



PUTUSAN

Perkara Inisiatif Nomor : 05/KPPU-I/2003

Komisi Pengawas Persaingan Usaha selanjutnya disebut **Komisi** yang memeriksa dugaan pelanggaran terhadap Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat selanjutnya disebut UU No. 5 Tahun 1999, yang diduga dilakukan oleh:-----

1. **PT. Steady Safe, Tbk**, yang beralamat kantor di Gedung Istana Kana Lantai 2 Jalan R.P. Soeroso Nomor 24 Jakarta 10330, selanjutnya disebut **Terlapor I**;-----
2. **PT. Mayasari Bakti**, yang beralamat kantor di Jalan Raya Bogor Kilometer 24 Nomor 71 Cijantung Jakarta Timur, selanjutnya disebut **Terlapor II**;-----
3. **Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (Perum PPD)**, yang beralamat kantor di Jalan Raya Halim Perdana Kusuma Nomor 1 Jakarta Timur, selanjutnya disebut **Terlapor III**;-----
4. **PT. Bianglala Metropolitan**, yang beralamat kantor di Jalan Raya Cilandak KKO Nomor 112, selanjutnya disebut **Terlapor IV**;-----
5. **PT. Pahala Kencana**, yang beralamat kantor di Jalan Bukit Gading Raya Blok C Nomor 1 Kelapa Gading Jakarta Utara, selanjutnya disebut **Terlapor V**;-----
6. **PT. AJA Putra**, yang beralamat kantor di Jalan M.H. Thamrin Nomor 5 Cikokol Tangerang, selanjutnya disebut **Terlapor VI**;-----

telah mengambil putusan sebagai berikut :-----

MAJELIS KOMISI PENGAWAS PERSAINGAN USAHA, yang selanjutnya disebut **Majelis Komisi**:-----

Setelah mendengar keterangan para Terlapor:-----

Setelah mendengar keterangan Saksi-Saksi;-----

Setelah mendengar keterangan Pemerintah;-----

Setelah meneliti dokumen-dokumen;-----

Setelah melakukan penyelidikan;-----

TENTANG DUDUK PERKARA

1. Menimbang bahwa hasil monitoring yang dilakukan mulai tanggal 20 Februari 2003 sampai dengan tanggal 10 Juni 2003 terhadap dugaan kartel harga yang dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Jalan Raya, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
 - 1.1. Bahwa Dewan Pimpinan Daerah Organda Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta (DPD Organda DKI Jakarta) telah melakukan penetapan tarif Bus Kota Patas AC sebesar Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) dengan menerbitkan Surat Keputusan Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 tanggal 5 September 2001 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Umum Bus Kota Patas AC di wilayah DKI Jakarta;-----
 - 1.2. Bahwa secara kronologis, sebagaimana tercantum dalam Surat Keputusan tersebut, dapat dijelaskan sebagai berikut :-----
 - 1.2.1. Bahwa pada tanggal 20 Juni 2001 DPD Organda DKI Jakarta Unit Bus Kota telah mengajukan permohonan kepada Ketua DPD Organda DKI Jakarta mengenai Keputusan Tarif Bus Kota Patas AC. Permohonan serupa diajukan kembali pada tanggal 27 Agustus 2001;-----
 - 1.2.2. Bahwa pada tanggal 27 Juni 2001 DPD Organda DKI mengajukan permohonan kepada Gubernur Propinsi DKI Jakarta untuk Konsultasi Tarif Bus Kota Patas AC. Permohonan serupa diajukan kembali pada tanggal 13 Juli 2001;-----
 - 1.2.3. Bahwa butir 4 dalam surat persetujuan yang diterbitkan oleh DPRD DKI Jakarta tanggal 10 Juli 2001 perihal Laporan Tim Kerja Tarif Angkutan, menyatakan bahwa Penetapan Tarif Bus Kota Patas AC ditentukan oleh Penyedia Jasa Angkutan setelah berkonsultasi dengan Pemda DKI Jakarta;-
 - 1.2.4. Bahwa pada tanggal 13 Agustus 2001 telah diselenggarakan Rapat Konsultasi DPD Organda DKI Jakarta dengan Wakil Gubernur Propinsi DKI Jakarta Bidang Pembangunan, Dinas LLAJ Propinsi DKI Jakarta dan Biro Binekda Propinsi DKI Jakarta;-----
 - 1.2.5. Bahwa pada tanggal 15 Agustus 2001 terjadi Kesepakatan Bersama Para Pengusaha Bus Kota perihal Penyesuaian Tarif Bus Kota Patas AC dari Rp 2.500,- (*dua ribu lima ratus rupiah*) menjadi Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) per penumpang;-----
 - 1.2.6. Bahwa pada tanggal 4 September 2001 Gubernur Propinsi DKI Jakarta telah mengeluarkan surat Nomor: 2640/-1.811.33 tanggal 4 September 2001 perihal Penyesuaian Tarif Angkutan;-----

- 1.2.7. Bahwa pada tanggal 5 September 2001 DPD Organda DKI Jakarta telah menerbitkan Surat Keputusan Nomor : Skep-115/DPD/IX/2001 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta;--
- 1.3. Bahwa pada tanggal 24 Mei 2002 terjadi Kesepakatan Bersama Para Pengusaha Bus Kota tentang kenaikan Tarif Bus Kota Patas AC dari Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) menjadi Rp 4.500,- (*empat ribu lima ratus rupiah*) per penumpang. Kesepakatan Bersama Para Pengusaha Bus Kota ini hingga sekarang masih belum terlaksana. Para Pengusaha Bus Kota tersebut masing-masing adalah :-----
 - 1.3.1. Perum PPD;-----
 - 1.3.2. PT. Mayasari Bakti;-----
 - 1.3.3. PT. Bianglala Metropolitan;-----
 - 1.3.4. PT. Steady Safe, Tbk.;-----
 - 1.3.5. PT. Pahala Kencana;-----
 - 1.3.6. PO. Agung Bhakti/Setja Bhakti;-----
- 2. Menimbang bahwa terhadap hasil monitoring tersebut, Tim Monitoring merekomendasikan kepada Komisi untuk melakukan Pemeriksaan Pendahuluan terhadap dugaan pelanggaran Pasal 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh pengusaha bus kota di DKI Jakarta;-----
- 3. Menimbang bahwa Komisi melakukan Pemeriksaan Pendahuluan berdasarkan Penetapan Komisi Nomor 08/PEN/KPPU/VI/2003 tentang Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Inisiatif Nomor 05/KPPU-I/2003 atas dugaan pelanggaran terhadap Pasal 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh pengusaha bus kota di DKI Jakarta, dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kerja terhitung mulai tanggal 16 Juni 2003 sampai dengan tanggal 25 Juli 2003;-----
- 4. Menimbang bahwa untuk itu kemudian Komisi berdasarkan Keputusan Nomor: 43/KEP/KPPU/VI/2003 menugaskan Dr. Ir. Bambang P. Adiwiyoto, M.Sc. sebagai Ketua Tim Pemeriksa, Ir. H. Mohammad Iqbal, dan Ir. H. Tadjuddin Noersaid masing-masing sebagai Anggota Tim; dan untuk membantu tugas Tim Pemeriksa, Direktur Eksekutif berdasarkan Surat Tugas Nomor 08/SET/DE/ST/VI/2003 menugaskan Ando Fahda Aulia, S.E., Dewi Sita Yuliani, S.T., Harun Al Rasyid, S.H., M.H., Setya Budi Yulianto, S.H., dan Siswanto, S.P. masing-masing sebagai Investigator serta Endah Widwianingsih, S.H., dan Muhammad Hadi Susanto, S.H. masing-masing sebagai Notulis;-----
- 5. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa telah mendengar keterangan dari para Terlapor;-----

6. Menimbang bahwa selanjutnya identitas serta keterangan para Terlapor telah dicatat dalam Berita Acara Pemeriksaan (selanjutnya disebut BAP);-----
7. Menimbang bahwa setelah melakukan Pemeriksaan Pendahuluan selama 30 (tiga puluh) hari kerja terhitung mulai tanggal 16 Juni 2003, Tim Pemeriksa merekomendasikan agar Komisi melakukan Pemeriksaan Lanjutan terhadap Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, Terlapor IV, Terlapor V, dan Terlapor VI atas dugaan pelanggaran Pasal 5 UU No. 5 Tahun 1999;-----
8. Menimbang bahwa terhadap rekomendasi Tim Pemeriksa Pemeriksaan Pendahuluan, maka Komisi berdasarkan Penetapan Nomor 13/PEN/KPPU/VII/2003 menetapkan untuk melanjutkan pemeriksaan Perkara Inisiatif Nomor 05/KPPU-I/2003 dalam jangka waktu 60 (enam puluh) hari kerja terhitung mulai tanggal 28 Juli 2003 sampai dengan tanggal 21 Oktober 2003 dan dapat diperpanjang paling lama 30 (tiga puluh) hari kerja;-----
9. Menimbang bahwa untuk itu kemudian Komisi berdasarkan Keputusan Nomor: 64/KEP/KPPU/VII/2003 menugaskan Dr. Ir. Bambang P. Adiwiyoto, M.Sc. sebagai Ketua Majelis Komisi, Ir. H. Mohammad Iqbal, dan Ir. H. Tadjuddin Noersaid masing-masing sebagai Anggota Majelis Komisi, dan untuk membantu tugas Majelis Komisi, Direktur Eksekutif berdasarkan Surat Tugas Nomor 13/SET/DE/ST/VII/2003 menugaskan Dewi Sita Yuliani, S.T., Harun Al Rasyid, S.H., M.H., Setya Budi Yulianto, S.H., Siswanto, S.P., dan Verry Iskandar, S.H. masing-masing sebagai Investigator serta Endah Widwianingsih, S.H., dan Muhammad Hadi Susanto, S.H. masing-masing sebagai Panitera;-----
10. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Lanjutan, Majelis Komisi telah mendengar keterangan dari para Terlapor, Saksi-saksi, dan pihak pemerintah;-----
11. Menimbang bahwa setelah jangka waktu 60 (enam puluh) hari kerja Pemeriksaan Lanjutan, Majelis Komisi memandang perlu untuk memperpanjang jangka waktu Pemeriksaan Lanjutan terhitung dari tanggal 22 Oktober 2003 sampai dengan tanggal 9 Desember 2003 dengan Keputusan Majelis Komisi Perkara Inisiatif No.: 05/KPPU-I/2003 Nomor: 04/KEP/KMK-PL/KPPU/X/2003 tanggal 22 Oktober 2003;-----
12. Menimbang bahwa selanjutnya identitas serta keterangan Saksi dan Terlapor telah dicatat dalam BAP;-----
13. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan telah didapatkan, diteliti dan atau dinilai 60 (enam puluh) surat dan atau dokumen;-----
14. Menimbang bahwa pada akhirnya Majelis Komisi mempunyai bukti yang cukup untuk memutuskan perkara ini;-----

TENTANG PERTIMBANGAN HUKUM

1. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Tim Pemeriksa pada tanggal 24 Juni 2003 dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Terlapor I yang diwakili oleh Lanny Himawan selaku Direktur dan Ibnu Susanto selaku *Asisten Vice President* Bagian Operasional menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
 - 1.1. Bahwa Terlapor I berdiri pada tahun 1972, bergerak dalam bidang usaha transportasi taksi. Perusahaan mulai mengembangkan usaha transportasi bus kota, baik Patas AC maupun non AC sekitar tahun 1994 – 1995; -----
 - 1.2. Bahwa ijin trayek untuk bus kota untuk wilayah DKI Jakarta diperoleh pada tahun 1995, yang di dalamnya juga memuat ketentuan mengenai jumlah unit bus kota yang akan dioperasikan; -----
 - 1.3. Bahwa ijin trayek untuk bus kota di wilayah DKI Jakarta dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta;-----
 - 1.4. Bahwa Organda yang mewakili seluruh perusahaan bus, meskipun tidak semua perusahaan bus kota menjadi anggota Organda, akan memberikan pertimbangan berkenaan dengan proses ijin trayek dan penentuan jumlah unit bus kota;-----
 - 1.5. Bahwa penambahan jumlah unit bus kota dalam suatu trayek dilakukan melalui proses permohonan. Demikian pula dengan perubahan trayek dilakukan melalui proses permohonan yang diajukan dalam jangka waktu kurang lebih 1 (satu) bulan;-----
 - 1.6. Bahwa penentuan jumlah unit bus kota yang beroperasi pada suatu trayek dilakukan dengan cara permohonan oleh pengusaha kepada Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta yang didahului adanya survey trayek terhadap jarak tempuh dan pangsa pasar, selanjutnya Tim Trayek Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta akan melakukan survey ulang;-----
 - 1.7. Bahwa pada masing-masing trayek yang dimiliki oleh Terlapor I saat ini terdapat perusahaan lain yang mengoperasikan bus kota Patas AC untuk trayek yang sama;-
 - 1.8. Bahwa tarif bus kota Patas AC yang diberlakukan Terlapor I saat ini adalah Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) per penumpang yang didasarkan pada Surat Keputusan Organda Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 tanggal 5 September 2001 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Bus Kota Patas AC di wilayah DKI Jakarta;---

- 1.9. Bahwa beberapa pengusaha menerapkan tarif di atas Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) karena melalui jalan tol;-----
- 1.10. Bahwa tarif bus kota Patas AC yang berlaku saat ini memang terpaksa dan terlalu rendah, karena dalam penentuan tarif bus kota Patas AC, Terlapor I harus berkoordinasi dengan Organda dan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta;-----
- 1.11. Bahwa kemungkinan salah satu dasar diterbitkannya Surat Keputusan Organda Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 adalah terjadinya kesepakatan bersama para pengusaha bus kota perihal penyesuaian tarif bus kota Patas AC dari Rp 2.500,- (*dua ribu lima ratus rupiah*) menjadi Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) per penumpang pada tanggal 15 Agustus 2001;-----
- 1.12. Bahwa pihak-pihak yang ikut dalam kesepakatan tanggal 15 Agustus 2001 tersebut selain Terlapor I adalah Terlapor II, Terlapor IV, dan Terlapor V;-----
- 1.13. Bahwa pengusaha akan mendapat teguran dan bahkan bus kota akan dikandangkan, apabila menerapkan tarif di atas Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*);-----
- 1.14. Bahwa kesepakatan bersama para pengusaha bus kota tentang kenaikan tarif bus kota Patas AC dari Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) menjadi Rp 4.500,- (*empat ribu lima ratus*) per penumpang belum direalisasikan, karena tidak mendapatkan persetujuan dari Gubernur Propinsi DKI Jakarta;-----
- 1.15. Bahwa apabila tarif bus kota Patas AC diserahkan kepada operator, maka Terlapor I akan memberikan pelayanan yang lebih baik, bahkan mungkin tarif lebih murah apabila jaraknya lebih dekat;-----
2. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Tim Pemeriksa pada tanggal 25 Juni 2003 dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Terlapor II yang diwakili oleh Drs. H. Atin Soetisna selaku Direktur Umum, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 2.1. Bahwa pada awalnya Terlapor II berbentuk perusahaan otobus (PO) yang berdiri pada tahun 1960, dan tahun 1969 berubah menjadi Perseroan Terbatas (PT) dan saat ini telah disesuaikan dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas;-----
- 2.2. Bahwa Terlapor II bergerak dalam usaha transportasi bus kota yang terdiri dari Patas AC, Patas non AC, dan Reguler;-----
- 2.3. Bahwa Terlapor II memiliki sekitar 1.700 (seribu tujuh ratus) bus sesuai ijin dengan perincian bus reguler antara 250–280 bus, bus Patas non AC sekitar 400 (empat ratus) bus, dan bus Patas AC sekitar 400 (empat ratus) bus. Saat ini bus

yang beroperasi hanya sekitar 65% (enam puluh lima persen) dari total bus yang dimiliki;-----

- 2.4. Bahwa ijin trayek diperoleh dengan cara mengajukan kepada Pemerintah Propinsi DKI Jakarta (dahulu DLLAJ sekarang menjadi Dinas Perhubungan), kemudian diolah oleh Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta dan dipertimbangkan apakah rute atau trayek tersebut dapat dilayani, termasuk perusahaan sejenis yang melayani rute tersebut;-----
- 2.5. Bahwa perusahaan mengajukan usul untuk trayek baru dan Pemerintah (agar disesuaikan dan konsisten) yang menentukan;-----
- 2.6. Bahwa ijin operasi diperpanjang 1 (satu) tahun sekali, sedangkan ijin usaha diperpanjang 5 (lima) tahun sekali;-----
- 2.7. Bahwa tidak ada operator lain pada masing-masing trayek bus kota Patas AC yang dimiliki oleh Terlapor II, kecuali untuk bus kota reguler atau Patas non AC mungkin ada;-----
- 2.8. Bahwa tarif bus kota Patas AC yang berlaku saat ini adalah Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) meskipun praktek di lapangan akan ada tambahan apabila melewati jalan tol, yang besarnya tergantung dari tarif masuk tol tersebut;-----
- 2.9. Bahwa tarif yang berlaku saat ini jelas berada di bawah biaya pokok angkutan. Menurut perhitungan Terlapor II tarif yang ideal saat ini adalah antara Rp 4.800,- (*empat ribu delapan ratus rupiah*) sampai dengan Rp 5.040,- (*lima ribu empat puluh rupiah*);-----
- 2.10. Bahwa proses penentuan tarif bus kota Patas AC Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) dimulai dengan pengajuan dari pihak pengusaha, selanjutnya dilakukan pembahasan dengan melibatkan Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta. Agar tidak berbeda-beda dalam pengajuan tarif yang akan menimbulkan kesulitan dan akan banyak mengeluarkan surat mengenai tarif, maka dibuat perhitungan sesuai kesepakatan bersama;-----
- 2.11. Bahwa proses pembahasan untuk menentukan tarif bus kota Patas AC sebesar Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) tersebut dilakukan oleh 7 (tujuh) operator pada tanggal 15 Agustus 2001, meskipun tidak dituangkan dalam sebuah kesepakatan yang ditandatangani bersama;-----

- 2.12. Bahwa surat Gubernur Propinsi DKI Jakarta yang ditujukan kepada Organda menyatakan agar DPD Organda DKI Jakarta menerbitkan surat mengenai kenaikan tarif disertai dengan saran peningkatan pelayanan dan lain-lain;-----
- 2.13. Bahwa Pemerintah Propinsi DKI Jakarta melarang pengusaha bus kota menaikkan tarif dan apabila melanggar kemungkinan akan ditangkap;-----
- 2.14. Bahwa pada tanggal 24 Mei 2002 ada kesepakatan dari 7 (tujuh) operator untuk menaikkan tarif menjadi Rp 4.500,- (*empat ribu lima ratus rupiah*) yang diajukan melalui Organda kepada Pemerintah Propinsi DKI Jakarta, namun sampai sekarang belum terealisasi karena tidak mendapat persetujuan;-----
3. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Tim Pemeriksa pada tanggal 26 Juni 2003 dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Terlapor III yang diwakili oleh Drs. Darius Djana selaku Direktur Utama, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:----
- 3.1. Bahwa sejarah Terlapor III dimulai dari suatu perusahaan pada jaman Belanda sekitar tahun 1930, yang kemudian berubah nama menjadi Perusahaan Pengangkutan Jakarta, dan selanjutnya berkembang menjadi Perusahaan Negara. Pada tahun 1984 berubah menjadi Perum, dan telah disempurnakan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 21 Tahun 2000;-----
- 3.2. Bahwa fokus usaha Terlapor III adalah pengangkutan bus kota dan angkutan wisata. Pada saat ini Terlapor memiliki kurang lebih 500 (lima ratus) bus kota;-----
- 3.3. Bahwa trayek bus kota Patas AC yang dimiliki Terlapor III sekitar 15 (lima belas), dan pada trayek tersebut ada pesaing meskipun tidak 100% (seratus persen) sama;--
- 3.4. Bahwa ijin trayek dikeluarkan oleh Gubernur Propinsi DKI Jakarta, namun Gubernur kemudian memberikan kewenangan kepada kepala dinasny;-----
- 3.5. Bahwa salah satu pertimbangan SK Organda Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 adalah adanya kesepakatan bersama para pengusaha bus kota pada tanggal 15 Agustus 2001, namun tidak dijumpai adanya dokumen tertulisnya. Pada prinsipnya Organda tidak akan mengeluarkan keputusan sebelum diadakan pertemuan dengan anggotanya;-----
- 3.6. Bahwa tarif bus kota Patas AC sebesar Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) diusulkan oleh operator melalui Organda kepada Pemerintah Propinsi DKI Jakarta, meskipun sebenarnya sesuai ketentuan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, penentuan tarif diserahkan kepada operator. Pemerintah

Propinsi DKI Jakarta dalam hal ini akan memberikan rekomendasi terhadap hal tersebut;-----

4. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Tim Pemeriksa pada tanggal 26 Juni 2003 dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Terlapor IV yang diwakili oleh Ir. Wahid Sukanto selaku Wakil Direktur Utama, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
 - 4.1. Bahwa Terlapor IV didirikan pada tahun 1992, bergerak di bidang transportasi darat angkutan bus kota Patas AC dan non AC, serta menyewakan bus. Pada tahun 1993 merealisasikan 25 (dua puluh lima) bus kota Patas AC;-----
 - 4.2. Bahwa pada saat ini Terlapor IV sedang mengembangkan bus luar kota (antar kota antar Propinsi). Selama ini telah mengoperasikan 200 (dua ratus) bus yang terdiri dari 115 (seratus lima belas) bus kota Patas AC dan sisanya bus kota non AC;-----
 - 4.3. Bahwa Terlapor IV memiliki ijin prinsip dari Gubernur Propinsi DKI Jakarta sebanyak 300 (tiga ratus) bus, namun krisis ekonomi menyebabkan belum terpenuhinya ijin tersebut. Sejak tahun 1998 hingga saat ini belum pernah melakukan peremajaan bus kota Patas AC;-----
 - 4.4. Bahwa trayek yang dimiliki Terlapor IV adalah Ciputat – Kota, Ciputat – Senen, Ciledug – Kota, Ciledug – Senen, Blok M – Tanah Abang, dan masih dalam proses adalah trayek Pulo Gadung – Kota;-----
 - 4.5. Bahwa tidak ada 2 (dua) perusahaan yang mempunyai trayek 100% sama untuk bus kota Patas AC;-----
 - 4.6. Bahwa prosedur memperoleh ijin trayek dilakukan dengan melakukan pembahasan internal DPD Organda DKI Jakarta, yang selanjutnya rekomendasi Organda tersebut akan diajukan ke Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta. Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta akan menentukan dikeluarkannya ijin trayek setelah menerima masukan dari Tim Trayek Organda dan Tim Trayek Dinas Perhubungan DKI Jakarta;-----
 - 4.7. Bahwa pembahasan dalam internal Organda dimaksudkan agar tidak terjadi tumpang tindih dan keributan di kemudian hari;-----
 - 4.8. Bahwa belum pernah terjadi pengusaha menentukan sendiri-sendiri tarif bus kota Patas AC. Proses yang terjadi adalah adanya pembahasan tarif dalam internal Organda yang kemudian oleh Organda diusulkan kepada pemerintah;-----

- 4.9. Bahwa tarif bus kota Patas AC menjadi Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) disebabkan adanya kenaikan bahan bakar dan kenaikan harga *spare parts*, yang kemudian ditanggapi Organda dengan melakukan pembahasan untuk menghitung kenaikan tersebut dan selanjutnya diajukan kepada Gubernur Propinsi DKI Jakarta;-----
- 4.10. Bahwa angka Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) sebenarnya adalah perhitungan rata-rata biaya pokok kendaraan, sedangkan pihak yang menentukan angka tersebut menjadi tarif adalah Gubernur Propinsi DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta. Selanjutnya Gubernur Propinsi DKI Jakarta mengirimkan surat kepada Organda dan kemudian Organda mengeluarkan Surat Keputusan Nomor Skep-115/DPD/IX/2001;-----
- 4.11. Bahwa tarif Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) tersebut dirasakan sudah tidak wajar lagi, jika dihitung sekarang rata-rata biaya pokoknya sudah mencapai Rp 5.000,- (*lima ribu rupiah*) Perhitungan ini sudah diajukan kepada Gubernur Propinsi DKI Jakarta, namun sampai saat ini belum ada jawaban;-----
- 4.12. Bahwa mekanisme penentuan tarif bus kota Patas AC berdasarkan peraturan pemerintah tidak sama dengan mekanisme pada bus kota non AC, namun kondisi sekarang tidak seperti itu, dan apabila pengusaha tetap bersikeras kemungkinan akan terjadi keributan;-----
5. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Tim Pemeriksa pada tanggal 17 Juli 2003 dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Terlapor V yang diwakili oleh Djonni Anwar Chrijanto selaku Direktur Utama, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 5.1. Bahwa Terlapor V didirikan di Kudus pada tahun 1972, awalnya bergerak di bidang transportasi bus malam Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) yang dimulai di Jawa Tengah, kemudian Jakarta, Bali, dan Sumatera. Tahun 1995 Terlapor V pindah kantor ke Jakarta;-----
- 5.2. Bahwa Terlapor V mempunyai ijin operasi untuk 3 (tiga) jenis bus, yaitu bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), Antara Kota Dalam Propinsi (AKDP), dan bus kota, serta belum lama ini memperoleh ijin untuk bus pariwisata. Mulai masuk ke bisnis bus kota reguler dan Patas AC tahun 1997. Investasi pertama untuk bus kota adalah 108 (seratus delapan) unit, yang terbagi menjadi 100 (seratus) bus beroperasi dan 8 (delapan) bus cadangan;-----

- 5.3. Bahwa Terlapor V merupakan perusahaan kecil, sehingga keberadaannya sebagai anggota Organda hanya sebatas memberi masukan. Terlapor V duduk sebagai Litbang di Organda;-----
- 5.4. Bahwa Terlapor V sebenarnya ingin mengajukan ijin penambahan trayek, tapi hal itu tidak mudah;-----
- 5.5. Bahwa Terlapor V dinilai mempunyai kinerja yang baik di wilayah DKI Jakarta dan menjadi juara I untuk pelayanan bus kota;-----
- 5.6. Bahwa Terlapor V pada awalnya tidak langsung diberikan ijin trayek tetapi harus Kerja Sama Operasi (KSO) dengan perusahaan besar. Tahun 1997 Terlapor melakukan KSO dengan Terlapor II. Hubungan dalam KSO hanya sebatas hubungan administratif, tetapi secara operasional terlepas. KSO hanya berkaitan dengan ijin;-----
- 5.7. Bahwa selama KSO, Terlapor V dinilai mempunyai kinerja yang baik dan Terlapor II merasa sudah saatnya Terlapor V untuk mandiri sehingga akhirnya Terlapor V mempunyai ijin sendiri;-----
- 5.8. Bahwa Terlapor V hanya mempunyai 1 (satu) trayek bus kota Patas AC jurusan Lebak Bulus – Kota dengan 12 (dua belas) bus;-----
- 5.9. Bahwa trayek Kota – Lebak Bulus dilayani juga oleh operator bus lain yaitu Terlapor IV, Terlapor I, dan Terlapor III. Namun perusahaan yang menjalani trayek yang persis sama adalah Terlapor III;-----
- 5.10. Bahwa tarif bus kota ditentukan oleh pemerintah dan untuk Patas AC sebenarnya merupakan hak dari operator tapi hal tersebut tidak bisa dilaksanakan. Oleh karena itu Organda yang mewadahi agar para operator tidak jalan sendiri-sendiri;-----
- 5.11. Bahwa seharusnya antar operator bersaing dalam pelayanan seperti yang sekarang dilakukan oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta terhadap bus AKAP (bus malam) yang dulunya ditentukan juga oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta. Masing-masing perusahaan mempunyai kepentingan yang berbeda sehingga bila diserahkan kepada mekanisme pasar operator merasa belum siap dan terjadi banting-bantingan harga yang tidak sehat, sehingga akan merugikan perusahaan;---
- 5.12. Bahwa tarif Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) diputuskan melalui rapat bersama yang disepakati oleh 7 (tujuh) PO dan masing-masing perusahaan tidak pernah menetapkan tarif sendiri;-----

- 5.13. Bahwa benar ada kesepakatan tanggal 15 Agustus 2001, tapi tidak yakin apakah kesepakatan tersebut dilakukan secara lisan atau tertulis;-----
- 5.14. Bahwa sebenarnya setiap operator mempunyai hitungan sendiri yang berbeda-beda. Angka Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) itu mendekati titik impas;-----
- 5.15. Bahwa Terlapor V hanya perusahaan kecil jadi hanya menyetujui saja angka yang diajukan oleh operator lain;-----
- 5.16. Bahwa kesepakatan tanggal 24 Mei 2002 tidak dilaksanakan, karena tidak mendapatkan ijin dari Pemerintah Propinsi DKI Jakarta;-----
- 5.17. Bahwa alasan pokok disepakatinya tarif Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) adalah karena pertimbangan daya beli masyarakat. Sebenarnya operator menginginkan Rp 3.500,- (*tiga ribu lima ratus rupiah*) Perhitungan secara lengkap ada di DPD Organda DKI Jakarta;-----
- 5.18. Bahwa peran DPD Organda DKI Jakarta dalam penentuan trayek saat ini sudah tidak ada lagi, dahulu sebagai rekomendator. Pengajuan ijin harus dengan surat dari Organda;-----
- 5.19. Bahwa keberadaan Organda sangat bermanfaat tetapi saat ini perannya mulai berkurang. Organda cukup netral berpihak pada masyarakat juga pada pengusaha;--
- 5.20. Bahwa apabila Terlapor V menaikkan tarif bus kota akan ditegur dan bahkan menurut informasi ada yang dikandangkan. Tidak ada peraturan mengenai hal tersebut tetapi berdasarkan kesepakatan antar pengusaha saja;-----
- 5.21. Bahwa Terlapor V setuju apabila tarif dibebaskan, sehingga akan terjadi kompetisi pelayanan dan dalam hal ini masyarakat yang diuntungkan;-----
6. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Tim Pemeriksa pada tanggal 21 Juli 2003 dalam Pemeriksaan Pendahuluan, Terlapor VI yang diwakili oleh Budi Sairah selaku Kepala Personalia dan Gaguk Darmawan selaku Kepala Operasional, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 6.1. Bahwa Terlapor VI berdiri pada tahun 1995 dan memiliki ijin trayek sebanyak 100 (seratus) bus;-----
- 6.2. Bahwa trayek yang dimiliki adalah Cimone – Grogol sebanyak 15 (lima belas) bus non AC, Cimone – Senen sebanyak 15 (lima belas) bus non AC, Perumnas Tangerang – Grogol sebanyak 15 (lima belas) bus non AC, dan Kampung Melayu – Cimone sebanyak 15 (lima belas) bus AC;-----

- 6.3. Bahwa pada trayek bus Patas AC yang dimiliki Terlapor VI yaitu Kampung Melayu – Cimone, ada pesaing yaitu Terlapor I meskipun ada pemisahan rute sepanjang sekitar 5 (lima) km;-----
- 6.4. Bahwa proses pengajuan trayek didahului dengan rapat antara operator lama dengan operator baru, dan apabila operator lama telah memberikan ijin atau restu kepada operator baru maka Organda akan memberikan ijin atau rekomendasi;-----
- 6.5. Bahwa tarif yang dikenakan adalah Rp 3.500,- (*tiga ribu lima ratus rupiah*) dengan perincian Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) sesuai SK Organda Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 dan ditambah Rp 200,- (*dua ratus rupiah*) untuk biaya karena melalui jalan tol;-----
- 6.6. Bahwa sebenarnya masing-masing operator memiliki perhitungan berbeda-beda dan apabila ada usulan kenaikan tarif yang bekerja adalah Organda. Terlapor tidak pernah mengikuti pembahasan mengenai tarif dan menyerahkan kepada Organda;--
- 6.7. Bahwa pengajuan tarif selama ini melalui Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta dan biasanya DPD Organda DKI Jakarta yang melakukan rapat yang merupakan kebiasaan sejak dahulu;-----
7. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Majelis Komisi pada tanggal 16 Juni 2003 dalam Pemeriksaan Lanjutan, Saksi I menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
 - 7.1. Bahwa pada tahun 1962 didirikan Orpeni (Organisasi Pengusaha Angkutan Motor Indonesia), lalu tahun 1975 berubah menjadi Organda yang dikukuhkan keberadaannya dengan SK Menteri Perhubungan (KM No. 1/1989);-----
 - 7.2. Bahwa Organda adalah satu-satunya wadah asosiasi angkutan umum di Indonesia, tumbuh di 28 (dua puluh delapan) propinsi dan di 383 (tiga ratus delapan puluh tiga) kabupaten;-----
 - 7.3. Bahwa angkutan umum di wilayah DKI Jakarta dibagi menjadi 7 (tujuh) unit, yaitu angkutan bus kota, antar kota, carter dan wisata, mikrolet bemo bajaj, angkutan mobil barang dan taksi, angkutan khusus pelabuhan (kontainer). Saksi I mengkoordinir ke tujuh unit tersebut;-----
 - 7.4. Bahwa jumlah unit yang terdaftar pada Saksi I sebanyak 9000 (sembilan ribu) bus dan masing-masing unit mempunyai pengurus;-----

- 7.5. Bahwa dalam hal penentuan trayek, Saksi I hanya membantu menyalurkan aspirasi anggota ke Pemerintah Propinsi DKI Jakarta. Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta menunjuk Saksi I sebagai salah satu anggota tim trayek;-----
- 7.6. Bahwa pengusaha langsung mengajukan ijin trayek ke Pemerintah Propinsi DKI Jakarta. Apabila ada *overlapping* (tumpang tindih) trayek maka dicari jalan tengah;-----
- 7.7. Bahwa dalam AD/ART Saksi I tidak terdapat ketentuan untuk membantu anggota dalam menetapkan tarif. Tugas utama Saksi I adalah untuk membina, membantu agar pengusaha dapat lebih berkembang;-----
- 7.8. Bahwa munculnya SK DPD Organda DKI Jakarta Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Bus Kota Patas AC di wilayah DKI Jakarta tanggal 5 September 2001 diawali dengan adanya keinginan dari operator bus kota pada tahun 1997 untuk menaikkan tarif angkutan bus kota di Jakarta untuk kelas ekonomi dan non ekonomi, namun saat itu Pemerintah Propinsi DKI Jakarta tidak bersedia menaikkan tarif karena kewenangan masih berada di tangan Menteri Perhubungan;-----
- 7.9. Bahwa tiap tahun selalu terjadi permasalahan tarif antara pengusaha dengan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta DKI;-----
- 7.10. Bahwa kenaikan tarif bus Patas AC harus dikoordinasikan dan dikonsultasikan kepada Pemerintah Propinsi DKI Jakarta;-----
- 7.11. Bahwa menurut Surat Gubernur DKI No. 2640/-1.811.33 tanggal 4 September 2001 perihal Penyesuaian Tarif Angkutan yang ditandatangani oleh Sutiyoso, bahwa besaran tarif agar dikonsultasikan dengan DLLAJ Propinsi DKI Jakarta dan agar diterbitkan keputusan oleh Saksi I serta disosialisasikan ke masyarakat;-----
- 7.12. Bahwa tarif bus Patas AC sudah mengalami kenaikan yang kesekian kalinya sejak Rp 1.300,- (*seribu tiga ratus*) sampai saat ini dan kenaikan tersebut selalu berdasarkan surat keputusan dari Saksi I;-----
- 7.13. Bahwa format kesepakatan tanggal 15 Agustus 2001 sama dengan format kesepakatan tanggal 24 Mei 2002. Masing-masing perusahaan membuat surat kepada DPD Organda DKI Jakarta Unit Bus Kota kemudian disampaikan kepada Saksi I dan kemudian disampaikan kepada Gubernur Propinsi DKI Jakarta;-----
- 7.14. Bahwa Saksi I tidak mempunyai arsip Surat Kesepakatan tanggal 15 Agustus 2001;-----

- 7.15. Bahwa Saksi I menyadari telah melanggar 2 (dua) peraturan perundang-undangan yaitu Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 dan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993, tetapi tidak dapat bertindak apapun;-----
- 7.16. Bahwa Saksi I pernah membuat Surat Keputusan tanggal 4 Juli 2002 perihal Penyesuaian Tarif Patas AC dari Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) menjadi Rp 3.800,- (*tiga ribu delapan ratus rupiah*) yang diumumkan melalui stiker dengan mencantumkan SK Gubernur Propinsi DKI Jakarta. SK Gubernur Propinsi DKI Jakarta yang dimaksud sebenarnya hanya Surat Gubernur saja;-----
- 7.17. Bahwa Saksi I telah membuat ketentuan tarif bus Patas AC yang disesuaikan dengan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tetapi dilarang oleh Pemerintah Propinsi DKI Jakarta;-----
- 7.18. Bahwa Saksi I sulit untuk menetapkan sendiri tarif bus kota Patas AC. Oleh karena keinginan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta untuk tetap memegang penentuan tarif Patas AC, sehingga penetapan tarif sendiri susah dilaksanakan;-----
- 7.19. Bahwa Saksi I pernah bertemu dengan Gubernur Propinsi DKI Jakarta serta pejabat Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta, dan selanjutnya Gubernur Propinsi DKI Jakarta memerintahkan Kepala Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta agar membuat Tim Kecil untuk menyelesaikan mengenai tarif dan akan dikonsultasikan dengan DPRD DKI Jakarta, tetapi sampai sekarang tidak ada hasilnya;-----
- 7.20. Bahwa meskipun sering terjadi pertemuan antara Saksi I dengan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta namun selalu terjadi perbedaan perhitungan rata-rata besaran biaya pokok operasional bus;-----
- 7.21. Bahwa dalam rapat untuk kesepakatan kenaikan tarif, tidak ada instansi lain yang ikut hadir;-----
- 7.22. Bahwa Saksi I pernah mengusulkan tarif dengan sistem zoning, berdasarkan jarak yang ditempuh. Pihak operator telah menyetujui, tetapi tidak diberi kesempatan untuk menerapkannya;-----
- 7.23. Bahwa awalnya ada sanksi yang diterapkan kepada operator yang melanggar tarif yang telah ditetapkan, tetapi sekarang sudah tidak ada lagi;-----
8. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Majelis Komisi pada tanggal 30 September 2003 dalam Pemeriksaan Lanjutan, Saksi II menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----

- 8.1. Bahwa Saksi II tidak mengetahui secara tertulis mengenai kesepakatan yang tertuang dalam SK Organda DKI Jakarta Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 tanggal 5 September 2001, namun secara lisan mengetahui adanya kesepakatan tarif antar operator bus kota Patas AC;-----
- 8.2. Bahwa Saksi II pernah melakukan survey dan disimpulkan bahwa kesediaan untuk membayar (*willingness to pay*) masyarakat untuk bus kota Patas AC sebesar 10%-12% dari tarif yang berlaku saat ini;-----
- 8.3. Bahwa berdasarkan survey yang dilakukan Saksi II, disimpulkan bahwa masyarakat tidak keberatan terhadap kenaikan tarif dengan syarat pelayanan ditingkatkan. Kenaikan tarif bus kota Patas AC tidak akan menimbulkan gejolak yang berarti, karena masyarakat masih mempunyai pilihan lain yaitu bus kota ekonomi;-----
- 8.4. Bahwa Saksi II pernah mengajukan usul kepada Pemerintah dan DPD Organda DKI Jakarta mengenai perhitungan tarif bus kota yang dihitung berdasarkan jarak tempuh, per penumpang per kilometer dalam rupiah, meskipun ada tarif minimal;--
9. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Majelis Komisi pada tanggal 2 Oktober 2003 dalam Pemeriksaan Lanjutan, Terlapor V yang diwakili oleh Djoni Anwar Chrijanto selaku Direktur Utama, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 9.1. Bahwa pengusaha tidak pernah menentukan tarif sendiri dan pengusaha juga tidak bisa bebas menentukan tarif. Tarif ditetapkan oleh DPD Organda DKI Jakarta setelah mendapat persetujuan dari Pemerintah Propinsi DKI Jakarta;-----
- 9.2. Bahwa tarif yang berlaku di lapangan adalah tarif kesepakatan tersebut, sehingga secara faktual Terlapor V setuju dengan kesepakatan tarif tersebut;-----
- 9.3. Bahwa Terlapor V menyatakan kemungkinan alasan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta tetap berperan dalam penentuan tarif bus kota Patas AC, karena keinginan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta agar masyarakat tidak dibebani dan pengusaha tidak seenaknya menetapkan tarif;-----
- 9.4. Bahwa apabila kesepakatan tarif yang berlaku saat ini dibatalkan, maka Terlapor V akan melakukan survey pasar, dan jika memungkinkan Terlapor V akan menambah bus kota baru dengan tarif baru yang mungkin naik, agar mutu pelayanan menjadi lebih baik;-----
- 9.5. Bahwa berdasarkan perhitungan, *break even point* harga untuk satu trayek saat ini adalah Rp 4.000 (*empat ribu rupiah*);-----

10. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di depan Majelis Komisi pada tanggal 7 Oktober 2003 dalam Pemeriksaan Lanjutan, Terlapor II yang diwakili oleh Drs. H. Atin Sutisna selaku Direktur Umum, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 10.1. Bahwa mengenai kesepakatan tarif Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) tersebut ada pertemuan antar operator untuk menghitung biaya pokok, setelah itu dihitung bersama dengan Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta sesuai dengan tata cara perhitungan rata-rata biaya pokok angkutan yang dibuat oleh Ditjen Perhubungan Darat Departemen Perhubungan RI;-----
- 10.2. Bahwa setelah adanya pertemuan dengan DPRD DKI Jakarta maka terbitlah Surat Gubernur Propinsi DKI Jakarta, tetapi tidak menyebutkan besaran angka tarifnya;--
- 10.3. Bahwa sebenarnya tarif yang disepakati adalah Rp 3.800,- (*tiga ribu delapan ratus rupiah*) tetapi tidak disetujui oleh Pemerintah Propinsi DKI Jakarta;-----
- 10.4. Bahwa sampai sekarang SK DPD Organda DKI Jakarta mengenai penetapan tarif Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) masih berlaku;-----
- 10.5. Bahwa apabila tarif diserahkan kepada operator, maka besarnya tarif yang akan diterapkan oleh Terlapor II tergantung pada perhitungan biaya pokoknya;-----
- 10.6. Bahwa saat ini masih diberlakukan tarif jauh – dekat, namun Terlapor II sedang mempelajari sistem zoning. Apabila hal tersebut memungkinkan akan diterapkan, namun masih memerlukan waktu yang cukup lama;-----
- 10.7. Bahwa secara teknis penggunaan sistem zoning lebih sulit, karena harus melihat struktur kota;-----
11. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di Majelis Komisi pada tanggal 13 Oktober 2003 dalam Pemeriksaan Lanjutan, Terlapor III yang diwakili oleh Drs. Darius Djana selaku Direktur Utama, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 11.1. Bahwa menurut Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, penentuan tarif non ekonomi ditetapkan oleh operator sendiri, namun prakteknya ada keterlibatan DPD Organda DKI Jakarta, Pemerintah Propinsi DKI Jakarta dan operator sendiri. Sampai saat ini Terlapor III belum melihat adanya petunjuk pelaksanaan (juklak) dari Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan tersebut;-----
- 11.2. Bahwa apabila tarif diserahkan kepada mekanisme pasar, seharusnya Pemerintah Propinsi DKI Jakarta tidak lagi menempatkan hal tersebut sebagai bagian dari kebijakan;-----

- 11.3. Bahwa Terlapor III setuju apabila tarif diserahkan kepada operator sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, sehingga Peraturan Pemerintah tersebut dapat dilaksanakan secara murni;-----
- 11.4. Bahwa kesepakatan tarif Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) dimulai dengan adanya kenaikan bahan bakar dan harga komponen kendaraan, sehingga ada permintaan untuk penyesuaian tarif bus kota Patas AC. Agar masing-masing tidak menaikkan tarif sendiri-sendiri, maka dibuat kesepakatan melalui DPD Organda DKI Jakarta;-----
- 11.5. Bahwa Terlapor III menganggap pengertian penyedia jasa dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan adalah operator sendiri selaku pelaksana, bukan lainnya;-----
- 11.6. Bahwa terkait dengan keinginan penerapan tarif sistem zoning, Terlapor III menginginkan adanya tarif minimal dan hal yang paling utama adalah adanya keterbukaan dalam perhitungan tarif tersebut;-----
12. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di hadapan Majelis Komisi pada tanggal 14 Oktober 2003 dalam Pemeriksaan Lanjutan, Terlapor I yang diwakili oleh Farida Bau, Lanny Himawan, dan Ibnu Susanto, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 12.1. Bahwa permasalahan kenaikan tarif bus kota Patas AC terkait dengan surat Gubernur Propinsi DKI Jakarta yang menyebutkan bahwa tarif ditetapkan oleh penyedia jasa setelah melakukan musyawarah dengan para anggota;-----
- 12.2. Bahwa memang ada kesepakatan untuk menentukan tarif Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) namun tidak diketahui apakah dituangkan secara tertulis atau tidak. Kesepakatan tersebut dicapai setelah ada perhitungan bersama-sama dan Terlapor I tidak merasa terpaksa dengan kesepakatan tersebut;-----
- 12.3. Bahwa Terlapor I hanya memberikan data mengenai harga komponen kendaraan yang masing-masing operator berbeda-beda, penghitungan tarif dilakukan oleh Tim Tarif dari DPD Organda DKI Jakarta;-----
- 12.4. Bahwa pengertian penyedia jasa dalam Pasal 47 ayat (2) Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan menurut Terlapor I adalah operator sendiri, namun Terlapor I menganggap Organda masih diperlukan untuk mengorganisir operator agar konsumen tidak dirugikan, meskipun nantinya tarif tiap operator berbeda-beda;-----

13. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di Majelis Komisi pada tanggal 14 Oktober 2003 dalam Pemeriksaan Lanjutan, Terlapor IV yang diwakili oleh Ir. Jembar Waluyo selaku Manager Operasional, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 13.1. Bahwa permasalahan tarif disampaikan ke DPD Organda DKI Jakarta dan dibahas bersama-sama, selanjutnya direkomendasikan besarnya tarif bus kota Patas AC;----
- 13.2. Bahwa kesepakatan Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) adalah kesepakatan antar operator yang kemudian disampaikan ke DPD Organda DKI Jakarta untuk ditindaklanjuti dan dikonsultasikan dengan Pemerintah Propinsi DKI Jakarta;-----
- 13.3. Bahwa Terlapor IV sebenarnya mengharapkan tarif sepenuhnya diserahkan ke pasar dan Terlapor lebih cenderung akan menggunakan sistem tarif per kilometer;--
- 13.4. Bahwa tarif yang ideal saat ini adalah lebih dari Rp 5.000,- (*lima ribu rupiah*) mengingat sebenarnya tarif Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) masih di bawah rata-rata biaya pokok;-----
14. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan di Majelis Komisi pada tanggal 16 Oktober 2003 dalam Pemeriksaan Lanjutan, Terlapor VI yang diwakili oleh Gaguk Darmawan selaku Kepala Operasional, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 14.1. Bahwa Terlapor VI hanya menjalankan apa yang menjadi keputusan DPD Organda DKI Jakarta, termasuk tarif bus kota Patas AC yang berlaku sekarang. Terlapor VI tidak pernah mengikuti rapat untuk pembahasannya;-----
- 14.2. Bahwa Terlapor VI menandatangani kesepakatan tanggal 15 Agustus 2001, namun tidak mengetahui proses selanjutnya;-----
- 14.3. Bahwa menurut Terlapor VI tarif Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) ditetapkan oleh DPD Organda DKI Jakarta, dan Terlapor VI sebagai anggota Organda hanya mengikuti ketetapan Organda tersebut;-----
- 14.4. Bahwa apabila tarif diserahkan kepada operator, maka Terlapor VI kemungkinan akan menurunkan tarif, meskipun hal tersebut harus melihat pesaing yang ada;-----
15. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan oleh pihak Pemerintah, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan Republik Indonesia pada tanggal 12 Agustus 2003, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 15.1. Bahwa apabila penentuan tarif dilepas ke mekanisme pasar ada kekhawatiran operator akan sewenang-wenang dalam menetapkan tarif bus kota, mengingat rutanya tetap dan monopoli rute oleh satu operator;-----

- 15.2. Bahwa usaha bus kota sebenarnya kurang menguntungkan, sehingga lebih cocok apabila dilakukan oleh swasta dengan mekanisme subsidi kepada produsennya;-----
- 15.3. Bahwa peraturan tarif untuk bus ekonomi ditetapkan oleh Gubernur dan tarif bus non ekonomi oleh penyedia jasa;-----
- 15.4. Bahwa praktek penetapan tarif bus ekonomi telah sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan yaitu untuk bus ekonomi ditetapkan oleh Gubernur;-----
- 15.5. Bahwa sejak dahulu tarif angkutan kota ditetapkan secara *flat* (rata) bukan didasarkan pada jarak, meskipun sebenarnya hal tersebut tidak sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan yang menetapkan bahwa tarif didasarkan pada tarif jarak dan tarif dasar;-----
- 15.6. Bahwa penetapan tarif bus kota Patas AC saat ini masih terpengaruh dengan penetapan tarif bus kota ekonomi, sehingga saat ini tarif bus kota Patas AC tersebut masih harus mendapat persetujuan Gubernur Propinsi DKI Jakarta;-----
- 15.7. Bahwa kewenangan Gubernur Propinsi DKI Jakarta dalam menetapkan tarif tersebut berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 38 tahun 1999 Tentang Penetapan Tarif Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Kelas Ekonomi dimana sebagian kewenangan menteri dalam menetapkan tarif diserahkan kepada Gubernur;-----
- 15.8. Bahwa berkaitan dengan penetapan tarif (kartel harga) yang dilakukan oleh para operator bus kota Patas AC, Direktur Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan RI bermaksud mengirim surat kepada Pemerintah Propinsi DKI Jakarta untuk mencabut kartel harga dan menyerahkan ketentuan tarif tersebut mengikuti mekanisme persaingan;-----
16. Menimbang bahwa menurut ketentuan yang disampaikan oleh pihak Pemerintah, dalam hal ini Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta pada tanggal 14 Agustus 2003, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 16.1. Bahwa pengajuan ijin trayek dilakukan oleh para operator yang ditujukan kepada Kepala Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta dan selanjutnya apabila diperlukan Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta meminta rekomendasi dari DPD Organda DKI Jakarta. Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta akan mempelajari terlebih dahulu dan keputusan mutlak ada pada Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta;-----

- 16.2. Bahwa perhitungan tarif untuk bus Patas diusulkan oleh DPD Organda DKI Jakarta kepada Gubernur Propinsi DKI Jakarta dengan persetujuan DPRD Propinsi DKI Jakarta. Khusus untuk bus Patas AC perhitungan tarif dilakukan oleh DPD Organda DKI Jakarta melalui kesepakatan antar para penyedia jasa yang kemudian diajukan ke Gubernur Propinsi DKI Jakarta dan apabila disetujui, maka DPD Organda DKI Jakarta akan mengeluarkan surat keputusan;-----
- 16.3. Bahwa Dinas Perhubungan Propinsi DKI Jakarta tidak melakukan tindakan apapun terkait dengan terjadinya kartel harga oleh para penyedia jasa (operator) bus kota Patas AC, yang sebenarnya hal tersebut bertentangan dengan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993;-----
- 16.4. Bahwa kesepakatan untuk menaikkan tarif dari Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) menjadi Rp 4.500,- (*empat ribu lima ratus rupiah*) belum diterapkan, karena Gubernur Propinsi DKI Jakarta belum menyetujui dan kondisi masyarakat yang belum memungkinkan;-----
- 16.5. Bahwa pengaturan mengenai tarif angkutan kota di wilayah DKI Jakarta akan dituangkan dalam Peraturan Daerah (Perda), namun untuk teknis penetapan tarifnya melalui Surat Keputusan Gubernur Propinsi DKI Jakarta;-----
17. Menimbang bahwa menurut keterangan yang disampaikan oleh pihak Pemerintah, dalam hal ini Dinas Perhubungan DKI Jakarta pada tanggal 20 November 2003, menyatakan pada pokoknya sebagai berikut:-----
- 17.1. Bahwa sampai dengan saat dilakukan pemeriksaan, Peraturan Daerah (Perda) mengenai bus kota masih berbentuk rancangan yang masih dibahas di DPRD Propinsi DKI Jakarta;-----
- 17.2. Bahwa Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) tersebut juga mengatur adanya Dewan Transportasi Kota DKI Jakarta, dimana anggotanya terdiri dari berbagai elemen dan instansi terkait;-----
- 17.3. Bahwa Raperda tersebut mengatur mengenai transportasi secara keseluruhan, sehingga tidak mengatur mengenai masalah bus kota saja;-----
- 17.4. Bahwa Dinas Perhubungan DKI Jakarta berpendapat, tarif yang ditetapkan oleh operator telah melalui perhitungan-perhitungan yang telah didasarkan pada peraturan terkait;-----
- 17.5. Bahwa Dinas Perhubungan DKI Jakarta menyatakan dalam satu trayek hanya dioperasikan oleh satu operator bus kota Patas AC saja, meskipun dalam trayek

yang sama tersebut juga dilalui oleh operator lain namun dengan pelayanan bus kota ekonomi;-----

18. Menimbang bahwa berdasarkan dokumen-dokumen yang diperoleh selama penyelidikan dan pemeriksaan, Majelis Komisi menemukan hal-hal sebagai berikut:-----
 - 18.1. Bahwa ijin trayek bus kota Patas AC di DKI Jakarta dikeluarkan dan ditandatangani oleh Kepala Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) DKI Jakarta yang sekarang berubah menjadi Dinas Perhubungan (Dishub) DKI Jakarta;-
 - 18.2. Bahwa sampai dengan bulan Agustus 2003, terdapat 7 (tujuh) operator bus kota Patas AC yang memiliki ijin trayek dan beroperasi di wilayah DKI Jakarta, dengan perincian sebagai berikut:-----
 - 18.2.1. Terlapor I memiliki 31 (tiga puluh satu) trayek dengan jumlah keseluruhan sebanyak 306 (tiga ratus enam) bus;-----
 - 18.2.2. Terlapor II memiliki 42 (empat puluh dua) trayek dengan jumlah keseluruhan sebanyak 492 (empat ratus sembilan puluh dua) bus;-----
 - 18.2.3. Terlapor III memiliki 21 (dua puluh satu) trayek dengan jumlah keseluruhan sebanyak 423 (empat ratus dua puluh tiga) bus;-----
 - 18.2.4. Terlapor IV memiliki 6 (enam) trayek dengan jumlah keseluruhan sebanyak 115 (seratus lima belas) bus;-----
 - 18.2.5. Terlapor V memiliki 1 (satu) trayek dengan jumlah keseluruhan sebanyak 10 (sepuluh) bus;-----
 - 18.2.6. Terlapor VI memiliki 1 (satu) trayek dengan jumlah keseluruhan sebanyak 20 (dua puluh) bus;-----
 - 18.3. Bahwa masing-masing trayek bus kota Patas AC diberikan nomor dan kode yang berbeda-beda, sehingga tidak ada satupun trayek yang memiliki kesamaan rute atau jalur yang sama persis dengan trayek lainnya;-----
 - 18.4. Bahwa Dewan Pimpinan Daerah Organda DKI Jakarta telah menerbitkan Surat Keputusan Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Umum Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta tanggal 5 September 2001;-----
 - 18.5. Bahwa beberapa pertimbangan terbitnya Surat Keputusan Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 adalah;-----

- 18.5.1. Surat Dewan Pimpinan Daerah Unit Bus Kota Organda DKI Jakarta tanggal 20 Juni 2001 tentang Permohonan Keputusan Tarif Bus Kota Patas AC;-----
- 18.5.2. Surat DPD Organda DKI Jakarta kepada Gubernur Propinsi DKI Jakarta Nomor: 088/DPD/VI/2001 tanggal 27 Juni 2001 perihal Konsultasi Tarif Bus Kota Patas AC;-----
- 18.5.3. Surat DPD Organda DKI Jakarta kepada Gubernur Propinsi DKI Jakarta Nomor: 093/DPD/VII/2001 tanggal 13 Juli 2001 perihal Konsultasi Tarif Bus Kota Patas AC;-----
- 18.5.4. Hasil Keputusan Rapat Konsultasi DPD Organda DKI Jakarta dengan Wakil Gubernur Propinsi DKI Jakarta Bidang Pembangunan, Dinas LLAJ DKI Jakarta dan Biro Binekda DKI Jakarta tanggal 13 Agustus 2001;-----
- 18.5.5. Surat Kesepakatan Bersama Para Pengusaha Bus Kota tanggal 15 Agustus 2001 perihal Penyesuaian Tarif Bus Patas AC dari Rp 2.500,- (*dua ribu lima ratus rupiah*) menjadi Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) per penumpang;-----
- 18.5.6. Surat Dewan Pimpinan Daerah Unit Bus Kota Organda DKI Jakarta tanggal 27 Agustus 2001 tentang Permohonan Keputusan Tarif Bus Kota Patas AC;-----
- 18.5.7. Surat Persetujuan DPRD DKI Jakarta Nomor: 09/KD/DPRD/VII/2001 tanggal 10 Juli 2001 perihal Laporan Tim Kerja Mengenai Tarif Angkutan;-----
- 18.5.8. Surat Gubernur Propinsi DKI Jakarta Nomor: 2640/-1.811.33 tanggal 4 September 2001 perihal Penyesuaian Tarif Angkutan;-----
- 18.6. Bahwa Surat Gubernur Propinsi DKI Jakarta Nomor: 2640/-1.811.33 tanggal 4 September 2001 yang ditujukan kepada Ketua DPD Organda Propinsi DKI Jakarta perihal Penyesuaian Tarif Angkutan Bus Patas AC menyatakan hal-hal sebagai berikut:-----
- 18.6.1. Berdasarkan ketentuan tarif bus kota Patas AC ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan DPD Organda DKI Jakarta;-----
- 18.6.2. Dalam penyesuaian besarnya tarif dimaksud agar DPD Organda DKI Jakarta memusyawarahkan dengan seluruh anggota;-----

- 18.6.3. Besarnya tarif dapat dikonsultasikan ke Dinas LLAJ Propinsi DKI Jakarta;-----
- 18.6.4. Untuk pelaksanaan penyesuaian tarif tersebut agar Organda menerbitkan dalam bentuk keputusan dan mensosialisasikan kepada masyarakat;-----
- 18.6.5. Dengan berlakunya tarif tersebut, maka untuk pelayanan para operator (pengusaha atau awak bus) harus ditingkatkan dengan ketentuan jumlah penumpang dalam bus harus disesuaikan dengan jumlah tempat duduk yang tersedia dan kendaraannya memakai identitas yang jelas, menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat pemberhentian yang telah ditentukan, kondisi kendaraan selalu lebih baik, lebih terpelihara, bersih dan menjamin kelangsungan pelayanan, wajib memasang tarif yang berlaku di tempat yang mudah dilihat oleh penumpang, segera memberikan informasi besarnya tarif yang berlaku kepada masyarakat;---
- 18.6.6. Apabila ketentuan tersebut di atas tidak dipatuhi, maka bagi kendaraan yang melanggar ketentuan ini akan diberi sanksi pembekuan ijin trayek dan pencabutan ijin usaha;-----
19. Menimbang bahwa berdasarkan keterangan para Terlapor, Saksi-saksi, hasil penyelidikan serta dokumen-dokumen, Majelis Komisi menemukan fakta sebagai berikut:-----
- 19.1. Bahwa Terlapor I, II, III, IV, V, dan VI adalah pelaku usaha yang bergerak dalam bidang usaha angkutan bus kota Patas AC di wilayah DKI Jakarta, yang ijin trayeknya dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta (dahulu Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan DKI Jakarta);-----
- 19.2. Bahwa masing-masing Terlapor dalam menjalankan usahanya memperoleh ijin trayek dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Dinas LLAJ) DKI Jakarta yang sekarang telah berubah menjadi Dinas Perhubungan (Dishub) DKI Jakarta;-----
- 19.3. Bahwa masing-masing Terlapor mengoperasikan bus kota Patas AC dan non AC (Patas dan atau Reguler);-----
- 19.4. Bahwa masing-masing trayek bus kota Patas AC yang dijalankan oleh para Terlapor tidak pernah memiliki kesamaan rute keseluruhan dari awal pemberangkatan sampai tujuan;-----
- 19.5. Bahwa telah terjadi penetapan tarif bus kota sebagaimana tertuang dalam Surat Keputusan Dewan Pimpinan Daerah Organda DKI Jakarta Nomor: Skep-

115/DPD/IX/2001 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Umum Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta tanggal 5 September 2001;-----

- 19.6. Bahwa telah terjadi kesepakatan antar operator untuk menetapkan tarif bus kota Patas AC dari Rp 2.500,- (*dua ribu lima ratus rupiah*) menjadi Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) pada tanggal 15 Agustus 2001, yang disahkan oleh DPD Organda DKI Jakarta;-----
- 19.7. Bahwa berdasarkan Surat Gubernur Propinsi DKI Jakarta Nomor 2640/-1.811.33 tanggal 4 September 2001 Perihal Penyesuaian Tarif Angkutan, Pemerintah Propinsi DKI Jakarta dan DPRD DKI Jakarta mempunyai peranan dalam tebitnya Surat Keputusan Dewan Pimpinan Daerah Organda DKI Jakarta Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 tanggal 5 September 2001 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Umum Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta;-----
20. Menimbang bahwa sebelum melakukan penilaian, Majelis Komisi perlu menjelaskan hal-hal sebagai berikut:-----
 - 20.1. Bahwa kegiatan usaha yang menjadi obyek pemeriksaan dalam perkara ini adalah jasa pelayanan pengangkutan penumpang dalam kota dengan menggunakan bus kota Patas AC;-----
 - 20.2. Bahwa pasar bersangkutan dalam perkara ini adalah layanan pengangkutan penumpang bus kota yang ijin trayeknya dikeluarkan oleh Pemerintah Propinsi DKI Jakarta;-----
21. Menimbang bahwa Pasal 5 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 mengandung unsur-unsur sebagai berikut:-----
 - 21.1. Pelaku Usaha-----
 - 21.1.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha dalam 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;-----
 - 21.1.2. Menimbang bahwa berdasarkan fakta yang terungkap dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan para Terlapor adalah pelaku usaha yang bergerak di bidang jasa transportasi perkotaan;-----

- 21.1.3. Menimbang bahwa para Terlapor adalah pelaku usaha sebagaimana dimaksud dalam ketentuan Pasal 1 angka 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
- 21.1.4. Menimbang bahwa berdasarkan hal-hal tersebut di atas, unsur pelaku usaha dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 telah **terpenuhi**;-----
- 21.2. Perjanjian untuk Menetapkan Harga-----
 - 21.2.1. Menimbang bahwa yang dimaksud perjanjian dalam Pasal 1 angka 7 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis;-----
 - 21.2.2. Menimbang bahwa berdasarkan fakta yang terungkap dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan para Terlapor telah bersepakat untuk menaikkan tarif bus kota Patas AC dari Rp 2.500,- (*dua ribu lima ratus rupiah*) menjadi Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) pada tanggal 15 Agustus 2001, yang disahkan oleh DPD Organda DKI Jakarta yang kemudian oleh DPD Organda DKI Jakarta dituangkan dalam dalam Surat Keputusan Dewan Pimpinan Daerah Organda DKI Jakarta Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Umum Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta tanggal 5 September 2001;-----
 - 21.2.3. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur Perjanjian untuk Menetapkan Harga (tarif) dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 telah **terpenuhi**;-----
- 21.3. Pelaku Usaha Pesaing-----
 - 21.3.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha dalam 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;-----
 - 21.3.2. Menimbang bahwa berdasarkan fakta yang terungkap dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan yang dimaksud dengan pelaku usaha pesaing dalam perkara kartel harga ini adalah para Terlapor itu sendiri;-----

- 21.3.3. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur pelaku usaha pesaing dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 telah **terpenuhi**;-----
- 21.4. Pasar Bersangkutan yang sama-----
 - 21.4.1. Menimbang bahwa yang dimaksud dengan pasar bersangkutan dalam Pasal 1 angka 10 adalah pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut;--
 - 21.4.2. Menimbang bahwa berdasarkan fakta-fakta yang terungkap dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan yang dimaksud dengan pasar bersangkutan yang sama dalam perkara ini adalah layanan pengangkutan penumpang bus kota Patas AC yang ijin trayeknya dikeluarkan oleh Pemerintah Propinsi DKI Jakarta;-----
 - 21.4.3. Menimbang bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, unsur pasar bersangkutan yang sama dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 telah **terpenuhi**;-----
- 22. Menimbang bahwa berdasarkan fakta di atas, Majelis Komisi menyimpulkan hal-hal sebagai berikut:-----
 - 22.1. Bahwa penetapan tarif bus kota sebagaimana tertuang dalam Surat Keputusan Dewan Pimpinan Daerah Organda DKI Jakarta Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Umum Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta tanggal 5 September 2001 merupakan penetapan harga sebagaimana dimaksud Pasal 5 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;-----
 - 22.2. Bahwa Surat Keputusan Dewan Pimpinan Daerah Organda DKI Jakarta Nomor: Skep-115/DPD/IX/2001 tersebut dibuat didasarkan oleh Kesepakatan Bersama Para Pengusaha Bus Kota pada tanggal 15 Agustus 2001 perihal Penyesuaian Tarif Bus Kota Patas AC dari Rp 2.500,- (*dua ribu lima ratus rupiah*) menjadi Rp 3.300,- (*tiga ribu tiga ratus rupiah*) per penumpang;-----
- 23. Menimbang bahwa sebelum memutuskan perkara ini, Majelis perlu mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:-----
 - 23.1. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 42 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatur bahwa struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum ditetapkan oleh pemerintah;-----

- 23.2. Bahwa berdasarkan Pasal 46 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan ditentukan bahwa struktur tarif pelayanan ekonomi dalam trayek tetap teratur terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak dan berdasarkan Pasal 46 ayat (2) ditetapkan bahwa struktur tarif pelayanan non ekonomi dalam trayek tetap dan teratur terdiri dari tarif dasar, tarif pelayanan tambahan dan tarif jarak;-----
- 23.3. Bahwa berdasarkan Pasal 47 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan ditentukan bahwa tarif dasar sebagaimana dimaksud Pasal 46 ayat (1) dan ayat (2) ditetapkan dengan keputusan menteri, sedangkan Pasal 47 ayat (2) menentukan bahwa tarif pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2) ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan;-----
- 23.4. Bahwa penyedia jasa angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 47 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan adalah perusahaan angkutan umum, yaitu perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan (vide Pasal 1 angka 10 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993);-----
- 23.5. Bahwa Surat Gubernur Nomor 2640/-1.811.33 tanggal 4 September 2001 perihal Penyesuaian Tarif Angkutan tidak dapat dijadikan dasar hukum untuk melakukan kesepakatan tarif karena penyedia jasa angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 bukan asosiasi pengusaha penyedia jasa angkutan (Organda);-----
- 23.6. Bahwa Surat Gubernur Nomor 2640/-1.811.33 tanggal 4 September 2001 tidak dapat dijadikan dasar hukum untuk membuat perjanjian yang dapat dikecualikan sebagaimana diatur dalam Pasal 5 ayat (2) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999;--
24. Menimbang bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 35 huruf e Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, Komisi akan memberikan saran dan pertimbangan kepada Pemerintah Propinsi DKI Jakarta sehubungan dengan persaingan usaha dalam bidang transportasi umum (*public transportation*) khususnya bus kota Patas AC;-----
25. Mengingat Pasal 43 ayat (3) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat;-----

MEMUTUSKAN

1. **Menyatakan Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, Terlapor IV, Terlapor V, dan Terlapor VI telah terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 UU Nomor 5 Tahun 1999;**-----
2. **Menetapkan pembatalan kesepakatan penyesuaian tarif bus kota Patas AC dari Rp. 2.500,- menjadi Rp. 3.300,- per penumpang yang dilakukan oleh Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, Terlapor IV, Terlapor V, dan Terlapor VI pada tanggal 15 Agustus 2001;**-----

Demikian putusan ini ditetapkan dalam Sidang Majelis Komisi pada hari Senin, 12 Januari 2004 dan dibacakan di muka persidangan yang dinyatakan terbuka untuk umum pada hari Rabu, 14 Januari 2004 oleh Majelis Komisi yang terdiri dari Dr. Ir. Bambang P. Adiwiyoto, M.Sc. sebagai Ketua Majelis, Ir. H. Mohammad Iqbal dan Ir. H. Tadjuddin Noer Said masing-masing sebagai Anggota Majelis, dibantu oleh Dewi Sita Yuliani, S.T., Harun Al Rasyid, S.H., M.H., Setya Budi Yulianto, S.H., Siswanto, S.P., dan Verry Iskandar, S.H. masing-masing sebagai Investigator serta dibantu oleh Endah Widwianingsih, S.H. dan Muhammad Hadi Susanto, S.H. masing-masing sebagai Panitera.

Ketua Majelis,

Dr. Ir. Bambang P. Adiwiyoto, M.Sc.

Anggota Majelis,

Anggota Majelis,

Ir. H. Tadjuddin Noersaid

Ir. H. Mohammad Iqbal

Panitera,

Endah Widwianingsih, S.H.

Muhammad Hadi Susanto, S.H.