut:-----
- 6.1. **Pelaku Usaha;** -----
- 6.1.1. Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha menurut Pasal 1 angka 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah *orang perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk badan hukum atau bukan badan hukum yang didirikan dan berkedudukan atau melakukan kegiatan dalam wilayah hukum negara Republik Indonesia, baik sendiri maupun bersama-sama melalui perjanjian, menyelenggarakan berbagai kegiatan usaha dalam bidang ekonomi;* -----
- 6.1.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah Terlapor I sebagaimana dinyatakan dalam butir 1.1.1 bagian Tentang Hukum; -----
- 6.1.3. Bahwa Terlapor I merupakan perusahaan yang memiliki hak eksklusif untuk mengelola jasa pelayanan kebandarudaraan di Bandara Juanda Surabaya; -----

- 6.1.4. Bahwa dengan demikian, berdasarkan uraian pada butir 1.1. bagian Tentang Hukum, maka unsur Pelaku Usaha **terpenuhi**.-----
- 6.2. Pelaku Usaha Tertentu**-----
- 6.2.1. Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha tertentu adalah operator angkutan taksi yang memiliki Izin Operasi dari Dinas LLAJ Provinsi Jawa Timur;-----
- 6.2.2. Bahwa berdasarkan data Dinas LLAJ Propinsi Jawa Timur terdapat kurang lebih 27 (dua puluh tujuh) operator taksi argometer yang tidak melakukan kegiatan operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya secara langsung;-----
- 6.2.3. Bahwa dengan demikian, unsur Pelaku Usaha Tertentu terpenuhi. -----
- 6.3. Praktek Diskriminasi**-----
- 6.3.1. Bahwa berdasarkan Putusan KPPU Perkara Nomor 07/KPPU-L/2004 tentang Perkara Divestasi Very Large Crude Carrier (VLCC) yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, yang dimaksud dengan praktek diskriminasi adalah tindakan, sikap, dan perlakuan yang berbeda terhadap pelaku usaha untuk mendapatkan kesempatan yang sama. Dengan demikian praktek diskriminasi tidak selalu berarti tindakan, sikap, dan perlakuan yang seharusnya, tetapi juga berupa tindakan, sikap, dan perlakuan yang seharusnya;-----
- 6.3.2. Bahwa Terlapor I sebagai pihak yang memberikan izin penyelenggaraan transportasi darat di Bandara Juanda Surabaya mengetahui kuota yang dimiliki oleh Terlapor II, tetapi menyatakan tidak mengenal PT Prima Bahari Juanda yang merupakan pihak yang memiliki 100 (seratus) unit taksi dengan nama Taksi Wing; -----
- 6.3.3. Bahwa tidak ada bentuk kerjasama yang dibuat antara Terlapor I dengan PT Prima Bahari Juanda sampai dengan tahun 2009 yang menunjukkan Terlapor I sengaja membiarkan Terlapor II untuk tetap menjadi pengelola tunggal dalam pengoperasian taksi Bandara Juanda Surabaya;-----
- 6.3.4. Bahwa meskipun pengajuan permohonan DPC Organda Surabaya disampaikan setelah adanya penambahan armada oleh PT Prima Bahari Juanda, tetapi penolakan permohonan tersebut merupakan suatu kondisi yang bertolak belakang dengan adanya penambahan armada Taksi Wing karena pada saat terjadi lonjakan penumpang, Terlapor I tidak pernah menawarkan kepada DPC Organda Surabaya dan anggotanya untuk mengisi kelebihan jumlah penumpang di Bandara Juanda Surabaya; -----
- 6.3.5. Bahwa dengan demikian, unsur Melakukan Praktek Diskriminasi Terhadap Pelaku Usaha Tertentu **terpenuhi**.-----

- 6.4. **Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat**-----
- 6.4.1. Bahwa yang dimaksud praktek monopoli menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: *“pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum”*;-----
- 6.4.2. Bahwa yang dimaksud pemusatan kekuatan ekonomi menurut Pasal 1 angka 3 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: *“penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan jasa”*; -----
- 6.4.3. Bahwa yang dimaksud persaingan usaha tidak sehat menurut Pasal 1 angka 6 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: *“persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa yang dilakukan dengan cara tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan usaha”*; -----
- 6.4.4. Bahwa Terlapor I hanya memberikan ijin operasional kepada Terlapor II yang menggunakan sistem zona, sehingga mengakibatkan kerugian umum karena konsumen tidak diberikan pilihan untuk menggunakan taksi sistem argometer sesuai dengan ketentuan yang berlaku; -----
- 6.4.5. Bahwa di Bandara Juanda Surabaya hanya tersedia taksi yang menggunakan sistem zona yang secara jelas telah menyalahi ketentuan yang berlaku sebagaimana diuraikan pada butir 1.5.4 Bagian Tentang Hukum; -----
- 6.4.6. Bahwa dengan demikian, unsur Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat **terpenuhi**.-----
7. Menimbang bahwa sebelum memutuskan, Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut;-----
- 7.1. Bahwa Majelis Komisi memperhatikan peran serta dan keberadaan Terlapor II dalam pengelolaan taksi di Bandara Juanda Surabaya telah dilakukan sejak tahun 1979; -----
- 7.2. Bahwa Majelis Komisi tetap memperhatikan keberadaan 516 (lima ratus enam belas) unit taksi yang telah dioperasikan oleh Terlapor II di Bandara Juanda Surabaya; -----
- 7.3. Bahwa Majelis Komisi tetap memperhatikan *load factor* penumpang taksi di Bandara Juanda Surabaya, dan layanan yang diberikan kepada konsumen agar tetap memperhatikan keamanan, kenyamanan dan keselamatan penumpang dengan tetap mengikuti peraturan yang berlaku; -----

- 7.4. Bahwa dalam operasionalnya, Taksi Prima dan Taksi Wing belum mengikuti aturan sebagaimana di jelaskan dalam terkait dengan persyaratan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003, Pasal 29 yaitu tentang ciri-ciri pelayanan taksi antara lain;-----
- a. Tulisan “**TAKSI**” yang ditempatkan di atas atap bagian luar kendaraan dan harus menyala dengan warna putih atau kuning apabila dalam keadaan kosong dan padam apabila argometer dihidupkan; -----
 - b. Argometer yang disegel oleh instansi yang berwenang dan dapat berfungsi dengan baik serta ditera ulang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku; -----
- 7.5. Bahwa Terlapor II memperoleh izin operasi yang dikeluarkan oleh Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur dengan bentuk **Izin Operasi Angkutan Taksi Bandara**, padahal berdasarkan ketentuan yang berlaku hanya dikenal istilah **Izin Operasi Angkutan Taksi**;-----
- 7.6. Bahwa penetapan tarif zona yang dikenakan oleh Terlapor II telah mendapat persetujuan dari Dinas Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur melalui surat No. 551.21/504/105/2005 tanggal 15 Maret 2005, padahal berdasarkan peraturan yang berlaku taksi harus menggunakan sistem argometer; -
- 7.7. Bahwa mengingat kegiatan operasi taksi di Bandara Juanda Surabaya melibatkan banyak pihak terkait, Majelis Komisi mempertimbangkan memberi waktu yang cukup kepada Terlapor I dan Terlapor II untuk melaksanakan Putusan ini; -----
- 7.8. Bahwa Terlapor I dan Terlapor I telah bertindak kooperatif selama pemeriksaan dilakukan dan adanya iktikad untuk melakukan perubahan sesuai dengan ketentuan yang berlaku;-----
8. Menimbang bahwa sebagaimana tugas Komisi yang dimaksud dalam Pasal 35 huruf e Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi merekomendasikan kepada Komisi untuk memberikan saran dan pertimbangan kepada:-----
- 8.1. Administrator Bandara Internasional Juanda Surabaya selaku Pejabat pemegang fungsi pemerintah dan fungsi koordinasi dari tugas pemerintah di bandara umum, untuk mengawasi pelaksanaan kegiatan jasa layanan taksi bandara agar lebih tertib; -----
 - 8.2. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur selaku Pejabat yang berwenang menerbitkan Izin Operasi Taksi untuk: -----
 - 8.2.1 Menyelesaikan proses penerbitan Izin Operasi Taksi Bandara kepada Terlapor II sesuai dengan peraturan yang berlaku;-----
 - 8.2.2 Menyeragamkan pola tarif taksi di Bandara Juanda Surabaya sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku; -----

9. Menimbang bahwa perkara ini tidak dalam ruang lingkup kegiatan dan atau perbuatan dan atau perjanjian yang dikecualikan sebagaimana dimaksud Pasal 50 huruf a Undang-undang No. 5 Tahun 1999; -----
10. Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan di atas, maka mengingat Pasal 43 ayat (3) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi: -----

MEMUTUSKAN

1. **Menyatakan Terlapor I: PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 19 huruf d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----**
2. **Menyatakan Terlapor II: Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----**
3. **Menyatakan Terlapor I: PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya dan Terlapor II: Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya tidak terbukti melanggar Pasal 19 huruf a Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----**
4. **Memerintahkan Terlapor I: PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya dan Terlapor II: Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya untuk menerapkan tarif argometer dalam operasional taksi di Bandara Juanda Surabaya selambat-lambatnya 1 (satu) tahun setelah Putusan ini memiliki kekuatan hukum tetap; -----**
5. **Memerintahkan Terlapor I: PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya untuk membuka kesempatan kepada operator taksi yang telah memiliki Izin Operasi dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur untuk mendapatkan Izin Berusaha sebagai penyedia layanan jasa taksi di lingkungan Bandara Internasional Juanda Surabaya dengan tetap mempertimbangkan *load factor* penumpang dengan ketersediaan armada taksi selambat-lambatnya 3 (tiga) tahun setelah Putusan ini memiliki kekuatan hukum tetap;-----**
6. **Menghukum Terlapor I: PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Juanda Surabaya dan Terlapor II: Primer Koperasi Angkatan Laut Surabaya membayar denda masing-masing sebesar Rp 1.000.000.000,- (satu milyar rupiah) apabila melanggar butir 4 (empat) dan 5 (lima) amar Putusan ini, yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran**

di bidang persaingan usaha Kementerian Perdagangan Sekretariat Jenderal Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank pemerintah dengan kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha). -----

Demikian putusan ini ditetapkan melalui musyawarah dalam Sidang Majelis Komisi pada hari Senin, tanggal 29 Maret 2010 dan dibacakan di muka persidangan yang dinyatakan terbuka untuk umum pada hari Selasa tanggal 30 Maret 2010 oleh Majelis Komisi yang terdiri dari Ir. H.Tadjuddin Noer Said, sebagai Ketua Majelis, Ir. Dedie S. Martadisastra, S.E. M.M. dan Didik Akhmadi, Ak., M.Comm, masing-masing sebagai Anggota Majelis, dengan dibantu oleh Dewi Meryati, S.Kom sebagai Panitera. -----

Ketua Majelis,

ttd

Ir. H. Tadjuddin Noer Said

Anggota Majelis,

ttd

Ir. Dedie S. Martadisastra, S.E. M.M

Anggota Majelis,

ttd

Didik Akhmadi, Ak., M.Comm.

Panitera,

ttd

Dewi Meryati, S.Kom.

Salinan sesuai dengan aslinya:
SEKRETARIAT KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA
Plt. Sekretaris Jenderal,

Mokhamad Syuhadhak