

## PUTUSAN

### **Perkara Nomor: 05/KPPU-L/2010**

Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia (selanjutnya disebut Komisi) yang memeriksa dugaan pelanggaran Pasal 19 huruf d dan Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (selanjutnya disebut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999) pada pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 Tahun 2009, yang dilakukan oleh: -----

1. **Terlapor I: General Electric (GE) Transportation**, beralamat di 2901 East Lake Road Erie, PA 16531, United States of America; -----
2. **Terlapor II: PT Kereta Api (Persero)**, beralamat di Jalan Perintis Kemerdekaan Nomor 1, Bandung, Jawa Barat; -----

telah mengambil Putusan sebagai berikut: -----

**Majelis Komisi:**-----

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

Setelah mendengar keterangan para Terlapor; -----

Setelah mendengar keterangan para Saksi; -----

Setelah mendengar keterangan Ahli; -----

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

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

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

## TENTANG DUDUK PERKARA

1. Menimbang bahwa Sekretariat Komisi menerima laporan tanggal 21 Juli 2009 tentang adanya dugaan pelanggaran terhadap Pasal 19 huruf d dan Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (selanjutnya disebut Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999) pada pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 Tahun 2009;
2. Menimbang bahwa setelah melakukan klarifikasi dan penelitian atas laporan tersebut, maka Komisi menyatakan laporan tersebut telah lengkap dan jelas; -----
3. Menimbang bahwa berdasarkan laporan yang lengkap dan jelas tersebut, Komisi menerbitkan Penetapan Nomor 17/KPPU/Pen/II/2010 tanggal 1 Februari 2010 untuk melakukan Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Nomor 05/KPPU-L/2010 terhitung sejak tanggal 1 Februari 2010 sampai dengan tanggal 15 Maret 2010 (*vide* bukti A3); -----
4. Menimbang bahwa setelah melakukan Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa Pendahuluan menemukan bukti awal adanya pelanggaran Pasal 19 huruf d dan Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, sehingga Tim Pemeriksa Pendahuluan merekomendasikan agar pemeriksaan dilanjutkan ke tahap Pemeriksaan Lanjutan (*vide* bukti A14);-----
5. Menimbang bahwa berdasarkan rekomendasi Tim Pemeriksa Pendahuluan, Komisi menerbitkan Penetapan Komisi Nomor 53/KPPU/Pen/III/2010 tanggal 15 Maret 2010 yang menetapkan untuk melanjutkan Perkara Nomor 05/KPPU-L/2010 ke dalam tahap Pemeriksaan Lanjutan terhitung sejak tanggal 15 Maret 2010 sampai dengan tanggal 10 Juni 2010 (*vide* bukti A15);-----
6. Menimbang bahwa Komisi menetapkan untuk memperpanjang jangka waktu Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor 05/KPPU-L/2010 berdasarkan Keputusan Komisi Nomor 200/KPPU/Kep/VI/2010 tanggal 11 Juni 2010, terhitung mulai tanggal 11 Juni 2010 sampai dengan tanggal 22 Juli 2010 (*vide* bukti A29); -----
7. Menimbang bahwa dalam proses pemeriksaan, Tim Pemeriksa Lanjutan telah mendengar keterangan dari para Terlapor, para Saksi, dan keterangan tersebut

telah dicatat dalam BAP yang telah ditandatangani oleh para Terlapor dan para Saksi;-----

8. Menimbang bahwa Tim Pemeriksa Lanjutan telah mendapatkan, meneliti dan menilai sejumlah surat dan/atau dokumen, BAP serta bukti-bukti lain yang diperoleh selama pemeriksaan dan penyelidikan; -----

9. Menimbang bahwa setelah melakukan pemeriksaan, Tim Pemeriksa Lanjutan menemukan fakta sebagaimana tertuang dalam Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan yang berisi pada pokoknya sebagai berikut: -----

9.1. Para Terlapor: -----

9.1.1. Terlapor I: General Electric (GE) Transportation Rail, dengan alamat di 2901 East Lake Road Erie, PA 16531, United States of America;-----

9.1.2. Terlapor II: PT Kereta Api (Persero), dengan alamat di Jalan Perintis Kemerdekaan Nomor 1, Bandung, Jawa Barat;-----

9.2. Dugaan Pelanggaran -----

9.2.1. Pasal 19 huruf 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: -----*

*d. melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu.-----*

9.2.2. Dugaan pelanggaran diantaranya: -----

9.2.2.1. Bahwa dengan posisi PT Kereta Api (Persero) sebagai satu-satunya Penyelenggara Sarana Perkeretaapian di Indonesia, maka PT Kereta Api (Persero) memiliki posisi dominan dalam hal Penyelenggaraan Lokomotif di Indonesia; -----

9.2.2.2. Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, maka perusahaan yang berminat untuk melakukan kerjasama

dalam hal penyelenggaraan lokomotif di Indonesia tidak mempunyai pilihan lain selain memasok ke PT Kereta Api (Persero); -----

9.2.2.3. Bahwa dalam Justifikasi dari Direktur Komersial PT Kereta Api (Persero), Tim menilai bahwa spesifikasi Lokomotif jenis CC 204 dalam Pelelangan Pengadaan Lokomotif Tahun 2009 ini telah mengarah pada merek/jenis tertentu dimana Lokomotif CC 204 dari General Electric telah digunakan sejak tahun 2000, dan Spesifikasi Teknis Lokomotif dalam RKS yang disampaikan oleh Panitia kepada Tim merupakan spesifikasi teknis Lokomotif dari General Electric dengan merek New C20-EMP; -----

9.2.2.4. Bahwa berdasarkan Pasal 30 ayat (5) Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor Kep.U/PL.102/IV/26/KA-2009 tanggal 21 April 2009 mengenai Penunjukan Langsung, Justifikasi dari *user* yang merupakan dukungan terhadap alasan mengapa diperlukan penunjukan langsung tidak boleh mengarah pada merek/jenis tertentu dengan maksud langsung menunjuk kepada penyedia barang/jasa tertentu (*vide* bukti C4); -----

9.2.2.5. Bahwa terdapat kejanggalan-kejanggalan dalam pelaksanaan pengadaan ini dimana Panitia tetap meluluskan penawaran dari General Electric Transportation meskipun tidak memenuhi persyaratan Administrasi dan Teknis sebagaimana diatur dalam RKS; -----

9.2.2.6. Bahwa Direksi PT Kereta Api (Persero) tetap menyetujui Keputusan Panitia Pelelangan meskipun penawaran General Electric Transportation tidak

memenuhi persyaratan Administrasi dan Teknis sebagaimana dipersyaratkan dalam RKS;-----

9.2.2.7. Bahwa meskipun penawaran General Electric Transportation tidak memenuhi persyaratan Administrasi dan Teknis sebagaimana dipersyaratkan dalam RKS, PT Kereta Api (Persero) tidak berusaha mencari penyedia barang (Lokomotif) lain yang dapat memasok Lokomotif kepada PT Kereta Api (Persero) dengan cara melakukan pelelangan ulang;-----

9.2.2.8. Bahwa tindakan dari PT Kereta Api (Persero) yang tetap menunjuk General Electric Transportation telah menghilangkan persaingan penawaran dari produsen Lokomotif lain, dan tidak adanya pilihan sebagai pembanding penawaran General Electric Transportation untuk mendapatkan penawaran dari sisi harga maupun kualitas yang bersaing;-----

9.2.2.9. Bahwa tindakan tersebut di atas juga merupakan indikasi adanya tindakan diskriminasi yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) terhadap pelaku usaha tertentu dengan memanfaatkan posisinya sebagai badan usaha yang menguasai pasar penyelenggaraan sarana lokomotif;-----

9.2.3. Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan *Pelaku usaha dilarang bersekongkol dengan pihak lain untuk mengatur dan atau menentukan pemenang tender sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat*;-----

9.2.4. Dugaan pelanggaran diantaranya:-----

9.2.4.1. Bahwa berdasarkan keterangan dari PT Kereta Api (Persero), dalam hal ini Panitia Lelang, Pelelangan ini menggunakan sistem gugur;-----

- 9.2.4.2. Bahwa Panitia tetap meluluskan penawaran dari General Electric Transportation meskipun tidak memenuhi persyaratan sebagaimana diatur dalam RKS;-----
- 9.2.4.3. Bahwa berdasarkan Justifikasi dari Direktur Komersial PT Kereta Api (Persero), Tim menilai bahwa spesifikasi Lokomotif jenis CC 204 dalam Pelelangan Pengadaan Lokomotif Tahun 2009 ini telah mengarah pada merek/jenis tertentu dimana Lokomotif CC 204 dari General Electric telah digunakan sejak tahun 2000, dan Spesifikasi Teknis Lokomotif dalam RKS yang disampaikan oleh Panitia kepada Tim merupakan spesifikasi teknis Lokomotif dari General Electric dengan merek New C20-EMP; -----
- 9.2.4.4. Bahwa berdasarkan Pasal 30 ayat (5) Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor Kep.U/PL.102/IV/26/KA-2009 tanggal 21 April 2009 mengenai Penunjukan Langsung, Justifikasi dari *user* yang merupakan dukungan terhadap alasan mengapa diperlukan penunjukan langsung tidak boleh mengarah pada merek/jenis tertentu dengan maksud langsung menunjuk kepada penyedia barang/jasa tertentu (*vide* bukti C4); -----
- 9.2.4.5. Bahwa Direksi PT Kereta Api (Persero) tetap menyetujui Keputusan Panitia Pelelangan meskipun penawaran General Electric Transportation tidak memenuhi persyaratan Administrasi dan Teknis sebagaimana dipersyaratkan dalam RKS;-----
- 9.2.4.6. Bahwa Tim menilai Panitia Pelelangan telah melakukan pelanggaran terhadap ketentuan pelelangan sebagaimana diatur dalam RKS yang bertujuan untuk memfasilitasi General Electric Transportation agar

dapat memenuhi syarat untuk ditunjuk dalam Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif Tahun 2009;

9.2.4.7. Bahwa Direksi PT Kereta Api (Persero) dan Panitia Pelelangan tidak melaksanakan prosedur pengadaan sesuai peraturan perusahaan dan RKS; -----

9.2.4.8. Bahwa meskipun penawaran General Electric tidak memenuhi syarat, namun PT Kereta Api (Persero) tidak menggugurkan penawaran General Electric dan tidak memberikan kesempatan bagi penawar lain, baik itu melalui penunjukan langsung ulang ataupun pelelangan umum; -----

9.2.5. Bahwa berdasarkan fakta-fakta di atas, diperoleh indikasi awal yang cukup adanya dugaan persekongkolan secara vertikal yang dilakukan oleh para Terlapor; -----

9.3. Pokok Perkara dalam pemeriksaan ini adalah pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC204 oleh PT Kereta Api (Persero) Tahun 2009; -----

9.4. Nilai pengadaan terbagi 2 (dua), yaitu:-----

9.4.1. Berdasarkan Nota Permintaan Dana (NPD) Nomor 65/NPD/DI/XII/2008 tanggal 30 Desember 2008 dari DIRBANGUS (Julison Arifin) kepada DIRKU (Achmad Kuntjoro), nilai pengadaan 10 (sepuluh) unit Lokomotif CC204 sebesar Rp 192.500.000.000 (seratus sembilan puluh dua milyar lima ratus juta rupiah) (*vide* bukti C10); -----

9.4.2. Berdasarkan Nota Nomor 431/KA/VI/2009 tanggal 26 Juni 2009 dari Direktur Keuangan (Achmad Kuntjoro) kepada DIRKOM, setuju diberikan Ijin Prinsip pengadaan 10 (sepuluh) unit Lokomotif CC204 sebesar Rp 173.937.191.000 (seratus tujuh puluh tiga milyar sembilan ratus tiga puluh tujuh juta seratus sembilan puluh satu ribu rupiah) (*vide* bukti C11); -----

- 9.5. Sumber dana adalah Anggaran Internal PT Kereta Api (Persero) Tahun 2008 dan 2009 yang direalisasikan Tahun 2009; -----
- 9.6. Sistem Pengadaan dilakukan dengan penunjukan langsung;-----
- 9.7. Kronologi Pengadaan: -----
- 9.7.1. Tanggal 30 Desember 2008: NPD ACC (nilai pagu yang disetujui) Direktur Keuangan PT Kereta Api (Persero) untuk tahun 2008 senilai Rp 192.500.000.000 (seratus sembilan puluh dua milyar lima ratus juta rupiah) (*vide* bukti C10); -----
- 9.7.2. Tanggal 26 Juni 2009: Ijin Prinsip dari Wakil Direktur Utama PT Kereta Api (Persero) untuk pengadaan tahun 2009 senilai Rp 173.937.191.000 (seratus tujuh puluh tiga milyar sembilan ratus tiga puluh tujuh juta seratus sembilan puluh satu ribu rupiah) (*vide* bukti C11);-----
- 9.7.3. Tanggal 8 Juli 2009: Penawaran Harga dari Pihak Kedua (General Electric) (*vide* bukti C42). -----
- 9.7.4. Tanggal 15 Juli 2009: SPL (*vide* bukti C12);-----
- 9.7.5. Tanggal 16 Juli 2009: *Owner Estimate* sebesar Rp 385.000.000.000 (tiga ratus delapan puluh lima milyar rupiah) (*vide* bukti C42);-----
- 9.7.6. Tanggal 23 Juli 2009: RKS Nomor RKS/77/S-2009 disahkan oleh Wakil Direktur Utama PT Kereta Api (Persero) dan Surat Nomor PL.103/VII/7/KA-2009 kepada General Electric Company/ PT GEOI, perihal: Surat Permintaan Penawaran Harga (*vide* bukti C42); -----
- 9.7.7. Tanggal 24 Juli 2009: Berita Acara Penjelasan Persyaratan Umum dan Teknis Nomor 77/BAP/PNL/S-2009 (*vide* bukti C42); -----
- 9.7.8. Tanggal 31 Juli 2009: Berita Acara Pembukaan Sampul Penawaran Penunjukan Langsung Nomor 77/BAPP/PNL/S-2009, Penilaian Data Administrasi dan Teknis, Berita Acara Hasil Penelitian/Penilaian Administrasi dan Teknis Nomor



77/BAPAT/PNL/S-2009, serta Undangan Negosiasi Harga dari PT Kereta Api (Persero) kepada General Electric Transportation/PT GEOI dengan Surat Nomor UM.209/VII/156/KA.2009 (*vide* bukti C42); -----

9.7.9. Tanggal 3 Agustus 2009: Surat Nomor 010/RDP/NL/08/2009 dari GE Transportation Rail kepada PT Kereta Api (Persero), perihal Surat Negosiasi, Berita Acara Pembahasan Negosiasi Penunjukan Langsung Nomor 77/BAN/PNL/S-2009, serta Evaluasi Kewajaran Harga setelah Negosiasi (*vide* bukti C42);-----

9.7.10. Tanggal 7 Agustus 2009: Undangan Negosiasi Ulang dari PT Kereta Api (Persero) kepada General Electric Transportation/PT GEOI dengan surat Nomor UM.209/VIII/34/KA.2009 (*vide* bukti C42);-----

9.7.11. Tanggal 10 Agustus 2009: Surat Nomor 012/RDP/NL/08/2009 dari GE Transportation Rail kepada PT Kereta Api (Persero) perihal Surat Negosiasi, Berita Acara Pembahasan/Negosiasi Ulang Penunjukan Langsung Nomor 77/BAN-UL/PNL/S-2009, serta Evaluasi Kewajaran Harga setelah Negosiasi (*vide* bukti C42). -----

9.7.12. Tanggal 11 Agustus 2009: Nota Panpel ke VP Logistik (*vide* bukti C42); -----

9.7.13. Tanggal 19 Agustus 2009: Nota EVP Risk Management, perihal: Penyampaian Rekomendasi Kajian Risiko ke Direksi PT Kereta Api (Persero) (*vide* bukti C42); -----

9.7.14. Tanggal 20 Agustus 2009: Nota EVP Logistik ke Direktur Komersial (*vide* bukti C42);-----

9.7.15. Tanggal 21 Agustus 2009: Nota Direktur Komersial ke EVP Logistik mengenai Keputusan Direktur Komersial untuk Proses Lanjut Pengadaan 20 (dua puluh) Unit Lokomotif CC 204 (*vide* bukti C42); -----

- 9.7.16. Tanggal 26 Agustus 2009: Penyesuaian Patokan Harga Satuan (OE) (*vide* bukti C42);-----
- 9.7.17. Tanggal 27 Agustus 2009: Berita Acara Hasil Pelelangan (*vide* bukti C42); -----
- 9.7.18. Tanggal 1 September 2009: Disposisi EVP Logistik pada Panpel agar dilakukan negosiasi ulang (*vide* bukti C18); -----
- 9.7.19. Tanggal 2 September 2009: Undangan Negosiasi Harga Ulang I (*vide* bukti C42);-----
- 9.7.20. Tanggal 3 September 2009: Surat Negosiasi Pihak Kedua dan Berita Acara Pembahasan/Negosiasi Ulang I Penunjukan Langsung Nomor 77/BAN-UL I/PNL/S-2009 (*vide* bukti C42); --
- 9.7.21. Tanggal 8 September 2009: Berita Acara Hasil Pelelangan/Penunjukan Langsung Pekerjaan Pengadaan 20 (dua puluh) Unit Lokomotif Nomor 77/BAHP/PNL/S-2009 (*vide* bukti C42); -----
- 9.7.22. Tanggal 9 September 2009: Keputusan atas Berita Acara Hasil Pelelangan Nomor 77/BAHP/PNL/S-2009, Pemberitahuan Hasil Pelelangan, Surat Permintaan Jaminan Pelaksanaan, MoU GE, *Approval Spec* Teknis dan Gambar Teknis, serta Surat Permintaan Penunjukan Perusahaan *Freight Forwarder* dan Perusahaan Asuransi (*vide* bukti C42);-----
- 9.7.23. Tanggal 30 September 2009: Permohonan Pembelian Valas (terkait dengan kelengkapan administrasi kontrak, sampai saat ini masih dalam proses); -----
- 9.8. Tentang Lokomotif-----
- 9.8.1. PT Kereta Api (Persero) memiliki beberapa jenis lokomotif dari Jerman dengan merek Krubb dan Henschell, dari Amerika dengan merek General Electric, dan dari Canada dengan merek General Motor (*vide* bukti B1);-----

- 9.8.2. Lokomotif paling tua buatan tahun 1964 dari Jerman. Sejak tahun 1984, pengadaan lokomotif Jerman tidak dilanjutkan lagi (*vide* bukti B1);-----
- 9.8.3. Mulai tahun 2004 sudah ada usulan untuk mengganti total 64 (enam puluh empat) lokomotif Diesel Hidrolik oleh PT Kereta Api (Persero) (*vide* bukti B1);-----
- 9.8.4. Penomoran CC201, CC203, CC204 merupakan penomoran yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero), bukan merujuk pada merek tertentu (*vide* bukti B1);-----
- 9.8.5. Pernah dibentuk *joint venture* antara Pemerintah Indonesia dengan GE Transportation dengan nama GE Lokindo pada tahun 1990-an dan akhirnya dilikuidasi pada tahun 2001 (*vide* bukti B10); -----
- 9.8.6. Menurut keterangan PT Kereta Api (Persero), secara historis terkait sarana dan prasarana yang ada menunjukkan hanya produk General Electric dan General Motor yang cocok sementara ini; ---
- 9.8.7. Lokomotif menggunakan mesin diesel sebagai mesin penggerak. Perkembangan mesin diesel dalam teknologi lokomotif secara berurutan adalah mesin diesel DC/DC, AC/DC, dan AC/AC (*vide* bukti B12); -----
- 9.8.8. Teknologi DC/DC berarti diesel meng-generate DC power lalu DC power tersebut di-*drive* ke motor bermesin DC. Kelemahan DC/DC yaitu voltase rendah tapi arus tinggi sehingga membutuhkan kabel yang besar-besar (*vide* bukti B12);-----
- 9.8.9. Teknologi AC/DC berarti diesel men-generate AC power lalu AC power tersebut di-*drive* ke motor bermesin DC. Teknologi AC/AC berarti diesel men-generate AC power lalu AC power tersebut di-*drive* ke motor bermesin AC (*vide* bukti B12);-----
- 9.8.10. Teknologi DC/DC menggunakan generator untuk men-generate *electricity*, sedangkan untuk teknologi AC/DC menggunakan

*alternator*, dan teknologi AC/AC menggunakan *inverter* (*vide* bukti B12); -----

9.8.11. Teknologi AC/AC memiliki daya adhesi yang tinggi yaitu sekitar 33% (tiga puluh tiga persen) sedangkan untuk teknologi AC/DC sekitar 24% (dua puluh empat persen). Daya adhesi adalah daya lekat roda pada saat dimuati barang. Teknologi AC/AC dapat menarik jumlah gerbong yang lebih banyak daripada jumlah gerbong yang dapat ditarik oleh teknologi AC/DC (*vide* bukti B12); -----

9.8.12. Teknologi AC/AC memiliki *axle load* sebesar 18 (delapan belas) ton sedangkan AC/DC memiliki *axle load* sebesar 14 (empat belas) ton, namun teknologi AC/AC dapat saja dirancang untuk dapat memiliki *axle load* sebesar 14 (empat belas) ton (*vide* bukti B12); -----

9.8.13. Perbedaan lain yang terdapat pada mesin AC/DC dan mesin AC/AC adalah sistem kontrolnya, Misalnya untuk motor *hybrid*, akinya itu genset. Kontrol AC/DC itu lebih tidak efisien karena lebih tidak hemat energi; -----

9.8.14. Tidak ada perbedaan yang signifikan dalam melakukan perawatan antara mesin AC/DC dan mesin AC/AC, perbedaan hanya terdapat pada sistem kontrol karena disanalah nyawa kereta api berada; -----

9.8.15. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 1992 telah menyusun standar spesifikasi lokomotif dan terkait teknologi, seharusnya saat ini Indonesia telah menggunakan teknologi lokomotif bermesin AC/AC (*vide* bukti B11); -----

9.8.16. Menurut keterangan PT Kereta Api (Persero), belum pernah ada perusahaan Eropa, Jepang, dan China yang menawarkan produk lokomotif kepada PT Kereta Api (Persero). Pernah ada presentasi dari salah satu perusahaan Cina di Departemen Perhubungan, namun tidak ada tindak lanjut dari presentasi dimaksud, karena

PT Kereta Api (Persero) menganggap hal tersebut bukan suatu penawaran produk (*vide* bukti B1, B5);-----

9.8.17. Tanggal 31 Agustus 2007, Duta Besar Republik Indonesia untuk Republik Rakyat Cina (Sudrajat) menyampaikan surat kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN) perihal Rencana Kerjasama Investasi Perkereta-apian antara BUMN RRC (CSR) dengan PT INKA (*vide* bukti C31);-----

9.8.18. Tanggal 30 Nopember 2007, Dubes Republik Indonesia untuk Republik Rakyat Cina menyampaikan Faksimili, perihal Keinginan China South Locomotive and Rolling Stock Industry Corp. berpartisipasi pada pengadaan lokomotif di Indonesia (*vide* bukti C1);-----

9.8.19. Tanggal 29 Desember 2007, CSR China menyampaikan Surat Nomor 9/Loco/indonesia kepada President Director PT Kereta Api (Persero) perihal keinginan berpartisipasi dalam pengadaan 30 (tiga puluh) unit lokomotif di PT Kereta Api (Persero) (*vide* bukti C1);-----

9.8.20. Tanggal 10 Juni 2008, Direktur Keselamatan dan Teknik Sarana Ditjen Perkeretaapian (Asril Syafei) menyampaikan Undangan kepada beberapa pihak diantaranya PT Tri Hita Karana dan PT Kereta Api (Persero) untuk menghadiri presentasi produk lokomotif dari perusahaan CSR China pada tanggal 18 Juni 2008 di Ruang Rapat Ditjen Perkeretaapian (*vide* bukti C1);-----

9.8.21. Tanggal 18 Juni 2008, PT Tri Hita Karana menyampaikan Surat Nomor 017/THK-FL/VI/09 kepada Presiden Direktur PT Kereta Api (Persero), perihal keinginan CSR untuk berpartisipasi dalam penyewaan lokomotif PT Kereta Api (Persero) (*vide* bukti C1);---

9.9. Tentang Infrastruktur -----

9.9.1. Infrastruktur rel kereta api di Pulau Jawa baru mampu menerima *axle load* lokomotif sebesar 14 (empat belas) ton sedangkan untuk

Pulau Sumatera mampu menerima *axle load* lokomotif sampai dengan sebesar 18 (delapan belas) ton (*vide* bukti B11);-----

- 9.9.2. Perbedaan kemampuan infrastruktur rel kereta api bukan merupakan hambatan bagi penerapan teknologi yang lebih baru, karena teknologi lokomotif lebih mengarah kepada kemampuan menarik gerbong yang lebih banyak dan bukan kepada kemampuan menerima *axle load* dari infrastruktur rel yang ada;--
- 9.9.3. Infrastruktur rel di Pulau Jawa bisa saja menggunakan lokomotif berteknologi AC/AC, namun akan menjadi mubazir atau kurang efisien apabila jumlah gerbong yang ditarik dalam suatu rangkaian masih sama dengan lokomotif AC/DC, mengingat kemampuan lokomotif berteknologi AC/AC yang lebih besar dibandingkan lokomotif berteknologi AC/DC (*vide* bukti B12); --
- 9.9.4. Berdasarkan keterangan yang disampaikan oleh GE Transportation, kendala yang akan dihadapi oleh PT Kereta Api (Persero) apabila menggunakan lokomotif berteknologi AC/AC adalah adanya *social cost* yang tinggi sebagai akibat dari banyaknya persilangan (dengan masyarakat) baik *single* maupun *double*, dimana di Pulau Jawa ada sekitar 80 (delapan puluh) ribu persilangan kereta api, ini akan berdampak secara sosial (*vide* bukti B12); -----
- 9.9.5. Masalah lain apabila menggunakan mesin AC/AC dengan banyak gerbong adalah masalah *block signaling system*, kebanyakan sistem *signaling* kita adalah *way side signaling* (lampu lalu lintas ada di pinggir jalan) sehingga apabila ingin memperpanjang rel maka akan menyulitkan karena sistemnya manual dengan ditarik, ini akan beda apabila kita menggunakan *in-cab signaling* (*signaling system* ada di lokomotif) sehingga apabila ingin memperpanjang rel akan menjadi mudah karena menggunakan sistem komputerisasi di *traffic control center* (*vide* bukti B12); ---

9.9.6. Berdasarkan keterangan yang disampaikan oleh GE Transportation, dari sisi *economic intent*-nya, di Amerika populasi AC/AC lebih besar dibanding AC/DC. Namun dalam perkembangannya, saat ini ada perusahaan besar di Amerika yaitu BNSF yang merubah teknologinya dari AC/AC menjadi AC/DC sehingga gerbongnya menjadi lebih pendek, pada saat krisis berlangsung. Hal ini terjadi karena alasan ekonomi karena apabila menggunakan AC/AC akan ekonomis apabila gerbongnya panjang-panjang karena biaya *maintenance*-nya juga tinggi. Namun apabila muatannya tidak panjang maka akan menjadi tidak ekonomis (*vide* bukti B12); -----

9.10. Tentang Justifikasi Penunjukan Langsung-----

9.10.1. Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC204 yang direalisasikan tahun 2009 merupakan gabungan 10 (sepuluh) unit tahun 2008 dan 10 (sepuluh) unit tahun 2009 yang sejak dulu memang dilakukan melalui mekanisme penunjukan langsung, yang dalam hal ini menunjuk General Electric (GE) Transportation Rail sebagai penyedia produknya (*vide* bukti B1);

9.10.2. PT Kereta Api (Persero) mengaku sejak awal memang berniat membeli lokomotif dari GE dengan alasan lokomotif tersebut telah teruji dan para teknisi PT Kereta Api (Persero) sudah terbiasa dengan lokomotif dimaksud, namun keinginan membeli langsung tersebut terhambat oleh aturan internal yang tidak memperbolehkan pembelian langsung apabila nilainya Rp 200.000.000 (dua ratus juta rupiah) atau lebih, sehingga PT Kereta Api (Persero) menetapkan metode penunjukan langsung dalam pengadaan 20 (dua puluh) lokomotif ini dengan konsekuensi hanya GE yang akan diundang untuk mengajukan penawaran (*vide* bukti B5); -----

9.10.3. PT Kereta Api (Persero) menyatakan bahwa pengadaan 20 (dua puluh) lokomotif dari GE tersebut diharapkan dapat memenuhi kebutuhan lokomotif yang siap pakai dan diharapkan pula tidak

menambah pengeluaran lainnya misalnya biaya pemeliharaan dan biaya pelatihan para teknisi apabila menggunakan lokomotif dari pabrikan lainnya (*vide* bukti B5);-----

9.10.4. Sulistyo Wimbo Hardjito selaku Direktur Komersial PT Kereta Api (Persero) menyampaikan Justifikasi Penunjukan Langsung Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 kepada General Electric Company yang menguraikan kondisi yang ada yaitu (*vide* bukti C42):-----

9.10.4.1. Spesifikasi teknis *system control* Lokomotif CC 204 menggunakan Microprocessor GE Brightster yang berfungsi untuk meningkatkan keandalan, dimana komponen tersebut merupakan produk General Electric; -----

9.10.4.2. Lokomotif CC 204 pembuatannya telah dirakit di Indonesia dan sebagian komponennya telah dibuat di dalam negeri sehingga dapat mendukung pertumbuhan lapangan kerja dan industri dalam negeri; -----

9.10.4.3. Lokomotif produksi pabrikan General Electric (CC 201, CC 203 dan CC 204) telah digunakan lebih kurang 25 (dua puluh lima) tahun di PT Kereta Api Indonesia, dengan pengalaman teknis operasi dan pemeliharaan telah dikuasai SDM PT Kereta Api (Persero);-----

9.10.5. Sulistyo Wimbo Hardjito selaku Direktur Komersial PT Kereta Api (Persero) juga menyampaikan Justifikasi Kebutuhan Pengadaan 20 (dua puluh) Unit Lokomotif yang didalamnya diantaranya menguraikan sebagai berikut (*vide* bukti C42):-----

9.10.5.1. Saat ini masih ada unit lokomotif DH yang harus dilakukan penggantian mengingat usia yang sudah tua sehingga kondisinya sulit untuk dibebani



dinasan KA (rencana peruntukan peremajaan dinas lokomotif untuk KA Ekonomi terlampir); -----

9.10.5.2. Spesifikasi Lok CC 204 dinilai memenuhi tuntutan kebutuhan operasional KA saat ini dengan daya tarik lebih besar,  $\pm 1.988$  (seribu sembilan ratus delapan puluh delapan) THP pada 1050 (seribu lima puluh) rpm, di Notch 8 (delapan)) sehingga mampu menarik 12 (dua belas) kereta; -----

9.10.5.3. Mengingat hal tersebut, maka dipandang perlu untuk segera melakukan peremajaan armada lokomotif DH secara bertahap sesuai kemampuan perusahaan dengan lokomotif CC 204 (AC/DC) yang memiliki daya tarik lebih besar sehingga mampu menarik rangkaian minimal 12 (dua belas) gerbong kereta; ---

9.11. Tentang Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor KEP.U/PL.102/IV/26/KA-2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa di Lingkungan PT Kereta Api (Persero) (*vide* bukti C4)-----

9.11.1. Pasal 30 ayat (1) menyatakan Penunjukan Langsung yaitu pengadaan barang dan jasa yang dilakukan secara langsung dengan menunjuk 1 (satu) penyedia barang dan jasa atau melalui *beauty contest*; -----

9.11.2. Pasal 30 ayat (2) menyatakan Penunjukan Langsung dapat dilakukan apabila memenuhi minimal salah satu dari persyaratan berikut:-----

9.11.2.1. Barang dan jasa yang dibutuhkan bagi kinerja utama perusahaan dan tidak dapat ditunda keberadaannya (*bussiness critical asset*) atau pelaksanaan yang mendesak untuk menghindari kerugian perusahaan yang lebih besar. Pekerjaan mendesak adalah pekerjaan yang sifatnya mendadak (di luar rencana) yang apabila tidak dapat dilaksanakan akan

- mengakibatkan kerugian yang lebih besar bagi PT Kereta Api (Persero); -----
- 9.11.2.2. Penanganan darurat untuk keamanan, keselamatan masyarakat, dan aset strategis perusahaan berdasarkan pernyataan pejabat tertinggi setempat (Kadaop dan Kadivre);-----
- 9.11.2.3. Penanganan darurat akibat telah terjadinya kahar (*force majeure*) baik bersifat lokal maupun nasional berdasarkan pernyataan pejabat tertinggi setempat (Kadaopda dan Kadivre);-----
- 9.11.2.4. Penyedia barang dan jasa dimaksud hanya satu-satunya (barang spesifik), penentuan barang/jasa spesifik ditetapkan tersendiri oleh pejabat yang berwenang direktorat/divisi masing-masing; -----
- 9.11.2.5. Barang dan jasa yang bersifat *knowledge intensive* dimana untuk menggunakan dan memelihara produk tersebut membutuhkan kelangsungan pengetahuan dari penyedia barang dan jasa;-----
- 9.11.2.6. Barang dan jasa yang dimiliki oleh pemegang Hak atas Kekayaan Intelektual (HaKI) atau yang memiliki jaminan (*warranty*) dari *Original Equipment Manufacture*;-----
- 9.11.2.7. Barang dan jasa yang merupakan pembelian berulang (*repeat order*) sepanjang harga yang ditawarkan menguntungkan dengan tidak mengorbankan kualitas barang dan jasa;-----
- 9.11.2.8. Barang dan jasa lanjutan yang secara teknis merupakan satu kesatuan yang sifatnya tidak dapat dipecah-pecah dari pekerjaan yang sudah dilaksanakan sebelumnya;-----

- 9.11.2.9. Untuk pekerjaan lanjutan dari bangunan kereta/instalasi/konstruksi/pekerjaan bawah tanah/terowongan yang telah ada harga standar dengan menggunakan satuan harga menurut harga yang berlaku pada tahun anggaran bersangkutan dan secara teknis merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipecah-pecah dari pekerjaan terdahulu satu dan lain berdasarkan unsur teknis tertulis; -----
- 9.11.2.10. Untuk pekerjaan lanjutan dari pekerjaan yang tidak ada harga standarnya, tetapi sehubungan homogenitasnya perlu dijaga kontinuitas pelaksanaannya sesuai dengan pendapat fungsi teknis yang kompeten secara tertulis (justifikasi) dari pejabat *user*; -----
- 9.11.2.11. Pemasangan Listrik oleh PT PLN, pemasangan telepon oleh PT Telkom, pemasangan gas oleh Perusahaan Gas Negara, pemasangan saluran air minum oleh Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM), pembangunan rumah dinas oleh Perum Perumnas, Percetakan oleh Perum Percetakan Negara, Peneliti dan Pemropesan data oleh perguruan tinggi (PTN/PTS) atau Lembaga Ilmiah Pemerintah sepanjang dilaksanakan sendiri; -----
- 9.11.2.12. Penyedia barang dan jasa adalah BUMN dan/atau anak perusahaan sepanjang barang dan/atau jasa yang dibutuhkan merupakan produk atau layanan dari BUMN atau anak perusahaan dimaksud dengan ketentuan apabila BUMN dan/atau anak perusahaan yang memproduksi atau memberi pelayanan yang dibutuhkan lebih dari satu, maka harus dilakukan pemilihan langsung terhadap BUMN dan/atau anak perusahaan tersebut;-----

9.11.3. Pasal 30 ayat (5) menyatakan Pengguna barang/jasa (*user*) yang bersangkutan harus membuat justifikasi yang merupakan dukungan terhadap alasan mengapa diperlukan penunjukan langsung terhadap barang/jasa tersebut, tidak boleh mengarah kepada suatu merek/jenis barang tertentu dengan maksud langsung menunjuk kepada penyedia barang/jasa tertentu;-----

9.12. Hal-hal Lain -----

9.12.1. Selama proses pengadaan, Panitia telah melakukan negosiasi harga penawaran yang diklaim terjadi penurunan harga;-----

9.12.2. Tim Pemeriksa telah meminta data harga lokomotif produk GE di berbagai negara lainnya sebagai pembanding dengan harga penawaran yang diajukan kepada PT Kereta Api (Persero) dalam pengadaan ini, namun hingga disusunnya Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan ini Tim Pemeriksa belum menerima data dimaksud;-----

9.12.3. PT Kereta Api (Persero) maupun GE Transportation dalam pemeriksaan menyatakan ada rencana untuk menjalin kerjasama penyewaan atau leasing lokomotif dalam jangka panjang dalam jumlah yang cukup besar (sekitar 100-an lokomotif), namun belum diperoleh informasi yang memadai terkait kerjasama tersebut;-----

9.12.4. Pemerintah dalam hal ini BPPT menilai kerjasama *leasing* dalam jangka panjang tersebut dapat diambil manfaatnya baik dalam konteks pengembangan industri yang menyokong maupun dalam konteks pengembangan teknologi lokomotif yang nantinya dapat diharapkan terjadinya *transfer knowledge* dan peningkatan komponen lokal, namun sayangnya GE Transportation sendiri belum pernah membicarakan kemungkinan-kemungkinan tersebut baik untuk *transfer knowledge* maupun peningkatan komponen lokal kepada Pemerintah Indonesia;-----

9.12.5. Proses *delivery* lokomotif kepada PT Kereta Api (Persero) dalam pengadaan ini memakan waktu kira-kira 18 (delapan belas) bulan, sehingga apabila PT Kereta Api (Persero) menggunakan alasan kebutuhan yang mendesak menjadi kurang relevan, mengingat kenyataannya tetap membutuhkan waktu yang lama; -----

9.13. Analisis -----

9.13.1. Berdasarkan temuan-temuan yang diperoleh selama Pemeriksaan, Tim Pemeriksa Lanjutan menilai Dugaan Pelanggaran Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 (diskriminasi kepada pelaku usaha tertentu): -----

9.13.1.1. Bahwa secara historis, sarana dan prasarana PT Kereta Api (Persero) terkait dengan lokomotif memang banyak melibatkan General Electric (GE) Transportation. Bahkan pernah terbentuk PT GE Lokomotif Indonesia (GE Lokindo) (*vide* bukti B10);

9.13.1.2. Bahwa Pemerintah melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 1992 seharusnya saat ini Indonesia telah menggunakan teknologi lokomotif bermesin AC/AC yang dikenal efisien (*vide* bukti B11);-----

9.13.1.3. Bahwa teknologi lokomotif bermesin AC/AC memiliki daya adhesi yang tinggi dan lebih efisien daripada lokomotif bermesin AC/DC. Dalam perawatannya tidak ada perbedaan yang signifikan dalam melakukan perawatan antara mesin AC/DC dan mesin AC/AC. Perbedaan kedua mesin tersebut hanya terletak pada sistem kontrol (*vide* bukti B11);-

9.13.1.4. Bahwa rel kereta api di Pulau Jawa hanya mampu menerima *axle load* lokomotif sebesar 14 (empat belas) ton, namun hal ini bukanlah menjadi penghalang bagi rel kereta api di Pulau Jawa untuk

menerima lokomotif bermesin AC/AC karena pada kenyataannya lokomotif bermesin AC/AC dapat dibuat dalam ukuran *axle load* sebesar 14 (empat belas) ton (*vide* bukti B12); -----

9.13.1.5. Bahwa proses pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 dengan menggunakan metode penunjukan langsung secara tegas sejak awal memang sudah dimaksudkan untuk menunjuk atau mengadakan lokomotif dari GE Transportation, dengan spesifikasi teknis yang mengarah ke merek GE tipe C20-EMP; -----

9.13.1.6. Bahwa keinginan tersebut diperkuat dengan adanya justifikasi yang disampaikan oleh PT Kereta Api (Persero) dalam pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 ini diantaranya: "Spesifikasi teknis sistem kontrol Lokomotif CC 204 menggunakan Microprocessor GE Brightster yang berfungsi untuk meningkatkan keandalan, dimana komponen tersebut merupakan produk General Electric; -----

9.13.1.7. Bahwa keinginan sejak awal hanya untuk menggunakan produk GE Transportation telah mengakibatkan hilangnya kesempatan bagi produk lain untuk memasok lokomotif kepada PT Kereta Api (Persero); -----

9.13.1.8. Bahwa hilangnya kesempatan bagi produk selain dari GE Transportation untuk memasok kepada PT Kereta Api (Persero) juga berdampak pada ketergantungan yang sangat tinggi kepada produk GE Transportation yang tercermin dari kemampuan teknis dari PT Kereta Api (Persero) yang hanya

terampil memperbaiki atau merawat lokomotif produk GE Transportation;-----

9.13.1.9. Bahwa ketergantungan yang sangat tinggi kepada produk GE Transportation dalam jangka panjang tentunya akan menghilangkan persaingan dan tidak akan memacu inovasi maupun kreativitas yang pada akhirnya akan menurunkan daya saing dari PT Kereta Api (Persero) itu sendiri; -----

9.13.1.10. Bahwa hilangnya kesempatan bagi produk selain dari GE Transportation merupakan bentuk perlakuan khusus hanya kepada GE Transportation dan perlakuan berbeda kepada produk lainnya yang dilakukan PT Kereta Api (Persero); -----

9.13.2. Berdasarkan temuan-temuan yang diperoleh selama Pemeriksaan, Tim Pemeriksa Lanjutan menilai Dugaan Pelanggaran Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 (persekongkolan tender): -

9.13.2.1. Bahwa proses pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 dilakukan melalui serangkaian tahapan yaitu pembelian dokumen, *aanwijzing*, pemasukan penawaran, evaluasi dan negosiasi harga hingga penunjukan pemenang yang sejak awal memang hanya diikuti oleh GE Transportation; -----

9.13.2.2. Bahwa justifikasi yang disampaikan oleh PT Kereta Api (Persero) diantaranya menguraikan "Spesifikasi teknis sistem kontrol Lokomotif CC 204 menggunakan Microprocessor GE Brightster yang berfungsi untuk meningkatkan keandalan, dimana komponen tersebut merupakan produk General Electric yang secara jelas dapat diartikan mengarah pada produk General Electric (GE); -----

- 9.13.2.3. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 30 ayat (5) Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor Kep.U/PL.102/IV/26/KA-2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa di Lingkungan PT Kereta Api (Persero), justifikasi merupakan dukungan terhadap alasan mengapa diperlukan penunjukan langsung terhadap barang/jasa tersebut, tidak boleh mengarah kepada suatu merek/jenis barang tertentu dengan maksud langsung menunjuk kepada penyedia barang/jasa tertentu;-----
- 9.13.2.4. Bahwa justifikasi yang disampaikan oleh PT Kereta Api (Persero) secara jelas menyatakan "Spesifikasi teknis sistem kontrol Lokomotif CC 204 menggunakan Microprocessor GE Brightster yang berfungsi untuk meningkatkan keandalan, dimana komponen tersebut merupakan produk General Electric", yang tentunya apabila dikaitkan dengan ketentuan Pasal 30 ayat (5) Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor Kep.U/PL.102/IV/26/KA-2009 yang tidak memperbolehkan justifikasi yang mengarah pada suatu merek/jenis barang tertentu dengan maksud langsung menunjuk kepada penyedia barang/jasa tertentu, maka hal ini jelas-jelas melanggar atau bertentangan dengan SK dimaksud; -----
- 9.13.2.5. Bahwa pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 secara formal menggunakan metode penunjukan langsung, namun dalam proses penunjukan langsung tersebut pihak GE Transportation telah melakukan tawaran mengajukan harga kepada PT Kereta Api (Persero) setelah melalui tahapan pembelian dokumen RKS dan *aanwijzing*;-----



9.13.2.6. Bahwa proses penunjukan langsung yang memang sudah dimaksudkan untuk membeli produk GE Transportation senyatanya merupakan upaya pengaturan agar GE Transportation menjadi pemenang dalam pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 ini;-----

9.14. Kesimpulan. -----

9.14.1. Berdasarkan analisis terhadap temuan-temuan, alat bukti surat dan/atau dokumen yang diperoleh selama Pemeriksaan, Tim Pemeriksa Lanjutan menyimpulkan ditemukan bukti kuat adanya pelanggaran Pasal 19 huruf d dan Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) dan General Electric (GE) Transportation; -----

10. Menimbang bahwa setelah jangka waktu Pemeriksaan Lanjutan berakhir, Komisi menerbitkan Penetapan Komisi Nomor 133/KPPU/Pen/VII/2010 tanggal 21 Juli 2010 tentang Sidang Majelis Komisi Perkara Nomor 05/KPPU-L/2010 terhitung mulai tanggal 21 Juli 2010 sampai dengan tanggal 1 September 2010 (*vide* bukti A39); -----

11. Menimbang bahwa atas Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan, Majelis Komisi telah melakukan Sidang Majelis dan menerima tanggapan/pembelaan terhadap LHPL dari Terlapor I dan Terlapor II; -----

12. Menimbang bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor I menyatakan hal-hal sebagai berikut (*vide* bukti C48): -----

12.1. Bahwa ingin kami tegaskan kembali, telah terjadi kekeliruan dalam rekomendasi pada LHPL tersebut. -----

12.2. Bahwa sudah sangat jelas dan tidak terbantahkan berdasarkan Petikan Penetapan KPPU No. 133/KPPU/PEN/VII/2010 tentang Sidang Majelis Komisi Perkara No. 05/KPPU-L/2010 tanggal 21 Juli 2010 (“Petikan Penetapan”), Klien kami GE Transportation diduga hanya melanggar Pasal 22 Undang-undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (“UU No. 5/1999”). Bahwa Petikan

Penetapan tersebut merupakan dasar hukum yang sah dalam menentukan pihak terlapor serta pasal UU Persaingan yang diduga dilanggar, bukan kesimpulan maupun rekomendasi dalam LHPL. Terlebih, sebagai pemasok GE Transportation sama sekali tidak dalam posisi untuk melakukan diskriminasi. Bahwa selanjutnya Klien kami tidak pernah diperiksa berkenaan dengan dugaan pelanggaran Pasal 19 d UU No. 5/1999 baik dalam pemeriksaan pendahuluan dan pemeriksaan lanjutan sehingga penambahan Pasal 19 d sebagai Pasal baru dalam LHPL secara hukum tidak dimungkinkan. Kami telah melakukan telaah dan analisis yang komprehensif terhadap LHPL maupun dokumen-dokumen yang kami peroleh pada tahap inspeksi (“Inzage”) di kantor KPPU pada tanggal 16 Agustus 2010 dan kami menemukan fakta-fakta yang meyakinkan bahwa seluruh dugaan, kesimpulan, maupun rekomendasi yang terdapat dalam LHPL tidak memiliki suatu dasar hukum yang kuat. Tidak terdapat satu pun bukti dalam LHPL yang dapat membuktikan adanya pelanggaran terhadap Pasal 22 UU No. 5/1999 oleh GE Transportation. Sangat jelas bahwa LHPL disusun berdasarkan persepsi yang salah yang mengacu kepada informasi yang selektif yang diperoleh selama proses pemeriksaan termasuk diantaranya pernyataan dari para pihak yang terdapat dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP) dimana LHPL sama sekali tidak memuat bukti-bukti yang menunjukkan bahwa GE Transportation telah melakukan pelanggaran terhadap pasal 22 UU No. 5/1999. GE Transportation dalam melakukan usahanya di Indonesia penuh dengan integritas dan kepatuhan terhadap segala peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia termasuk UU No. 5/1999. Penunjukkan langsung GE Transportation dalam proyek pengadaan lokomotif PT. Kereta Api (Persero)(PTKA) pada tahun 2009 adalah tidak bertentangan dengan pasal 22 dengan penjelasan yang akan disebut di bawah ini.-----

- 12.3. Analisa hukum yang tidak tepat dalam penerapan Pasal 22 UU No. 5/1999 sehubungan dengan penunjukkan langsung oleh PTKA dalam LHPL telah menegaskan lebih jauh bahwa tuduhan pelanggaran yang ditujukan kepada GE Transportation sama sekali tidak berdasar dan dengan demikian GE Transportation harus dibebaskan dari segala tuduhan.-----

12.4. Sebelum kami memberikan penjelasan kami secara terperinci, kami terlebih dahulu akan memberikan ringkasan singkat atas hal-hal yang akan kami ajukan dalam Tanggapan sebagai berikut: -----

12.4.1. Bahwa Penetapan KPPU No. 17/KPPU/PEN/II/2010 tertanggal 1 Februari 2010 tentang Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Nomor: 05/KPPU-L/2010 dan Penetapan KPPU No. 53/KPPU/PEN/III/2010 tertanggal 15 Maret 2010 tentang Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor: 05/KPPU-L/2010 dan Penetapan KPPU No. 133/KPPU/PEN/VII/2010 tertanggal 21 Juli 2010 tentang Sidang Majelis Komisi Perkara Nomor: 05/KPPU-L/2010 menunjukkan bahwa GE Transportation sedang diperiksa untuk dugaan pelanggaran Pasal 22 UU No. 5/1999 di setiap tahap pemeriksaan. GE Transportation tidak pernah diselidiki oleh KPPU untuk dugaan pelanggaran Pasal 19 (d) UU No. 5/1999. Dengan demikian, GE Transportation telah menyiapkan pembelaan hanya berdasarkan dugaan pelanggaran Pasal 22 dari UU No. 5/1999. Dan oleh karenanya Kesimpulan dan Rekomendasi yang terdapat dalam LHPL adalah tidak sesuai dengan fakta pemeriksaan perkara ini. -----

12.4.2. Bahwa Pasal 22 UU No. 5/1999 menyatakan “*Pelaku usaha dilarang bersekongkol dengan pihak lain untuk mengatur dan atau menentukan pemenang tender sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat*”. Pokok transaksi yang sedang diperiksa oleh KPPU adalah penunjukan langsung dan tidak melibatkan suatu tender. Karena Pasal 22 UU No. 5/1999 tidak berlaku untuk transaksi yang dilakukan dengan cara penunjukan langsung, pemeriksaan ini sudah seharusnya diakhiri dan diberhentikan oleh Komisi. -----

12.4.3. Bahwa GE Transportation tidak terlibat, mengendalikan, memiliki perjanjian atau mempengaruhi keputusan sepihak dari PTKA untuk melakukan pengadaan barang dengan cara penunjukan langsung sesuai dengan aturan pengadaan PTKA. GE

Transportation tidak mempunyai kapasitas hukum atau tanggung jawab untuk menentukan apakah PTKA secara hukum dibenarkan dalam pelaksanaan pengadaan barang dengan cara penunjukan langsung sesuai dengan aturan pengadaan PTKA. GE Transportation sepenuhnya bertindak sesuai haknya untuk mengajukan penawaran untuk menjual lokomotif dalam menanggapi Surat Permohonan Proposal No. RKS/77/S-2009 tertanggal 17 Juli 2009 (“RKS”) yang diterbitkan oleh PTKA. Karena tidak ada bukti keterlibatan, pengendalian, perjanjian atau pengaruh GE Transportation dalam keputusan sepihak dari PTKA untuk melakukan pengadaan barang dengan cara penunjukan langsung sesuai dengan aturan pengadaan PTKA, tidak ada bukti adanya konspirasi yang dilakukan oleh GE Transportation seperti yang dimaksud dalam Pasal 22 UU No. 5/1999, oleh karenanya pemeriksaan ini harus diakhiri dan diberhentikan oleh Komisi. ---

12.4.4. Bahwa Tim Pemeriksa Lanjutan KPPU telah membuat kesalahan asumsi tanpa bukti dan mengabaikan fakta-fakta berikut: -----

12.4.4.1. Tanggapan GE Transportation terhadap RKS telah memenuhi seluruh persyaratan RKS dan tidak ada bukti ketidakpatuhan. -----

12.4.4.2. Pengadaan barang dan jasa dengan cara penunjukan langsung diperbolehkan dalam keadaan-keadaan tertentu yang disebutkan di dalam peraturan pengadaan PTKA. Tim Pemeriksa Lanjutan KPPU telah mengabaikan dasar yang faktual bahwa PTKA sesuai dengan peraturannya memutuskan untuk memperluas armada yang telah ada di Pulau Jawa dengan lokomotif yang menguntungkan termasuk keuntungan siklus operasional yang signifikan, pemeliharaan yang signifikan, dan keuntungan ekonomis yang signifikan; yang seluruhnya pada akhirnya akan memberikan keuntungan bagi

pengguna kereta api di Pulau Jawa. Tim Pemeriksa Lanjutan KPPU telah salah menyimpulkan bahwa satu-satunya keuntungan dari penunjukan langsung ini adalah penghematan biaya peralatan.-----

12.4.4.3. Tidak ada bukti bahwa lokomotif model AC/AC lebih baik dari lokomotif AC/DC berkaitan dengan tujuan spesifik PTKA yaitu untuk memperluas armada lokomotif di Pulau Jawa. Namun demikian, PTKA tentunya mempunyai alasan-alasan tersendiri untuk lebih mengutamakan lokomotif tipe AC/DC. Sangat penting untuk dicatat bahwa merupakan pilihan PTKA sendiri untuk memilih tipe lokomotif yang dikehendaki. GE Transportation dapat menyediakan tipe manapun apabila diminta oleh pelanggannya, baik AC/DC maupun AC/AC.-----

12.4.4.4. Tim Pemeriksa Lanjutan KPPU salah menyimpulkan bahwa RKS menggunakan sistem gugur yang mana bahwa sebenarnya RKS jelas-jelas menggunakan penunjukan langsung yang dilakukan oleh PTKA sesuai dengan peraturan pengadaannya.-----

12.4.4.5. Tim Pemeriksa Lanjutan KPPU salah menyimpulkan bahwa GE Transportation tidak melakukan *transfer of knowledge* kepada badan usaha lokal di Indonesia atau memberikan kontribusi terhadap pengembangan industri sektoral di Indonesia yang mana bahwa GE Transportation telah menerapkan *transfer of knowledge* yang sangat signifikan kepada PTKA dan PT. INKA (Persero), dan lokomotif yang saat ini sedang diadakan oleh GE Transportation dirakit di Indonesia oleh PT. INKA (Persero).-----

12.4.5. GE Transportation keberatan terhadap berbagai penyimpangan prosedural yang dilakukan oleh KPPU dalam pemeriksaan ini  
halaman 29 dari 93

yang melanggar prinsip dasar *due process* dan keadilan administratif termasuk sebagai berikut:-----

12.4.5.1. GE Transportation keberatan terhadap keputusan KPPU untuk tidak mengungkapkan sepuluh (10) dokumen di *Inzage* yang dilakukan pada tanggal 16 Agustus 2010, karena hal tersebut mempersulit hak yang mendasar dari GE Transportation untuk mempersiapkan pembelaan dan KPPU telah melanggar tugasnya dalam melaksanakan kekuasaannya untuk melakukan pemeriksaan dan pengambilan keputusan sesuai prinsip dasar *due process* dan keadilan administratif. Karenanya, Komisi tidak dapat menggunakan sepuluh (10) dokumen yang dirahasiakan tersebut sebagai dasar dalam memberikan keputusannya dalam Kasus ini, tanpa memberi kesempatan kepada GE Transportation untuk memeriksa dokumen yang bersangkutan.-----

12.4.5.2. Tim Pemeriksa KPPU telah menyimpulkan bahwa GE Transportation telah melanggar Pasal 22 UU No. 5/1999 tanpa ada bukti yang spesifik bahwa GE Transportation berpartisipasi dalam bentuk apapun untuk melakukan konspirasi dengan PTKA. Tim Pemeriksa Lanjutan KPPU tidak mengidentifikasikan sedikitnya dua alat bukti untuk mendukung tuduhan KPPU bahwa GE Transportation telah gagal untuk memenuhi ketentuan dan syarat-syarat dalam RKS. Sulit bagi GE Transportation untuk menyiapkan dan memberikan pembelaannya terhadap tuduhan konspirasi dan kegagalan untuk memenuhi ketentuan dan syarat-syarat dalam RKS jika Tim Pemeriksa

KPPU juga gagal untuk memberikan dasar bukti atas kesimpulan mereka. -----

12.4.5.3. Berdasarkan laporan media, pejabat KPPU telah memberikan pernyataan kepada publik pada saat pemeriksaan ini yang mana mereka telah menegaskan bahwa GE Transportation telah melanggar Pasal 22 UU No. 5/1999 yang mana hal ini bertentangan dengan kewajiban KPPU dan seluruh pejabatnya untuk tetap menjunjung asas praduga tak bersalah selama belum dikeluarkan keputusan yang bersifat tetap (*inkracht*) terhadap Kasus ini. Laporan media tersebut menunjukkan bagaimana asas praduga tak bersalah, *due process* dan keadilan administratif telah diabaikan begitu saja. -----

12.5. Berdasarkan analisa kami terhadap LHPL dan bukti-bukti yang ada, berikut ini adalah penjelasan kami secara lebih lanjut mengenai alasan penghentian penyelidikan terhadap GE Transportation. -----

12.5.1. Tim Pemeriksa Lanjutan Telah Salah Dalam Menerapkan Pasal 22 UU No. 5/1999 Karena Penunjukkan Langsung Tidak Diatur oleh Ketentuan Pasal 22 UU No. 5/1999.-----

12.5.1.1. Tender dalam Pasal 22 UU No. 5/1999 mengacu kepada proses *Bidding* yang mana sama sekali tidak berlaku untuk penunjukkan langsung.-----

Preseden yang terdapat dalam Perkara KPPU No. 03/KPPU-L/2006 sehubungan dengan penunjukkan langsung dalam pengadaan *Outsourcing Roll Out* yang melibatkan P.T. PLN dan P.T. Netway menetapkan bahwa penunjukkan langsung tidak diatur oleh Pasal 22 UU No. 5/1999 karena sama

sekali tidak ada proses tender di dalam penunjukkan langsung. -----

Berikut ini adalah alasan yang mendasari Putusan KPPU dalam kasus PLN-Netway diatas: diambil dari halaman 24 Putusan perkara tersebut: -----

“3.5. Bahwa ketentuan Pasal 22 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan: “*Pelaku usaha dilarang bersekongkol dengan pihak lain untuk mengatur dan atau menentukan pemenang tender sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat*”;-----

3.5.1. Bahwa Pasal 22 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 melarang persekongkolan dalam tender;

3.5.2. Bahwa penunjukan langsung NETWAY dalam proses pengadaan jasa *outsourcing roll out* CIS RISI, ***DISJAYA tidak melakukan proses tender.*** -----

3.5.3. Bahwa dengan demikian Pasal 22 UU No. 5 Tahun 1999 tidak dapat diterapkan dalam Perkara ini.“ -----

Dengan demikian KPPU tidak menerapkan Pasal 22 UU No. 5/1999 dalam perkara tersebut karena tidak ada proses tender dalam penunjukkan langsung. Bab III Pedoman KPPU untuk Pelaksanaan Pasal 22 of UU No. 5/1999 (“Pedoman Pasal 22”) menyatakan: -

“.....*cakupan dasar penerapan Pasal 22 UU No. 5/1999 adalah tender atau tawaran mengajukan harga yang dapat diajukan melalui:-----  
Tender Terbuka, -----  
Tender Terbatas,-----  
Pelelangan Umum; dan-----  
Pelelangan terbatas.*”-----



Dari penjelasan diatas sangat jelas bahwa penunjukkan langsung tidak termasuk dalam cakupan pasal 22. Walaupun dalam paragraf selanjutnya dari Pedoman Pasal 22 tersebut terdapat pernyataan yang menyatakan bahwa penunjukkan langsung yang merupakan bagian dari proses tender/lelang juga termasuk kedalam Pasal 22 UU No. 5/1999, tidak ada penjelasan lebih lanjut yang dapat menjelaskan bagaimana penunjukkan langsung dapat dianggap sebagai bagian dari tender atau tawaran untuk mengajukan harga.-----

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, sangat jelas bahwa sama sekali tidak terdapat justifikasi hukum yang kuat bahwa penunjukan langsung dapat dianggap sebagai bagian dari proses tender karena sama sekali tidak ada tender di dalam mekanisme penunjukkan langsung. Hal ini konsisten dengan pandangan KPPU dalam memutus Perkara No. 03/KPPU-L/2006. -----

12.5.1.2. Penunjukkan langsung yang dilakukan oleh PTKA terhadap GE Transportation untuk pengadaan lokomotif pada tahun 2009 tidak melalui suatu proses tender; hal tersebut merupakan penunjukkan langsung semata.-----

Sebagaimana telah dijelaskan oleh GE Transportation kepada KPPU bahwa sama sekali tidak ada usaha dalam bentuk apapun oleh GE Transportation untuk mempengaruhi keputusan pengadaan lokomotif PTKA, bukti-bukti yang ada dalam Perkara ini secara tegas menunjukkan bahwa pengadaan lokomotif yang diperiksa dalam perkara ini bukan merupakan tender dan tidak melalui suatu

proses tender, namun jelas merupakan penunjukkan langsung semata.-----

Pertama-tama dalam Berita Acara Pemeriksaan Lanjutan (Bukti B5), Direktur Teknik PTKA secara jelas menyebutkan apa yang sesungguhnya mereka maksud dengan penunjukkan langsung. Beliau menyatakan sebagai berikut:-----

Pertanyaan	Dari dokumen yang kami terima tanggal 15 Maret 2010 dari PT KA, memang agak berbeda dengan dokumen yang kami terima sebelumnya pada saat Klarifikasi Laporan. Sebenarnya apa latar belakang pemilihan metode Penunjukan langsung dalam pengadaan lokomotif ini?
Jawaban	<i>Armada lokomotif kami sudah tua dan banyak yang umurnya diatas 20 tahun. Dengan kondisi demikian, akan sangat berpengaruh pada kinerja Kereta Api. Bisa bapak lihat di Koran bahwa PT KA dapat komplain dari masyarakat. Karena itu kami merasa kami harus meningkatkan. Dari Dephub sudah dipesan bahwa KA harus menjadi tulang punggung angkutan darat massal, sehingga kami merasa kami harus investasi lokomotif untuk meningkatkan kinerja. Kami berpikir karena ini sifatnya peremajaan, kami harus menyesuaikan dengan sistem yang ada. Karena lokomotif kami 80% adalah GE, maka Direksi memutuskan sebaiknya kita langsung membeli lokomotif baru dari GE.</i>
Pertanyaan	Apakah sama dengan pembelian langsung?
Jawaban	<i>Ya. Mungkin kesalahan kami dalam juklak kami, yang namanya penunjukan / pembelian langsung merupakan bagian dari pelelangan. Karena itu meskipun namanya penunjukan langsung, dalam juklak kami masih termasuk pelelangan. Dalam pengertian umum, pengertian pelelangan dan penunjukkan langsung itu berbeda.</i>

Dari bukti di atas adalah jelas bahwa PTKA mengakui kesalahan dalam pembuatan juklak mereka dimana penunjukkan langsung seharusnya tidak masuk dalam proses pelelangan mereka. Lebih jauh kami mencatat bahwa dalam Bukti A37 yang merupakan surat dari PTKA kepada KPPU mengenai Penjelasan Sehubungan Dengan Laporan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan KPPU, pada halaman 6 PTKA mengklarifikasi sebagai berikut:-----

*“Bahwa dikarenakan oleh terbatasnya sumber daya manusia dalam bidang hukum dari komite tender P.T. Kereta Api Indonesia (Persero) dan kurangnya*

*pengertian terhadap istilah-istilah hukum yang ada, maka proses pengadaan dari 20 unit lokomotif CC 204 untuk tahun anggaran 2009 telah mengacu kepada istilah yang salah: “pelelangan dengan sistem penunjukan langsung”, dimana seolah-olah penunjukan langsung merupakan suatu cara untuk melakukan pelelangan sehingga Komite Tender menggunakan istilah “pelelangan dengan penunjukan langsung.”.*

Dalam paragraf selanjutnya, PTKA menegaskan sebagai berikut: -----

*“Seharusnya Komite Tender mengetahui makna dari pelelangan/tender dalam suatu proses pengadaan barang/jasa adalah untuk memperoleh barang/jasa yang terbaik dengan harga yang paling murah sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan (sehingga dimungkinkan adanya beberapa pihak yang potensial menang yang mampu menyediakan barang/jasa yang akan dibeli sesuai dengan spesifikasi yang ada), disisi lain dalam penunjukan langsung, tidak perlu adanya suatu pelelangan karena tujuannya adalah untuk mendapatkan hanya satu penyedia barang/jasa tertentu.” -----*

Dalam paragraf terakhir dari surat penjelasannya tersebut, PTKA menjelaskan bahwa prosedur penunjukan langsung diatur dalam Pasal 30 dari Keputusan Direksi P.T. Kereta Api (Persero) No. KEP.U/PL.102/IV/26/KA-2009 mengenai Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa di Lingkungan PT Kereta Api (Persero) tertanggal 21 April 2009 (“Peraturan Pengadaan PTKA”) *juncto* Pasal 9 Peraturan Menteri Negara BUMN No. 05/MBU/2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan

Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara.-----

Surat dari PTKA tersebut di atas mengkonfirmasi bahwa pada intinya pengadaan lokomotif yang diperiksa dalam perkara ini adalah melalui penunjukan langsung, dimana proses tender TIDAK DIPERLUKAN. Hal ini hanya merupakan masalah perbedaan istilah yang tidak dapat membantah fakta bahwa pengadaan lokomotif pada tahun 2009 merupakan suatu penunjukan langsung dan proses tender sama sekali tidak diperlukan dan faktanya sama sekali tidak ada proses tender dalam pengadaan tersebut.-----

Lebih penting lagi, GE Transportation sepenuhnya tunduk terhadap semua prosedur dan persyaratan dari PTKA karena kepentingan dari GE Transportation adalah untuk menjual lokomotif, dimana GE Transportation sama sekali tidak dalam posisi untuk mempengaruhi kebijakan dari PTKA sebagai pelanggan GE Transportation.-----

Berdasarkan uraian bukti-bukti di atas, sangat jelas bahwa terdapat penerapan yang salah dari Pasal 22 UU No. 5/1999 sehubungan dengan penunjukan langsung yang dilakukan oleh PTKA kepada GE Transportation dalam hal proyek pengadaan lokomotif tahun 2009. Dengan demikian dugaan pelanggaran Pasal 22 UU No. 5/1999 menjadi tidak relevan dalam perkara ini sehingga segala tuduhan terhadap GE Transportation harus ditolak.-----

12.5.2. LHPL Tidak Dapat Memenuhi Unsur-unsur Pasal 22 UU No. 5/1999 dan Dengan Demikian Tuduhan Terhadap GE Transportation Sama Sekali Tidak Dapat Dibuktikan.-----

Pedoman Pasal 22 sangat jelas mensyaratkan adanya penguraian unsur Pasal 22 UU No. 5/1999 dimana harus dibuat analisa terhadap setiap unsur untuk membuktikan adanya pelanggaran Pasal 22 UU No. 5/1999. Akan tetapi LHPL gagal memenuhi persyaratan Pedoman Pasal 22 tersebut. Kemudian menjadi pertanyaan apakah LHPL disusun secara tepat mengingat LHPL sama sekali tidak menganalisa dugaan pelanggaran sesuai dengan yang diamanatkan oleh Pedoman Pasal 22 tersebut. -----  
Sehubungan dengan tidak adanya analisa terhadap unsur-unsur Pasal 22 UU No 5/1999, berikut ini adalah analisa kami yang menunjukkan bahwa unsur-unsur Pasal 22 UU No 5/1999 tidak dapat dipenuhi dan oleh karenanya segala tuduhan terhadap GE Transportation harus dicabut.-----

12.5.2.1. Pelaku Usaha -----

Sangat Jelas bahwa GE Transportation bukan merupakan Pelaku Usaha sebagaimana dimaksud dalam definisi Pasal 22 UU No. 5/1999 karena GE Transportation sama sekali tidak pernah melakukan persekongkolan dengan pihak manapun dalam melakukan usahanya di Indonesia dan khususnya untuk dugaan pelanggaran pasal 22, dimana tidak ada proses tender dalam pengadaan 20 unit lokomotif untuk tahun 2009 oleh PTKA. -----

12.5.2.2. Bersekongkol-----

Pasal 1.8 UU No. 5/1999 mendefinisikan persekongkolan sebagai berikut: -----

*“Persekongkolan atau konspirasi usaha adalah bentuk kerjasama yang dilakukan oleh pelaku usaha dengan pelaku usaha lain dengan maksud untuk menguasai pasar bersangkutan bagi kepentingan pelaku usaha yang bersekongkol” -----*

Bahwa suatu persekongkolan menurut definisi UU No. 5/1999 tersebut menyatakan adanya “bentuk kerjasama” atau suatu kesepakatan bersama antara para pihak. Bahwa berdasarkan LHPL serta bukti-bukti yang diperoleh dari KPPU dalam *Inzage* tidak terdapat satu bukti apapun yang dapat dijadikan dasar untuk membuktikan konspirasi menurut definisi tersebut. Tidak terdapat bukti tertulis, keterangan saksi, catatan pertemuan serta informasi dalam bentuk apapun yang menunjukkan adanya suatu kerjasama atau kesepakatan yang dilakukan oleh GE Transportation untuk bersekongkol sehingga tuduhan ini menjadi sangat tidak berdasar dan karenanya harus ditolak oleh Majelis Komisi. -----

Bahwa Pasal 48 (dari Peraturan KPPU No. 1 Tahun 2006 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara di KPPU (“Perkom”) mengenai Hasil Pemeriksaan Lanjutan menyatakan sebagai berikut: -----

*“(1) Sebelum Pemeriksaan Lanjutan berakhir, Tim Pemeriksa Lanjutan menyimpulkan ada tidaknya bukti telah terjadinya pelanggaran -----  
(2) Kesimpulan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) disusun berdasarkan sekurang-kurangnya 2 alat bukti” -----*

Alat bukti menurut Pasal 42 dari UU No. 5/1999 juncto Pasal 64 Perkom adalah: -----

- a. Keterangan saksi -----
- b. Keterangan ahli -----
- c. Surat dan dokumen -----
- d. Petunjuk -----
- e. Keterangan pelaku usaha -----

Bahwa tidak ada satupun alat bukti sebagaimana disebutkan di atas yang ditemukan dalam LHPL

maupun melalui bukti-bukti *inzege* yang menunjukkan adanya konspirasi yang dilakukan oleh GE Transportation. Sebaliknya kesemua bukti yang didapat dalam *inzege* menunjukkan tanpa terbantahkan bahwa sama sekali tidak terjadi persekongkolan karena bukti-bukti tersebut menunjukkan bahwa segala persyaratan pengadaan, proses pengadaan 20 unit lokomotif melalui penunjukan langsung kepada GE Transportation murni dan mutlak merupakan kewenangan dan keputusan PTKA secara eksklusif dan sama sekali tidak ada bukti terdapatnya pengaruh dari GE Transportation. Fakta ini sekaligus membuktikan bahwa GE Transportation telah melakukan usahanya di Indonesia dengan penuh kepatuhan pada peraturan perundang-undangan yang berlaku termasuk UU No. 5/1999 termasuk ketika menjual lokomotif kepada PTKA pada tahun 2009. -----

Bahwa dengan ketiadaan bukti-bukti yang sah tersebut, Tim Pemeriksa Lanjutan telah berupaya mengkonstruksikan seakan-akan terjadi persekongkolan melalui penafsiran atas beberapa kejadian dalam pengadaan lokomotif oleh PTKA pada tahun 2009. Kejadian-kejadian tersebut terdapat pada halaman 2-3 LHPL pada pembahasan Pasal 22 UU No. 5/1999, yang intinya adalah: -----

- a. Bahwa pelelangan dilakukan dengan sistem gugur namun tetap memenangkan GE Transportation meskipun tidak memenuhi syarat dan ketentuan dalam RKS, dalam hal ini, syarat administratif dan teknis, dengan demikian Tim Pemeriksa KPPU mengasumsikan bahwa PTKA

memfasilitasi GE Transportation untuk memenuhi persyaratan. -----

- b. Penunjukkan langsung mengarah kepada merek/jenis tertentu. -----
- c. Bahwa Direksi PTKA dan Panitia Pelelangan tidak melaksanakan prosedur pengadaan sesuai Peraturan Pengadaan PTKA dan RKS. -----
- d. Tidak memberikan kesempatan kepada penawar lain baik melalui penunjukkan langsung ataupun pelelangan umum walaupun penawaran GE Transportation tidak memenuhi syarat. -----

Bahwa pada halaman 10 dari LHPL terdapat analisis lebih lanjut terhadap dugaan pelanggaran Pasal 22 UU No. 5/1999 dimana Tim Pemeriksa Lanjutan kembali mencoba mengkonstruksikan seakan-akan adanya persekongkolan melalui beberapa kejadian sebagai berikut: -----

- a. Proses pengadaan 20 unit Lokomotif CC 204 dilakukan melalui serangkaian tahapan yaitu, pembelian dokumen, *aanwijzing*, pemasukkan penawaran, evaluasi dan negosiasi sampai kepada penunjukkan. -----
- b. Terdapat penyebutan produk General Electric pada spesifikasi sistem kontrol lokomotif CC 204 yang memakai Microprocessor GE Brighster, hal mana tidak diperbolehkan untuk mengarah pada suatu merek tertentu. -----
- c. Pengadaan 20 unit lokomotif secara formal menggunakan penunjukkan langsung namun dalam proses penunjukkan langsung GE



Transportation melakukan mengajukan penawaran. -----

- d. Bahwa proses penunjukkan langsung yang memang sudah dimaksudkan untuk membeli produk GE Transportation merupakan upaya pengaturan agar GE Transportation menjadi pemenang dalam pengadaan. -----

Bahwa faktanya dari seluruh kejadian-kejadian di atas, tidak ada satupun yang dapat dijadikan bukti untuk membuktikan adanya suatu persekongkolan sebagaimana dimaksud Pasal 22 UU No. 5/1999. Kejadian-kejadian tersebut di atas hanyalah merupakan suatu serangkaian proses pengadaan yang dipersyaratkan oleh PTKA secara eksklusif dan sama sekali tanpa ada pengaruh dari GE Transportation dalam bentuk apapun. Dengan demikian kejadian-kejadian tersebut bukan merupakan bukti sebagaimana dipersyaratkan pada Pasal 42 UU No. 5/1999 *Juncto* Pasal 64 Perkom. -----

Penjelasan kami di bawah ini semakin menunjukkan tidak mendasarnya tuduhan persekongkolan tersebut.

- a. Berkenaan dengan penunjukkan langsung, proses dalam penunjukkan langsung dan Sistem Gugur -----**

Bahwa bukti-bukti yang diperoleh melalui *inzege* menunjukkan pengadaan 20 unit lokomotif oleh PTKA melalui penunjukkan langsung kepada GE Transportation murni dan mutlak merupakan keputusan dan kewenangan PTKA sendiri secara eksklusif. -----

Pada Bukti B5 yang merupakan Berita Acara Pemeriksaan Lanjutan Direktur Teknik PTKA, terdapat penjelasan sebagai berikut: -----

Pertanyaan	Selain alasan juklak dan infrastruktur yang banyak tergantung pada GE dan karena nilainya yang diatas 200 juta tadi, ada alasan lain kenapa menunjuk langsung GE?
Jawaban	<i>Kami harus hati-hati untuk membeli lokomotif baru agar tidak menimbulkan masalah lain sehingga harus melakukan investasi tambahan. Kami menyiapkan teknisi dan infrastruktur yang memahami produk GE karena sejak kami masih berbentuk Perjan, kami sudah memakai produk GE</i>
Pertanyaan	Bisa bapak buat secara tertulis perbandingan antara GE dengan produk lain, misalnya keuntungan-keuntungan memakai GE sehingga dapat diketahui bahwa jika memakai produk lain, akan menimbulkan tambahan biaya investasi?
Jawaban	<i>Ya, bisa.</i>
Pertanyaan	Apakah selain PT Inka, apakah juga bekerja dengan Bharata, di bidang apa?
Jawaban	<i>Ya, membuat komponen Bogie dan rangka, dan semua termasuk besi cor.</i>
Pertanyaan	Terkait kebijakan bidang perkeretaapian, apakah sering rapat dengan Dirjen Perkeretaapian?
Jawaban	<i>Ya. Kami sering berkomunikasi secara rutin membicarakan tentang Kereta Api.</i>
Pertanyaan	Menurut Dirjen, apakah memang ada desain yang memang harus memakai GE atau ada kemungkinan bisa memakai produk lain selain GE
Jawaban	<i>Bisa saja. Sebagai contoh di Sumatera, kami memakai produk GM.</i>
Pertanyaan	Apakah dalam diskusi dengan Dirjen adakah pikiran untuk mencoba memakai produk lain?
Jawaban	<i>Memang ada pembicaraan dengan pemerintah (dephub dan Dirjen) terkait hal tersebut, kami jawab bahwa kita sudah punya infrastruktur yang kompatibel dengan GE. Jika pemerintah mau membeli produk selain GE, kami welcome saja. Namun jika kami membeli sendiri, kami memikirkan resiko apabila memakai produk lain dimana kondisi infrastruktur yang sudah cocok dengan GE. Kami dituntut masyarakat untuk melayani saat ini. Apabila kami memakai produk lain, kami membutuhkan waktu untuk mempelajari produk baru.</i>
Pertanyaan	Apakah pernah ada yang mempresentasikan produk dengan teknologi lain selain GE?
Jawaban	<i>Saya belum pernah mengikuti presentasi tersebut.</i>
Pertanyaan	Apakah produsen lokomotif di dunia tidak banyak yang menawarkan ke PT KA?
Jawaban	<i>Dilihat industri lokomotif yang ada di dunia, memang yang terbesar adalah GE dan GM. Untuk kereta listrik ada dari Jepang dan Perancis.</i>
Pertanyaan	Apakah produk Jerman yang pernah dipakai PT KA sudah tidak diproduksi lagi?
Jawaban	<i>Tidak ada. Mereka mengembangkan lokomotif diesel hidrolis, sedangkan yang kami pakai adalah lokomotif diesel elektrik.</i>
Pertanyaan	Siapa produsen lokomotif diesel elektrik di dunia?
Jawaban	<i>GE dan GM.</i>

Pertanyaan	Bicara peraturan, apakah dasar hukumnya untuk mendorong / memilih GE?
Jawaban	<i>Tidak ada. Pemerintahpun tidak mengharuskan seperti itu.</i>
Pertanyaan	Yang jadi persoalan adalah tidak adanya regulasi yang menyatakan bahwa dengan serta merta memilih produk GE?
Jawaban	<i>Kami melakukan ini karena semata-mata efisiensi.</i>
Pertanyaan	Apakah hal tersebut juga disampaikan kepada pemerintah?
Jawaban	<i>Ya.</i>
Pertanyaan	Apa respon pemerintah ketika PT KA menyampaikan konsep bahwa produk GE lebih efisien?
Jawaban	<i>Pemerintah menugaskan agar PT KA menjadi tulang punggung transportasi missal. Pemerintah tidak mempermasalahkan terkait produk lokomotif yang mana yang akan dipakai.</i>
Pertanyaan	Yang menjadi concern kami, apakah pengadaan ini fair atau tidak?
Jawaban	<i>Dalam pengoperasian perusahaan, kami harus pandai memilih, alat produksi mana yang mendukung efisiensi. Kami tidak menutup diri untuk masuknya produk lain, namun kami butuh waktu untuk mempelajari produk lain. Karena terkait resiko apakah produk tersebut gagal atau berhasil. Yang kedua, terkait perawatan, apabila memakai produk yang bermacam-macam, yaitu akan beresiko dalam masalah suku cadang, kerusakan dan sebagainya. Lain halnya apabila pemerintah yang membeli untuk kami, maka kami akan welcome.</i>
Pernyataan	Ketika staf Bapak kemari, ada pernyataan Staf mengenai GE-nisasi, buat kami itu masuk tataran kebijakan pemerintah. Yang kedua, dalam konteks tender, kami menangkap tender ini bukan tender sebenarnya (tender semu). Kami mengundang Direksi, apakah ini kesalahan Direksi atau Panitia Tender? Karena tender ini menampilkan merek dimana itu melanggar UU No. 5 tahun 1999.
Jawaban	<i>Bahwa niat kami memang membeli langsung ke GE. Mungkin ini istilah yang harus kami ubah dalam juklak kami sehingga istilah yang ada saat ini mungkin terkesan rancu. Karena niat kami membeli langsung, maka kami tidak terpaku pada aturan. Mungkin juklak kami akan kami sempurnakan.</i>

Bahwa berdasarkan bukti di atas jelas pengadaan lokomotif oleh PTKA dengan penunjukkan langsung kepada GE Transportation dilakukan dengan pertimbangan-pertimbangan diantaranya kesesuaian infrastruktur, efisiensi, perawatan dan hal-hal penting lainnya. -----

Sebelumnya pada Bukti B1 yang merupakan Berita Acara Pemeriksaan Pendahuluan terhadap PTKA, dijelaskan oleh Bapak Hartono, selaku EVP Sarana Traksi sebagai berikut: -----

Pertanyaan	Jadi belum pernah diadakan beauty contest terhadap para produsen lokomotif di dunia?
Jawaban	<i>Belum. Bisa kami ditambahkan bahwa pengadaan lokomotif berbeda dengan pengadaan mobil karena ada rancang bangun mulai lokomotif, gerbong, dan Balai Yasa.</i>
Pertanyaan	Apakah ada rancang bangun yang dibuat oleh Negara terkait perkeretaapian mulai lokomotif, gerbong, dan Balai Yasa yang mengarah pada GE
Jawaban	<i>Sudah sejak tahun 1977 pembelian lokomotif dari pemerintah merupakan produk GE. Dari sisi teknologi produk GE kebetulan sudah dikuasai karyawan PT KA dari sisi operasional maupun pemeliharaan.</i>

Penjelasan tersebut di atas memperkuat pertimbangan-pertimbangan PTKA untuk membeli lokomotif GE Transportation tanpa ada pengaruh apapun dari GE Transportation yang sebagaimana diperkuat oleh penjelasan Bapak Hartono pada Bukti yang sama:-----

Pertanyaan	Apakah jenis Kereta Api yang dibutuhkan Cuma bisa diadakan dari Jerman, Amerika, dan Canada. ?
Jawaban	Sementara ini kami menggunakan produk dari 3 negara itu.
Pertanyaan	Apakah pernah PT KA melihat perkembangan teknologi lokomotif di Negara-negara lain bisa mengeser paradigma penggunaan lokomotif yang sekarang dipakai?
Jawaban	Pernah namun teknologi yang digunakan oleh GE telah dikuasai oleh karyawan PT KA. Setelah sekian puluh tahun GE juga mengembangkan teknologi.

Bahwa sehubungan dengan proses penunjukkan langsung sebagaimana telah ditunjukkan dalam dokumen bukti B5 dan A37 yang dijelaskan pada bagian 1 dari tanggapan ini, PTKA telah menjelaskan secara tegas bahwa pengadaan lokomotif 20 unit pada tahun 2009 adalah murni penunjukkan langsung. Apabila terdapat suatu proses penawaran, menurut bukti-bukti tersebut, PTKA menyatakan bahwa hal ini disebabkan adanya pemakaian istilah saja serta proses penunjukkan langsung tersebut melalui suatu sistem penawaran karena prosedur pengadaan barang dan jasa pada PTKA berlaku umum termasuk untuk penunjukkan langsung. Dengan

demikian adanya suatu proses penawaran seperti tender pada umumnya tidak dapat merubah fakta bahwa pengadaan 20 unit lokomotif oleh PTKA merupakan suatu penunjukkan langsung yang diperbolehkan menurut peraturan pengadaan barang dan jasa PTKA. Fakta adanya penunjukkan langsung ini sekaligus membuktikan bahwa sistem gugur sebagaimana diungkapkan Tim Pemeriksa Lanjutan tidak pernah ada karena tidak tercantum dalam RKS. Seperti diungkapkan di atas, GE Transportation sama sekali tidak dalam posisi untuk mempengaruhi prosedur internal pengadaan PTKA namun sebagai pemasok, GE Transportation tunduk dan taat pada semua peraturan yang dipersyaratkan oleh PTKA. -----

**b. Berkenaan dengan syarat administratif dan teknis -----**

Bahwa tuduhan Tim Pemeriksa Lanjutan yang menyatakan GE Transportation tidak dapat memenuhi syarat teknis dan administratif sama sekali tidak berdasar. Walaupun kami sudah meminta konfirmasi kepada Tim Pemeriksa Pendahuluan dan Lanjutan tentang syarat administratif dan teknis mana yang tidak dapat dipenuhi oleh GE Transportation secara tertulis, hingga saat ini konfirmasi tersebut tidak pernah didapat. Namun demikian, GE Transportation telah memenuhi kesemua syarat yang ditentukan dalam RKS termasuk hadirnya personal GE Transportation dalam pembukaan amplop penawaran, penyerahan *performance*

*bond*, penyerahan gambar teknis dan lain-lainnya sebagaimana dipersyaratkan oleh RKS. -----

Perlu kami sampaikan RKS memuat syarat-syarat dan ketentuan yang sangat ketat dimana GE Transportation harus memenuhinya hal mana tentunya tidak akan diperlukan apabila ada suatu persekongkolan. -----

**c. Berkenaan dengan pembelian dokumen, *aanwijzing*, pemasukkan penawaran, evaluasi dan negosiasi sampai kepada penunjukkan.---**

Kami sama sekali tidak melihat proses tersebut merupakan indikasi adanya suatu persekongkolan. GE Transportation hanya mengikuti proses tersebut karena dipersyaratkan oleh PTKA. Dengan demikian tidak ada relevansi antara pemenuhan syarat-syarat tersebut dengan adanya suatu konspirasi. -----

**d. Berkenaan dengan kesalahan prosedur oleh Direksi PTKA dan Panitia Tender. -----**

Bahwa apapun tuduhan Tim Pemeriksa Lanjutan berkenaan dengan prosedur pengadaan pada PTKA tidak mempunyai relevansi dengan GE Transportation. Penetapan syarat dan prosedur pengadaan barang dan jasa pada PTKA merupakan kewewenangan mutlak dari PTKA sendiri. GE Transportation sama sekali tidak dalam posisi untuk mempengaruhi PTKA dalam hal ini.-----

Bahwa tidak ada bukti dalam bentuk apapun yang dapat menunjukkan adanya pengaruh dari GE Transportation dalam penentuan syarat-syarat

dan ketentuan pengadaan barang dan jasa dilingkungan PTKA termasuk dalam hal pengadaan 20 unit lokomotif pada tahun 2009.---

**e. Berkenaan dengan penyebutan nama GE dalam spesifikasi teknis PTKA.-----**

Sama halnya seperti di atas, pembelian lokomotif GE Transportation termasuk pemilihan spesifikasi dan penentuan produk, murni dan mutlak merupakan pertimbangan dan keputusan dari PTKA secara eksklusif yang tidak dapat dipengaruhi oleh GE Transportation. Dengan demikian tidak ada relevansi antara penyebutan nama GE dalam spesifikasi teknis PTKA dengan posisi GE Transportation dan terlebih tidak ada relevansi antara penyebutan nama tersebut dengan persekongkolan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 UU No. 5/1999. -----

**f. Berkenaan dengan tidak diberikannya kesempatan pada pemasok lain melalui penunjukkan langsung atau pelelangan umum.-----**

Bahwa wewenang tersebut sepenuhnya ada pada PTKA secara mutlak yang tidak mempunyai relevansi dengan GE Transportation. Sehingga situasi ini sama sekali tidak dapat mempunyai kaitan apapun dengan persekongkolan sebagaimana dimaksud Pasal 22 UU No. 5/1999.

Bahwa berdasarkan fakta-fakta di atas jelas bahwa unsur bersekongkolan tidak dipenuhi.-----

12.5.2.3. Pihak Lain -----

Bahwa seperti dikemukakan di atas, GE Transportation tidak pernah mempengaruhi pihak lain dan siapapun juga termasuk PTKA dalam pengadaan 20 unit lokomotif pada tahun 2009 sehingga unsur ini tidak dipenuhi. -----

12.5.2.4. Untuk Mengatur dan atau menentukan pemenang tender -----

Bahwa tidak ada bukti apapun yang dapat menunjukkan GE Transportation mengatur dan menentukan pemenang tender. Telah kami ungkapkan secara jelas di atas bahwa semua peraturan, persyaratan dalam pengadaan 20 unit lokomotif yang dipermasalahkan dalam Perkara *aquo* adalah murni dan mutlak merupakan pertimbangan dan keputusan PTKA sendiri secara eksklusif. -----

Bahwa keseluruhan penjelasan kami serta bukti-bukti yang kami ungkapkan terutama pada bagian unsur “bersekongkol” di atas berlaku sepenuhnya dalam penjelasan unsur bagian ini. -----

12.5.2.5. Mengakibatkan terjadi persaingan usaha tidak sehat -

Pasal 1.6 UU No. 5/1999 memberi batasan terhadap istilah persaingan usaha tidak sehat sebagai berikut: -

*“Persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan atau pemasaran dan atau jasa dengan tidak jujur atau melawan hukum atau menghambat persaingan.” -----*

Bahwa sangat jelas unsur ini tidak terpenuhi karena tidak ada bukti apapun yang dapat menunjukkan dalam pengadaan 20 unit lokomotif pada tahun 2009



dimana GE Transportation telah berbuat tidak jujur, melawan hukum atau menghambat persaingan.-----

Bahwa secara historis GE Transportation telah menjalankan usahanya di Indonesia sejak tahun 1952. Sepanjang sejarah dalam menjalankan usahanya tersebut termasuk dalam rangka pengadaan 20 unit lokomotif pada tahun 2009, GE Transportation selalu taat dan tunduk pada peraturan yang berlaku. GE Transportation mempunyai reputasi yang sangat baik dan terpuji di Indonesia bahkan di berbagai negara lainnya. Dalam kurun waktu yang sekian lama berusaha di Indonesia GE Transportation hingga sekarang sama sekali tidak pernah berlaku tidak jujur dan melanggar peraturan yang berlaku. Demikian pula GE Transportation tidak pernah menghambat dan atau mencoba menghambat persaingan usaha. GE Transportation selalu bersaing secara *fair* sesuai dengan prinsip-prinsip persaingan usaha yang berlaku. Terlebih dari itu, GE Transportation mempunyai investasi yang sangat signifikan di Indonesia dengan memperkerjakan lebih dari 1000 pekerja, serta melakukan “transfer of knowledge dan technology” dengan nilai yang sangat signifikan bagi Indonesia. Bahwa tidak lagi terdapat ketergantungan kepada GE Transportation dalam hal sumber daya manusia dimana sudah terdapat personel-personel Indonesia yang mampu (*skilled personnel*) untuk mengerjakan masalah-masalah teknis yang diperlukan. Terlebih, kandungan lokal dari perakitan lokomotif GE Transportation di Indonesia menurut hasil survei dari Departemen Perindustrian sudah mencapai 21.10%.

Kesemuanya membuktikan kontribusi penting GE Transportation untuk mendukung perekonomian di Indonesia. -----

Bahwa dalam kaitannya dengan unsur ini, pada bagian 4.3 dari Pedoman Pasal 22 disebutkan tentang dampak-dampak dari suatu persekongkolan yang pada prinsipnya menyatakan (1) Konsumen atau pemberi kerja membayar harga lebih mahal dari pada yang sesungguhnya (2) barang atau jasa yang diperoleh (baik dari sisi mutu, jumlah, waktu, maupun nilai) seringkali lebih rendah dari yang akan diperoleh apabila tender dilakukan secara jujur (3) hambatan Pasar dan (4) *mark up* yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi. -----

Bahwa dalam rangka pengadaan 20 unit lokomotif pada tahun 2009 oleh PTKA sama sekali tidak terdapat dampak sebagaimana disebutkan dalam Pedoman Pasal 22 tersebut. -----

PTKA disini justru dalam penjelasannya kepada Tim Pemeriksa menyatakan bahwa pengadaan lokomotif dari GE Transportation lebih ekonomis dan efisien sebagaimana tertera pada Bukti B5 berupa Berita Acara Pemeriksaan Lanjutan terhadap PTKA, sebagai berikut: -----

Pertanyaan	Selain alasan juklak dan infrastruktur yang banyak tergantung pada GE dan karena nilainya yang diatas 200 juta tadi, ada alasan lain kenapa menunjuk langsung GE?
Jawaban	<i>Kami harus hati-hati untuk membeli lokomotif baru agar tidak menimbulkan masalah lain sehingga harus melakukan investasi tambahan. Kami menyiapkan teknisi dan infrastruktur yang memahami produk GE karena sejak kami masih berbentuk Perjan, kami sudah memakai produk GE</i>

Pertanyaan	Apa respon pemerintah ketika PT KA menyampaikan konsep bahwa produk GE lebih efisien?
Jawaban	<i>Pemerintah menugaskan agar PT KA menjadi tulang punggung transportasi missal. Pemerintah tidak</i>

	<i>mempermasalahkan terkait produk lokomotif yang mana yang akan dipakai.</i>
Pertanyaan	Yang menjadi concern kami, apakah pengadaan ini fair atau tidak?
Jawaban	<i>Dalam pengoperasian perusahaan, kami harus pandai memilih, alat produksi mana yang mendukung efisiensi. Kami tidak menutup diri untuk masuknya produk lain, namun kami butuh waktu untuk mempelajari produk lain. Karena terkait resiko apakah produk tersebut gagal atau berhasil. Yang kedua, terkait perawatan, apabila memakai produk yang bermacam-macam, yaitu akan beresiko dalam masalah suku cadang, merusakkan dan sebagainya. Lain halnya apabila pemerintah yang membeli untuk kami, maka kami akan welcome.</i>

Pertanyaan	Apakah dalam diskusi dengan Dirjen adakah pikiran untuk mencoba memakai produk lain?
Jawaban	<i>Memang ada pembicaraan dengan pemerintah (dephub dan Dirjen) terkait hal tersebut, kami jawab bahwa kita sudah punya infrastruktur yang kompatibel dengan GE. Jika pemerintah mau membeli produk selain GE, kami welcome saja. Namun jika kami membeli sendiri, kami memikirkan resiko apabila memakai produk lain dimana kondisi infrastruktur yang sudah cocok dengan GE. Kami dituntut masyarakat untuk melayani saat ini. Apabila kami memakai produk lain, kami membutuhkan waktu untuk mempelajari produk baru.</i>
Pertanyaan	Apakah pernah ada yang mempresentasikan produk dengan teknologi lain selain GE?
Jawaban	<i>Saya belum pernah mengikuti presentasi tersebut.</i>
Pertanyaan	Apakah produsen lokomotif di dunia tidak banyak yang menawarkan ke PT KA?
Jawaban	<i>Dilihat industri lokomotif yang ada di dunia, memang yang terbesar adalah GE dan GM. Untuk kereta listrik ada dari Jepang dan Perancis.</i>
Pertanyaan	Apakah produk Jerman yang pernah dipakai PT KA sudah tidak diproduksi lagi?
Jawaban	<i>Tidak ada. Mereka mengembangkan lokomotif diesel hidrolis, sedangkan yang kami pakai adalah lokomotif diesel elektrik.</i>

Bahwa dengan demikian pengadaan 20 unit lokomotif oleh PTKA melalui GE Transportation justru untuk menghindari terjadinya dampak-dampak sebagaimana digambarkan di atas. -----

Bahwa perlu ditegaskan, secara historis, GE Transportation selalu menerapkan harga yang pasar yang *fair* termasuk yang ditawarkan dalam pengadaan 20 unit lokomotif kepada PTKA. Harga

yang ditawarkan oleh GE Transportation merupakan harga yang wajar sesuai dengan perkembangan biaya produksi seperti bahan baku, pekerja dan faktor-faktor biaya lainnya seperti “freight”, asuransi berikut dengan teknologi terkait. Terlebih dalam kaitannya dengan harga, PTKA selalu melakukan negosiasi untuk penurunan harga sehingga penerapan harga yang berlebihan tidaklah dimungkinkan. Diperkuat lagi, bahwa tidak ada dasar justifikasi ekonomi bagi GE Transportation untuk menerapkan harga yang berlebihan mengingat kesinambungan bisnis GE Transportation dengan PTKA akan tergantung dari profitabilitas usahanya yang harus dilakukan melalui sistem dan biaya operasional yang efisien. Dengan demikian GE Transportation berkewajiban mendukung efisiensi pada PTKA, sehingga penerapan harga yang berlebih sama sekali bukan merupakan pilihan bagi GE Transportation.---

Bahwa berkaitan dengan hambatan pasar, Bukti B1 tersebut memberikan penegasan sebagai berikut:-----

Pertanyaan	Kami mendapatkan informasi bahwa ada penawaran dari Cina
Jawaban	<i>Mereka sudah mempresentasikan lokomotif buatan Cina.</i>
Pertanyaan	Tadi bapak sampaikan secara spek produk Cina belum memenuhi syarat?
Jawaban	<i>Mereka baru memberikan gambaran mengenai pabrik lokomotif di Cina. Di Dephub pernah dipresentasikan, kami melihat jaminan suku cadang untuk 30 tahun ke depan. Belum ada jawaban yang jelas dari produsen lokomotif Cina. Kami melihat kesinambungan suku cadang lokomotif itu sendiri.</i>
Pertanyaan	Apakah Cina saat ini pernah menawarkan produk lokomotif
Jawaban	<i>Belum.</i>

Bahwa perlu kami tegaskan, GE Transportation bersaing sesuai dengan kaidah-kaidah persaingan yang berlaku serta peraturan perundang-undangan yang berlaku disetiap negara. GE Transportation

tidak dapat mempengaruhi keputusan konsumennya termasuk PTKA. -----

Bahwa pernyataan PTKA tersebut menunjukkan sebenar-benarnya tidak ada hambatan terhadap pelaku usaha lain untuk bersaing dalam pengadaan lokomotif di PTKA. Namun demikian PTKA mempunyai pertimbangan-pertimbangan efisiensi dan resiko tersendiri dalam menentukan pilihannya yang mana terkait dengan masalah kesesuaian teknologi, infrastruktur, perawatan dan berbagai faktor penting lainnya. -----

12.5.2.6. Pasar Yang Bersangkutan -----

Bahwa dalam setiap penerapan hukum persaingan dimanapun dan dalam kaitannya dengan jenis tuduhan apapun, pasar yang bersangkutan perlu ditetapkan dalam menilai suatu persaingan. -----

Bahwa Pasal 1.10 UU No. 5/1999 memberikan batasan terhadap pasar bersangkutan sebagai berikut:

*“Pasar bersangkutan 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.” -----*

Bahwa terdapat kesalahan yang mendasar pada pemeriksaan Perkara aquo karena tidak ada definisi tentang pasar produk yang bersangkutan. Terlebih ketika Perkara aquo didasarkan pada suatu laporan dari pesaing GE Transportation. -----

Bukti A1 yang merupakan Memorandum dari Bagian Penanganan Pelaporan KPPU pada bagian 1 halaman 1 dan bagian 3.2 halaman 3 dari resume laporan halaman 53 dari 93

menyampaikan bahwa pelapor dalam Perkara *aquo* adalah P.T. Tri Hita Karana yang merupakan agen dari produsen lokomotif CSR dari China.-----

Bahwa tidak terdapat uraian spesifikasi apapun dalam resume tersebut berkenaan dengan produk lokomotif CSR yang diageni oleh pelapor. KPPU tidak terlebih dahulu melakukan penelitian misalnya apakah produk lokomotif CSR dapat merupakan substitusi yang memadai dari produk lokomotif GE Transportation dikaitkan dengan infrastruktur di wilayah Pulau Jawa. Laporan dari pesaing hanya relevan dalam suatu persaingan usaha apabila produk yang ditawarkan oleh pelapor secara nyata dan langsung merupakan suatu substitusi yang memadai terhadap produk terlapor. Dengan tidak dapat dipisahkannya produk lokomotif dari keberadaan infrastruktur, teknologi, fasilitas perawatan dan sumber daya manusia, kesesuaian teknologi serta operasional menjadi sesuatu yang menentukan dalam pengadaan lokomotif. -----

Namun demikian, KPPU sama sekali tidak pernah memberikan analisis dari tahap klarifikasi, pemeriksaan pendahuluan maupun pemeriksaan lanjutan tentang sejauh mana produk lokomotif CRS dari China dapat mensubsitisi produk lokomotif GE Transportation dalam Perkara ini. -----

KPPU dalam hal ini tidak melihat kompleksitas dari integrasi lokomotif dengan infrastruktur yang ada, pengaruh terhadap efisiensi yang ada, dan biaya atas penggunaan lokomotif yang tidak memenuhi persyaratan teknis dari infrastruktur yang ada. Sebagai contoh dalam laporan di media baru baru ini

menyebutkan bahwa Namibia baru-baru ini telah membongkar 4 lokomotif yang baru dikirim pada tahun 2007 oleh suatu perusahaan lokomotif China karena tidak memenuhi persyaratan teknis yang ada.

Ketiadaan definisi terhadap pasar produk yang bersangkutan dengan analisis menyeluruh terhadap substitusibilitas yang dikaitkan dengan infrastruktur dalam satu wilayah geografis operasional produk lokomotif, secara otomatis membatalkan semua temuan KPPU dalam Perkara *aquo* karena obyek perkara yang berupa produk yang dipermasalahkan adalah tidak jelas. -----

Bahwa terlebih pihak pelapor beserta CSR China sama sekali tidak terdaftar dalam Daftar Rekanan Terseleksi di PTKA periode tahun 2009-2010 (lihat Bukti C8) sehingga legalitas dari laporan yang disampaikan serta kapasitas pelapor patut dipertanyakan.-----

Berdasarkan fakta-fakta di atas, jelas Perkara *aquo* menjadi tidak sah dan semua rekomendasi dari Tim Pemeriksa Pendahuluan dan Lanjutan harus ditolak.-

12.6. Proses pemeriksaan Perkara Tidak Berdasarkan Pada Suatu *due Legal Process* yang Memadai -----

**12.6.1. LHPL tidak disusun berdasarkan 2 alat bukti dan Tidak Memuat Analisis Hukum yang memadai serta objektif-----**

Sebagaimana telah disampaikan di atas bahwa LHPL tidak disusun berdasarkan 2 alat bukti. LHPL dalam kesimpulannya hanya menyebutkan ditemukannya **Bukti Kuat** tanpa penjelasan lebih lanjut.-----

Bahwa Pasal 48 (2) Perkom dikatakan sebagai berikut:-----

“Kesimpulan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) disusun berdasarkan sekurang-kurangnya 2 alat bukti” -----

Alat bukti menurut Pasal 42 dari UU No. 5/1999 juncto Pasal 64 Perkom adalah: -----

- a. Keterangan saksi -----
- b. Keterangan ahli -----
- c. Surat dan dokumen -----
- d. Petunjuk -----
- e. Keterangan pelaku usaha -----

Kami tidak dapat menemukan 2 dari bukti-bukti di atas dalam LHPL untuk menentukan telah terjadi pelanggaran terhadap pasal 22 UU No. 5/1999. Rekomendasi di dalam LHPL dibuat berdasarkan pada asumsi-asumsi sederhana yang kemudian dikonstruksikan sebagai bukti yang secara pasti bukan merupakan bukti-bukti yang sebenarnya menurut Pasal 42 UU No. 5/1999 dan Pasal 64 Perkom. -----

Selanjutnya tidak terdapat analisis atas fakta-fakta yang ada secara objektif dimana Tim Pemeriksa Lanjutan hanya merujuk pada referensi-referensi yang selektif dan kemudian diinterpretasikan secara subyektif. Bukti-bukti yang telah kami pelajari sama sekali tidak ada yang mengindikasikan pelanggaran terhadap Pasal 22 UU No. 5/1999.-----

**12.6.2. Terdapat 10 dokumen beserta laporan dari pihak pelapor yang merupakan bukti tidak diperlihatkan dalam *inzage* -----**

Kami mencatat ada 10 (sepuluh) dokumen sebagai bukti yang tidak diperlihatkan kepada kami berdasarkan daftar dokumen yang ada pada saat *inzage*. Kesepuluh dokumen tersebut tercatat sebagai bukti. Kami telah menanyakan hal tersebut kepada panitera yang bertugas pada saat *inzage* dan kami diinformasikan bahwa dokumen-dokumen tersebut bersifat rahasia (*confidential*),



oleh karenanya tidak dapat diperlihatkan kepada GE Transportation.-----

Bahwa dokumen-dokumen tersebut tersebut adalah bagian dari bukti-bukti yang telah menjadi dasar bagi Tim Pemeriksa Lanjutan untuk menyusun LHPL dan akan menjadi dasar bagi Majelis Komisi KPPU untuk membuat keputusan dalam Perkara *aquo*. Karenanya, tanpa memeriksa dokumen-dokumen tersebut secara lengkap pembelaan kami dalam Perkara *aquo* akan menjadi tidak lengkap. Untuk kepentingan pembelaan maksimal GE Transportation dalam Perkara *aquo*, dengan berpegang pada prinsip-prinsip transparansi, efektivitas dan *due process of law* sebagaimana tertera dalam Pasal 2 dari Perkom dimana Ketua Komisi bertugas untuk memfasilitasi seluruh kegiatan penanganan perkara dengan berpegang pada 3 prinsip di atas, kami memohon agar kesemua dokumen tersebut dapat diperiksa oleh GE Transportation. Oleh karena tidak diperlihatkan kepada kami maka Majelis Komisi tidak dapat menggunakan ke 10 bukti tersebut sebagai dasar dalam memutuskan Perkara *aquo*.-----

Bahwa selanjutnya kami tidak dapat melihat dokumen laporan dari pelapor kepada KPPU atas dugaan pelanggaran oleh GE Transportation terhadap UU No. 5/1999. Kami telah meminta dokumen tersebut kepada panitera yang bertugas pada saat *inzege* dan kami diinformasikan bahwa KPPU diharuskan untuk merahasiakan identitas pelapor. Kami mengerti bahwa KPPU diharuskan untuk merahasiakan identitas pelapor, namun demikian kami berpendapat berdasarkan Pasal 38 (2) dan (3) UU No. 5/1999, mengingat identitas pelapor adalah pesaing usaha dari GE Transportation maka laporan dari pelapor tersebut haruslah dapat diperlihatkan kepada GE Transportation sebagai pihak terlapor mengingat laporan tersebut merupakan dasar atas Perkara *aquo*.-----

**12.6.3. Pemeriksaan dilakukan dengan mengenyampingkan prinsip “presumption on Innocence”.** -----

Bahwa terdapat beberapa pernyataan dari KPPU dalam surat kabar yang jelas telah mendahului keputusan KPPU dalam Perkara ini sebagaimana terlampir. Kami beranggapan pernyataan-pernyataan tersebut telah melanggar prinsip *presumption of innocence* dalam pemeriksaan suatu Perkara.-----

Bahwa dalam realitanya tidak terdapat bukti apapun yang dapat menunjukkan GE Transportation telah melanggar Pasal 22 UU No. 5/1999 dalam Perkara *Aquo* sehingga pernyataan-pernyataan tersebut dirasakan sangat prematur dan seharusnya tidak dilakukan untuk kepentingan suatu proses yang adil dan objektif.

12.7. Kesimpulan-----

Berdasarkan fakta-fakta yang terungkap di atas, sangat jelas dan tidak terbantahkan bahwa tidak terdapat bukti pelanggaran dari Pasal 22 UU No. 5/1999 yang dilakukan oleh GE Transportation dan karenanya segala tuduhan atas terjadinya pelanggaran tersebut terhadap GE transportation harus ditolak seluruhnya oleh Majelis Komisi KPPU.-----

13. Menimbang bahwa Terlapor I menyampaikan bukti tambahan berupa perbandingan harga jual lokomotif C20-EMP dengan harga jual lokomotif C21-EMP yang jenis lokomotifnya paling mendekati C20-EMP. Pada pokoknya harga jual lokomotif C20-EMP kepada PT. Kereta Api (Persero) secara rata-rata lebih murah dibandingkan dengan lokomotif C21-EMP yang dijual Klien kami di Amerika Selatan yaitu: (*vide* bukti C52);-----

14. Menimbang bahwa dalam pendapat atau pembelaannya, Terlapor II menyatakan hal-hal sebagai berikut (*vide* bukti C49): -----

14.1. Bahwa prosedur pelaksanaan pengadaan Lokomotif CC 204 Tahun 2009 sebanyak 20 unit tersebut telah sesuai dengan prosedur dan justru hanya pihak GE yang dapat memenuhi persyaratan administrasi dan teknis yang dikehendaki oleh PT. Kereta Api (Persero) dan oleh karenanya merupakan juga alasan untuk menggunakan sistem pengadaan dengan cara

penunjukkan langsung (*substantive*), meskipun terjadi penggunaan istilah yang ialah: “pelelangan”.-----

14.2. Bahwa Direksi PT. Kereta Api (Persero) menyetujui keputusan Panitia Pengadaan/Pelelangan, karena justru hanya GE yang dapat memenuhi persyaratan administrasi dan teknis. -----

14.3. Bahwa Panitia Pengadaan telah melaksanakan proses pengadaan ini sesuai dengan mekanisme, prosedur dan peraturan perusahaan dan RKS.-----

14.4. Bahwa Kronologis Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 Tahun 2009 yang secara lengkap, sebagaimana termaksud dalam surat PT. Kereta Api (Persero) No. UM.001/III/8/KA-2010 tertanggal 15 Maret 2010, telah disampaikan oleh PT. Kereta Api (Persero) kepada KPPU pada tanggal 15 Maret 2010, sehingga dari dokumen pendukung Kronologis tersebut dapat dilihat bahwa Panitia Pengadaan telah melaksanakan proses Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 Tahun 2009 tersebut sesuai dengan mekanisme, prosedur. -----

14.5. Bahwa PT. Kereta Api (Persero) sangat keberatan dengan konstataasi tersebut dalam huruf i point 5 yang menyebutkan bahwa “Proses delivery lokomotif kepada PT. Kereta Api (Persero) dalam hal pengadaan ini memakan waktu kira-kira 18 (delapan belas) bulan, sehingga apabila PT. KAI (Persero) menggunakan alasan kebutuhan yang mendesak menjadi kurang relevan, mengingat kenyataannya tetap membutuhkan waktu yang lama”. Adapun alasan keberatan PT. Kereta Api (Persero) ialah:-----

14.5.1. Bahwa untuk penunjukkan langsung: waktu prosesnya lebih pendek dan oleh karenanya proses produksinya akan lebih cepat, karena gambar desain (*prototype* lokomotif) sudah ada karena sudah membuat lokomotif untuk pesanan-pesanan sebelumnya. --

14.5.2. Sementara, apabila menggunakan proses pelelangan terbuka, maka waktu proses pengadaan akan lebih lama dan oleh karenanya proses produksi juga akan lebih lama, karena gambar desain (*prototype* lokomotif) belum ada, padahal bila harus membuat *prototype* lokomotif lebih dulu, maka produksi pesanan

akan memerlukan waktu yang lama, karena harus membuat *prototype* lokomotif terlebih dahulu sebelum diproduksi.-----

14.6. Bahwa PT. Kereta Api (Persero) tidak mungkin dapat mencari dan menemukan penyedia barang (lokomotif) yang diperlukan sebagai pengganti (*replacement*) dari lokomotif yang sejak dahulu telah menjadi bagian (sub sistem) dari sistem operasional kereta api yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) yang setidaknya meliputi infrastruktur, fasilitas pemeliharaan dan penunjang serta sumber daya manusia (SDM) yang telah sejak tahun 1953 dirintis dikembangkan dan kemudian dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) yang mengacu kepada produk-produk GE termasuk tetapi tidak terbatas pada: -----

14.6.1. Infrastruktur fasilitas pemeliharaan:-----

14.6.1.1. BALAIYASA, merupakan tempat perawatan dan *general overhaul* Lokomotif. Saat ini terdapat 2 balai yasa perawatan lokomotif di Yogyakarta dan Lahat yang dilengkapi alat kerja yang sesuai kebutuhan perawatan lokomotif produk GE misalnya: peralatan perawatan *engine*, Traksi Motor, Generator. -----

14.6.1.2. DEPO, merupakan tempat pengecekan dan perawatan Lokomotif sebelum dan sesudah digunakan dalam suatu perjalanan. Saat ini PT. Kereta Api (Persero) memiliki 19 depo di Jawa dan 7 depo di Sumatera yang dilengkapi alat kerja yang sesuai kebutuhan perawatan lokomotif produk GE. --

14.6.2. *Inventory* penyediaan suku cadang. -----

Jaminan atas ketersediaan suku cadang merupakan salah satu faktor utama untuk menjaga kehandalan operasional lokomotif. Sejak tahun 1977 Perusahaan Kereta Api Indonesia selalu menyimpan dan memelihara suku cadang yang cukup untuk kebutuhan perawatan lokomotif di Balai Yasa maupun Depo. Apabila PT. Kereta Api Indonesia menggunakan bermacam

produk lokomotif, maka hal tersebut akan mempengaruhi sistem *inventory* penyediaan suku cadang yang ada. Hal tersebut juga menjadi pertimbangan dalam pembelian lokomotif berikutnya. ---

14.6.3. Sumber Daya Manusia (SDM). -----

14.6.3.1. Operator (Masinis).-----

Untuk mengoperasikan sebuah lokomotif, seorang masinis membutuhkan waktu yang cukup lama (lebih kurang 3 tahun-an), terutama dalam hal pemahaman karakteristik dari suatu jenis lokomotif. Perusahaan Kereta Api Indonesia sejak dahulu telah mendidik dan mempersiapkan operator (masinis) khusus untuk menggunakan lokomotif produk GE, sehingga operator-operator (masinis) yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) sekarang ini adalah operator-operator yang terdidik dan berpengalaman menggunakan lokomotif produk GE. -----

14.6.3.2. SDM Pemeliharaan di Balai Yasa dan Depo. -----

Seluruh tenaga pemeliharaan yang ada saat ini seluruhnya adalah yang telah terdidik dan sangat memahami serta sangat terbiasa dengan sistem maupun karakteristik lokomotif produk dari GE. -----

14.7. Bahwa lagipula, PT. Kereta Api (Persero) sebelumnya telah mencari informasi tentang lokomotif produk yang lain yang sekiranya dapat sebagai alternatif selain dari produk dengan mengacu pada keseluruhan system yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero), akan tetapi tidak diperoleh informasi adanya lokomotif yang sama atau dapat disejajarkan dengan lokomotif CC 204 produk GE termaksud. -----

14.8. Dari informasi internet yang dirilis oleh perusahaan perkeretaapian di Malaysia yang menggunakan Lokomotif produk GE dan produk dari Negara lain (termasuk RRC) diperoleh data bahwa Lokomotif produk GE

lebih *reliable*/handal dibanding lokomotif produk Negara lain yang dioperasikan oleh mereka (www.ktmb.com). -----

14.9. Bahwa tentang alasan-alasan selain dan selebihnya serta dasar hukum yang digunakan dalam proses pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 Tahun 2009 tersebut telah diuraikan dengan lengkap dalam Surat PT. Kereta Api tertanggal 16 Juli 2010 yang telah diterima oleh KPPU pada tanggal 16 Juli 2010 (fotocopi terlampir), yang khusus mengenai dasar hukumnya telah disebutkan adalah:-----

14.9.1. Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (Persero) yang dalam Pasal 37 (Penjelasan) telah mengesampingkan ketentuan-ketentuan tentang Tata Cara Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, tentang pengadaan barang/jasa seperti diatur dalam Keppres No. 80 Tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah dan ketentuan-ketentuan yang serupa yang telah/akan terbit kemudian, sehingga tidak berlaku bagi perusahaan-perusahaan Persero termasuk PT. Kereta Api (Persero) dalam melakukan pengadaan barang/jasa. -----

14.9.2. Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-05/MBU/2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara, khususnya Pasal 9 tentang penunjukkan langsung. -----

14.9.3. NPD ACC nomor : DVSR/600001/0/376/12/2008/100/08 tanggal 30 Desember 2008 perihal Persetujuan Alokasi Dana Senilai Rp 192.500.000.000,- (seratus Sembilan puluh dua milyar lima ratus juta rupiah) untuk pengadaan 10 (sepuluh) Unit Lokomotif CC 204. -----

14.9.4. Ijin Prinsip No. 431/KA/VI/2009 tanggal 26 Juni 2009 perihal: pengadaan 10 (sepuluh) Unit Lokomotif CC 204 senilai Rp 173.937.191.000,- (seratus tujuh puluh tiga milyar Sembilan

ratus tiga puluh tujuh juta seratus Sembilan puluh satu ribu rupiah).-----

14.9.5. Surat Keputusan Direksi PT. Kereta Api (Persero) No. KEP.U/PL.102/IV/26/KA-2009 tertanggal 21 April 2009 tentang petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa di lingkungan PT. Kereta Api (Persero), khususnya pasal 30 tentang penunjukkan langsung.-----

14.10. Kerancuan dalam Penggunaan Istilah: -----

14.10.1. Bahwa PT. Kereta Api (Persero) mengakui bahwasanya berhubung keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang hukum di Kepanitiaan lelang PT. Kereta Api (Persero) dan kurangnya pemahaman terhadap istilah-istilah hukum di kalangan panitia lelang, maka dalam proses pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 Tahun Anggaran 2009 tersebut telah terjadi penggunaan istilah yang salah ialah “lelang dengan sistem penunjukkan langsung”, yang seolah-olah memandang suatu penunjukkan langsung adalah salah satu cara dalam melakukan suatu pelelangan, sehingga Panitia Lelang menggunakan istilah “Pelelangan dengan cara Penunjukkan Langsung”.-----

14.10.2. Seharusnya diketahui oleh Panitia Lelang bahwa makna dari suatu pelelangan/tender dalam suatu proses pengadaan barang/jasa adalah untuk mencari barang/jasa yang terbaik dengan harga termurah sepanjang sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan (sehingga dimungkinkan adanya beberapa calon pemenang dari antara pihak-pihak yang mampu menyediakan barang/jasa yang akan dibeli sesuai spesifikasi), sementara dalam suatu penunjukkan langsung, tidak perlu ada tindakan pelelangan karena yang dituju adalah satu penyedia dari dan atau barang/jasa tertentu (*exclusive*). -----

14.10.3. Tatacara Penunjukkan Langsung telah diatur secara khusus dalam Pasal 30 Surat Keputusan Direksi PT. Kereta Api (Persero) No.

KEP.U/PL.102/IV/26/KA-2009 tertanggal 21 April 2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa di Lingkungan PT. Kereta Api (Persero) jo. Pasal 9 Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-05/MBU/2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara.-----

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

### TENTANG HUKUM

1. Menimbang bahwa berdasarkan Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan (selanjutnya disebut LHPL), Pendapat atau Pembelaan para Terlapor, BAP, surat-surat dan dokumen-dokumen dan alat bukti lainnya dalam perkara ini, Majelis Komisi menilai, menyimpulkan dan memutuskan perkara berdasarkan bukti yang cukup tentang telah terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh para Terlapor dalam perkara *aquo*. Dalam melakukan penilaian, Majelis Komisi menguraikan dalam beberapa bagian, yaitu: *Pertama*, Tentang Dugaan Pelanggaran; *Kedua*, Tentang Identitas Para Terlapor; *Ketiga*, Tentang Objek Perkara; *Keempat*, Tentang Rencana Pengadaan Lokomotif Diesel Elektrik; *Kelima*, Tentang Penunjukan Langsung dalam Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204; *Keenam*, Tentang Pemenuhan Unsur Pasal 19 huruf d UU No.5/1999, *Ketujuh*, Tentang Pemenuhan Unsur Pasal 22 UU No. 5/1999, *Kedelapan* Kesimpulan; *Kesembilan*, Tentang Diktum Putusan dan Penutup. -----
2. Tentang Dugaan Pelanggaran.-----
  - 2.1. Praktek diskriminasi: PT Kereta Api (Persero) memberikan perlakuan khusus kepada GE Transportation dan memberikan perlakuan berbeda kepada pihak lainnya dalam pengadaan lokomotif di PT Kereta Api (Persero) khususnya dalam pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 tahun 2009;-----



- 2.2. Persekongkolan tender: PT Kereta Api (Persero) sengaja mengatur GE Transportation sebagai pemenang dalam pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204; -----
3. Tentang Identitas Terlapor -----
- 3.1. Bahwa Terlapor I: General Electric (GE) Transportation., badan usaha yang berkedudukan di 2901 East Lake Road Erie, PA 16531, United States of America, melakukan kegiatan usaha diantaranya pembuatan lokomotif yang salah satu konsumennya adalah PT. Kereta Api (Persero);-----
- 3.2. Bahwa Terlapor II: PT Kereta Api (Persero), badan usaha yang berbentuk badan hukum berupa Perseroan Terbatas (PT), yang didirikan berdasarkan Akta Pendirian Nomor 2 tanggal 1 Juni 1999 Notaris Imas Fatimah, S.H. di Jakarta yang telah mendapatkan pengesahan dari Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor C-17171HT.01.01 Tahun 1999 tanggal 1 Oktober 1999 sebagaimana terakhir diubah dengan Akta Nomor 65 tanggal 9 Agustus 2005 dibuat dihadapan Notaris Suryadi Hasin, S.H. di Bandung dan telah mendapatkan persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor Republik Indonesia Nomor AHU-999484.AH.01.02 Tahun 2008 tanggal 23 Desember 2008 dan terakhir diubah dengan Nomor 49 tanggal 29 September 2009, dibuat dihadapan Suryadi Hasin, S.H., Notaris di Bandung dan telah diterima dan dicatat dalam Data Base Sistem Administrasi Badan Hukum Departemen Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia melalui Surat Jawaban Nomor AHU-AH.01.10-16788 tanggal 5 Oktober 2009, saat ini berkedudukan di Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1, Bandung, Jawa Barat, melakukan kegiatan usaha menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum di Indonesia; -----
4. Tentang Objek Perkara -----
- 4.1. Bahwa objek dalam perkara *aquo* adalah pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 tahun 2009 yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero); -----

- 4.2. Bahwa sumber dana pengadaan berasal dari dana internal PT Kereta Api (Persero) tahun anggaran 2008 dan tahun anggaran 2009 yang direalisasikan tahun 2009, dengan nilai pengadaan sebesar Rp 366.437.191.000 (tiga ratus enam puluh enam milyar empat ratus tiga puluh tujuh juta seratus sembilan puluh satu ribu rupiah);-----
5. Tentang Rencana Pengadaan Lokomotif Diesel Elektrik-----
- 5.1. Bahwa lokomotif produk dari GE Transportation merupakan produk yang sebagian besar digunakan oleh PT Kereta Api (Persero) sejak tahun 1950-an, namun demikian infrastruktur perkeretaapian tidak dirancang hanya untuk produk lokomotif dari GE Transportation tersebut. Fakta ini didasarkan pada hal-hal sebagai berikut:-----
- 5.1.1. Keterangan GE Transportation yang menyatakan rel di Pulau Jawa mempunyai *axle load* sebesar 14 (empat belas) ton, sehingga lokomotif yang dioperasikan harus disesuaikan dengan *axle load* tersebut tanpa terikat pada teknologi yang digunakan (*vide* bukti B12);-----
- 5.1.2. Keterangan BPPT yang menyatakan lokomotif dari produk manapun dan dengan teknologi manapun dapat dioperasikan di Pulau Jawa selama memenuhi *axle load* 14 (empat belas) ton (*vide* bukti B11);-----
- 5.1.3. Keterangan Dirjen Perkeretaapian yang menyatakan rel di Pulau Jawa dirancang bukan hanya untuk lokomotif produk GE Transportation (*vide* bukti B6); -----
- 5.2. Bahwa rencana pengadaan lokomotif diesel elektrik telah masuk dalam Daftar Rencana Pinjaman dan/atau Hibah Luar Negeri Jangka Menengah (Buku Biru) 2006 – 2009 dengan nama *Procurement of 30 Units Locomotives Diesel Eletric*, dan pernah ada calon investor yang berminat untuk berpartisipasi dalam proyek ini. Fakta ini didasarkan pada hal-hal sebagai berikut: -----
- 5.2.1. Surat Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor S-525/MBU/2007 tertanggal 27 Juli 2001, perihal: Rekomendasi

- Pemegang Saham PT Kereta Api atas Pengadaan Tahap I 50 unit Lokomotif, yang disampaikan kepada Menteri Negara PPN/Kepala Bappenas (*vide* bukti C24); -----
- 5.2.2. Surat Tri Hita Karana Nomor 021/TGK-FL/VIII/2007 tertanggal 23 Agustus 2007, perihal: Permohonan Waktu Menghadap, yang disampaikan kepada PT Kereta Api (Persero) (*vide* bukti C25);---
- 5.2.3. Surat PT INKA (Persero) Nomor 226/UM.206/UT/2007 perihal: *Issuance of Business Visa to CSR Team Officials visit to Indonesia*, yang disampaikan kepada Duta Besar Republik Indonesia untuk Republik Rakyat Cina (*vide* bukti C26);-----
- 5.2.4. Surat Deputi Bidang Pendanaan Pembangunan Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 4997/D.VIII/08/2007 tertanggal 28 Agustus 2007, perihal: Rencana penerusan pinjaman luar negeri kepada PT Kereta Api (Persero) untuk pengadaan lokomotif, yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perbendaharaan Departemen Keuangan (*vide* bukti C27);-----
- 5.2.5. Surat Duta Besar Republik Indonesia untuk Republik Rakyat Cina Nomor 1181/DB/VIII/2007/01 tertanggal 31 Agustus 2007, perihal: Rencana Kerjasama Investasi Perkeretaapian antara BUMN RRC (CSR) dengan PT INKA, yang disampaikan kepada Menteri Negara BUMN (*vide* bukti C1); -----
- 5.2.6. Surat Deputi Bidang Pendanaan Pembangunan Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Nomor 7175/D.VIII/12/2007 tertanggal 18 Desember 2007, perihal: Rencana proyek pengadaan 30 (tiga puluh) lokomotif diesel elektrik, yang disampaikan kepada Duta Besar Republik Indonesia untuk Republik Rakyat China (*vide* bukti C28); -----
- 5.2.7. Surat China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation Nomor 8/Loco/Indonesia tertanggal 26

Nopember 2007, perihal: *Participation to Procurement of 30 units Locomotives Reference*, Code Number P-06-04800-0101-062519 in Indonesian *Government Blue Book*, yang disampaikan kepada Duta Besar Republik Indonesia untuk Republik Rakyat Cina (*vide bukti C1*).-----

5.2.8. Surat China South Locomotive and Rolling Stock Industry (Group) Corporation Nomor 9/Loco/Indonesia tertanggal 29 Desember 2007, perihal: *Blue Book Code Number P-06-04800-0101-062519 Procurement of 30 units Locomotive Diesel Electric*, yang disampaikan kepada PT Kereta Api (Persero) (*vide bukti C1*).-----

5.2.9. Surat Dirjen Perkeretaapian Departemen Perhubungan Nomor UM.202/A.89/DJKA/06/08 tertanggal 10 Juni 2008, perihal: Undangan Presentasi, yang disampaikan kepada Sekretaris Direktorat Jenderal Perkeretaapian, Direktur Lalu Lintas Angkutan Kereta Api, Direktur Teknik Prasarana, Direktur Utama PT INKA (Persero), Direktur Teknik PT Kereta Api (Persero), Kepala Divisi Sarana PT Kereta Api (Persero) (*vide bukti C32*)---

5.2.10. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor PL.102/I/46/KA-2009 tertanggal 30 Januari 2009, perihal: Pengadaan 30 (tiga puluh) unit Lokomotif, yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian Departemen Perhubungan (*vide bukti C34*); -----

5.2.11. Surat Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Nomor S-37/DIV/II/2009 tertanggal 19 Februari 2009, perihal: *Expression of interest to participate in Procurement of 3 units KRDI and 10 units Locomotives*, yang disampaikan kepada General Manager CSR Overseas Business Dept (*vide bukti C35*);

5.2.12. Surat PT Tri Hita Karana Nomor 017/THK-FL/VI/09 tertanggal 18 Juni 2009, perihal: *CSR Intention to participate on Locomotive lease for PT Kereta Api (Persero)*, yang disampaikan kepada PT Kereta Api (Persero) (*vide bukti C36*); -----

- 5.2.13. Surat Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Nomor 5.71/DIV/VII/2009 tertanggal 27 Juli 2009, perihal: Pelanggaran atas Keppres 80/2003 oleh PT Kereta Api (Persero) dalam Pengadaan 10 (sepuluh) unit Lokomotif GE-TA 2008, serta Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif GE-TA 2009 dan sewa 100 (seratus) sampai dengan 200 (dua ratus) unit lokomotif GE dalam 5 (lima) tahun kedepan, yang disampaikan kepada PT Tri Hita Karana (*vide* bukti C38); -----
- 5.2.14. Surat PT Tri Hita Karana Surat Nomor 074/THK-FL/X/2009 tertanggal 21 Oktober 2009, perihal: Klarifikasi dan Permohonan Maaf, yang disampaikan kepada Dirut PT Kereta Api (Persero) (*vide* bukti C7); -----
- 5.2.15. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor UM.209/XII/27/KA-2009 tertanggal 7 Desember 2009, perihal: Undangan, yang disampaikan kepada PT Tri Hita Karana (*vide* bukti C41); -----
- 5.2.16. Keterangan Dirjen Perkeretaapian yang menyatakan pihak CSR melalui PT Tri Hita Karana pernah menyampaikan presentasi mengenai lokomotif produksi dari CSR di hadapan Dirjen Perkeretaapian dan PT Kereta Api (Persero); -----
- 5.2.17. Keterangan PT Kereta Api yang menyatakan pernah menghadiri presentasi pihak CSR atas undangan Dirjen Perkeretaapian; -----
- 5.2.18. Keterangan PT Kereta Api yang menyatakan pernah memberikan kesempatan kepada PT Tri Hita Karana selaku agen CSR untuk menyampaikan presentasi produknya; -----
- 5.3. Bahwa regulasi perkeretaapian telah dituangkan dalam berbagai bentuk peraturan mulai dari Undang-undang, Peraturan Pemerintah hingga Keputusan Menteri. Fakta ini didasarkan pada hal-hal sebagai berikut: -----
- 5.3.1. Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian; --
- 5.3.2. Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 1998 tentang Sarana dan Prasarana Kereta Api; -----

- 5.3.3. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian yang di dalamnya mengatur mengenai spesifikasi teknis lokomotif secara umum yang tidak mengarah pada produk atau merek tertentu; -----
- 5.3.4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 81 Tahun 2000 tentang Sarana Kereta Api yang di dalamnya mengatur mengenai spesifikasi teknis lokomotif secara umum yang tidak mengarah pada produk atau merek tertentu; -----
- 5.3.5. Keterangan Dirjen Kereta Api yang menyatakan bahwa spesifikasi teknis lokomotif untuk pengadaan lokomotif harus diajukan ke Pemerintah terlebih dahulu disesuaikan dengan ketentuan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 81 Tahun 2000 (*vide* bukti B6); -----
- 5.3.6. Keterangan BPPT yang menyatakan bahwa standar spesifikasi teknis lokomotif diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 1992, dan berdasarkan Keputusan tersebut seharusnya saat ini teknologi lokomotif yang digunakan sudah mengaplikasikan teknologi AC/AC (*vide* B11); -----
- 5.4. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya sebagaimana diuraikan secara lengkap dalam butir 14 bagian Tentang Duduk Perkara, PT Kereta Api (Persero) menyatakan sebagai berikut: -----
- 5.4.1. Bahwa PT. Kereta Api (Persero) tidak mungkin dapat mencari dan menemukan penyedia barang (lokomotif) yang diperlukan sebagai pengganti (*replacement*) dari lokomotif yang sejak dahulu telah menjadi bagian (sub sistem) dari sistem operational kereta api yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) yang setidaknya meliputi infrastruktur, fasilitas pemeliharaan dan penunjang serta sumber daya manusia (SDM) yang telah sejak tahun 1953 dirintis dikembangkan dan kemudian dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) yang mengacu kepada produk-produk GE termasuk tetapi tidak terbatas pada: -----

- 5.4.1.1. Infrastruktur fasilitas pemeliharaan: BALAIYASA dan DEPO yang telah dilengkapi dengan peralatan untuk perawatan lokomotif produk GE.-----
- 5.4.1.2. *Inventory* penyediaan suku cadang.-----
- 5.4.1.3. Sumber Daya Manusia (SDM): Operator (Masinis) dan SDM Pemeliharaan di Balai Yasa dan Depo telah memahami karakteristik lokomotif GE dan dibutuhkan waktu cukup lama kira-kira 3 (tiga) tahun untuk memahami karakteristik dimaksud. -----
- 5.4.2. Bahwa lagipula, PT. Kereta Api (Persero) sebelumnya telah mencari informasi tentang lokomotif produk yang lain yang sekiranya dapat sebagai alternatif selain dari produk dengan mengacu pada keseluruhan sistem yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero), akan tetapi tidak diperoleh informasi adanya lokomotif yang sama atau dapat disejajarkan dengan lokomotif CC 204 produk GE termaksud.-----
- 5.4.3. Dari informasi internet yang dirilis oleh perusahaan perkeretaapian di Malaysia yang menggunakan Lokomotif produk GE dan produk dari Negara lain (termasuk RRC) diperoleh data bahwa Lokomotif produk GE lebih *reliable*/handal dibanding lokomotif produk Negara lain yang dioperasikan oleh mereka ([www.ktmb.com](http://www.ktmb.com)).-----
- 5.5. Bahwa Majelis Komisi berpendapat: -----
  - 5.5.1. Sistem perkeretaapian seharusnya dirancang agar dapat menerima sebanyak mungkin produk yang ada termasuk dalam aspek teknis, sehingga bisa menerima perkembangan teknologi yang sedang berjalan;-----
  - 5.5.2. Pemerintah dan PT Kereta Api (Persero) seharusnya terbuka dalam menerima perubahan maupun perkembangan teknologi, sehingga memicu inovasi dan kreativitas dalam rangka menghadapi persaingan yang ada; -----

- 5.5.3. PT Kereta Api (Persero) seharusnya tidak bergantung kepada satu produk saja dalam hal ini GE Transportation dalam rangka mengembangkan perkeretaapian di Indonesia; -----
- 5.5.4. Ketergantungan pada salah satu produk saja dapat dikesampingkan oleh Komisi apabila terdapat kompensasi yang dapat dinikmati oleh rakyat dan harus dituangkan dalam bentuk peraturan perundang-undangan yang merupakan keputusan politik antara Pemerintah dengan rakyat;-----
- 5.5.5. Suatu produk dapat dinyatakan telah teruji apabila telah melalui serangkaian uji teknis dan uji laboratorium dari serangkaian parameter yang rinci dan jelas, dan bukan hanya teruji dari proses yang biasa dijalani dalam jangka waktu yang lama. -----
- 5.5.6. PT Kereta Api (Persero) seharusnya mampu membuat spesifikasi teknis yang rinci dan jelas yang dapat menguji secara detail *head to head* produk lokomotif dari pabrikan manapun, sehingga hasil uji spesifikasi teknis ini pada akhirnya akan menghasilkan produk yang dapat dipertanggungjawabkan kehandalannya atau kualitasnya.-----
- 5.6. Bahwa Majelis Komisi menilai:-----
- 5.6.1. Pernyataan PT Kereta Api (Persero) bahwa lokomotif yang telah teruji selama ini adalah lokomotif produksi GE Transportation tidak sepenuhnya benar, mengingat PT Kereta Api (Persero) tidak pernah mencoba menggunakan lokomotif lain;-----
- 5.6.2. Alasan PT Kereta Api (Persero) yang menyatakan tidak mungkin dapat mencari dan menemukan penyedia barang (lokomotif) yang diperlukan sebagai pengganti (*replacement*) dari lokomotif yang sejak dahulu telah menjadi bagian (sub sistem) dari sistem operasional kereta api yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) yang setidaknya meliputi infrastruktur, fasilitas pemeliharaan dan penunjang serta sumber daya manusia (SDM) yang sejak tahun 1953 telah dirintis, dikembangkan, dan



kemudian dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) yang mengacu kepada produk-produk GE, adalah bentuk ketidakmauan dan ketidakmampuan PT Kereta Api (Persero) untuk membuat spesifikasi teknis yang lebih rinci dan jelas sehingga dapat diuji dengan berbagai produk yang ada di pasaran. -----

5.6.3. Sistem operasional kereta api yang mengacu pada produk-produk GE tidak dapat dibenarkan, karena akan terjadi ketergantungan dengan GE atau GE-nisasi, dan hal ini merupakan bentuk praktek monopoli yang tidak dibenarkan oleh UU No. 5 Tahun 1999. ----

5.6.4. Tindakan PT Kereta Api (Persero) yang hanya menginginkan lokomotif produksi GE Transportation dengan alasan telah teruji justru menghambat penyerapan teknologi terkini bagi PT Kereta Api (Persero) yang pada akhirnya akan menurunkan daya saing PT Kereta Api (Persero) dengan moda transportasi lainnya; -----

5.6.5. Tindakan PT Kereta Api (Persero) yang memberikan kesempatan kepada CSR maupun PT Tri Hita Karana untuk melakukan presentasi produknya pada bulan Desember 2009 sama sekali tidak mempengaruhi hasil dari proses pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 yang tetap menunjuk GE Transportation sebagai penyedia barang, mengingat kesempatan tersebut diberikan setelah proses pengadaan selesai dilaksanakan dan; ----

5.6.6. Tindakan PT Kereta Api (Persero) yang tidak memberikan kesempatan kepada CSR maupun PT Tri Hita Karana untuk berpartisipasi dalam pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 2004 dengan alasan yang bersangkutan belum masuk dalam Daftar Rekanan Terseleksi dan produknya belum teruji adalah tindakan diskriminasi yang sangat nyata dan jelas yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada CSR maupun PT Tri Hita Karana;-----

5.7. Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi menyimpulkan PT Kereta Api (Persero) telah melakukan praktek diskriminasi kepada pelaku usaha

tertentu dalam hal ini PT Tri Hita Kirana dalam proses pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204; -----

6. Tentang Penunjukan Langsung dalam Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204-----

6.1. Bahwa PT Kereta Api (Persero) memang telah menetapkan akan menggunakan lokomotif produksi GE Transportation. Fakta ini didasarkan pada hal-hal sebagai berikut: -----

6.1.1. Keterangan PT Kereta Api (Persero) yang secara tegas menyatakan bahwa dalam pengadaan ini hanya menginginkan lokomotif produksi GE Transportation dengan pertimbangan produk tersebut telah teruji;-----

6.1.2. Keterangan PT Kereta Api (Persero) yang menyatakan bahwa pihak lain yang berkeinginan berpartisipasi dalam pengadaan ini yaitu PT Tri Hita Karana tidak dapat diterima keinginannya karena belum terdaftar dalam Daftar Rekanan Terseleksi dan produknya belum teruji;-----

6.1.3. Surat Perintah Pelaksanaan Pelelangan Nomor EL/67/PL/LVN/VII/2009 tertanggal 15 Juli 2009 yang secara tegas menyatakan agar dilaksanakan proses pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 dengan cara Penunjukan Langsung (PNL) kepada General Electric Company 2901 East Lake Road, Erie, Pennsylvania (*vide* bukti C12);-----

6.1.4. Dokumen Justifikasi Penunjukan Langsung (PNL) Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 kepada GE Company 2901 East Lake Road, Erie, Pennsylvania, tanpa tanggal bulan Juli 2009 (*vide* bukti C42);-----

6.2. Bahwa Panitia Pengadaan melakukan proses penunjukan langsung mulai dari penyusunan RKS, pengambilan dokumen pengadaan, *aanwijzing*, pemasukan penawaran, evaluasi penawaran, negosiasi harga hingga usulan penetapan pemenang yang sejak awal pengambilan dokumen pengadaan

hanya mengundang GE Transportation. Fakta ini didasarkan pada hal-hal sebagai berikut: -----

- 6.2.1. Keterangan Panitia Pengadaan yang menyatakan bahwa proses pengadaan ini memang diikuti oleh GE Transportation; -----
- 6.2.2. Surat Perintah Pelaksanaan Pelelangan Nomor EL/67/PL/LVN/VII/2009 tertanggal 15 Juli 2009 yang secara tegas menyatakan agar dilaksanakan proses pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 dengan cara Penunjukan Langsung (PNL) kepada General Electric Company 2901 East Lake Road, Erie, Pennsylvania (*vide* bukti C12);-----
- 6.2.3. Dokumen Justifikasi Penunjukan Langsung (PNL) Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 kepada GE Company 2901 East Lake Road, Erie, Pennsylvania, tanpa tanggal bulan Juli 2009 (*vide* bukti C42);-----
- 6.2.4. Dokumen Kebutuhan Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif, tanpa tanggal bulan Juli 2009 (*vide* C42); -----
- 6.2.5. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor PL.103/VII/7/KA-2009 tertanggal 23 Juli 2009, perihal: Surat Permintaan Penawaran Harga, yang disampaikan kepada GE Company 2901 East Lake Road, Erie, Pennsylvania (*vide* bukti C42);-----
- 6.2.6. Berita Acara dan Daftar Hadir Peserta Rapat Penjelasan Pekerjaan Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 tertanggal 24 Juli 2009 (*vide* bukti C42);-----
- 6.2.7. Berita Acara dan Daftar Hadir Pembukaan Sampul Penawaran Penunjukan Langsung Pekerjaan Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 tertanggal 31 Juli 2009. Harga penawaran GE Transportation US\$ 40.500.000 (empat juta lima ratus ribu dollar Amerika Serikat) (*vide* bukti C42); -----
- 6.2.8. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor UM.209/VII/156/KA.2009 tertanggal 31 Juli 2009, perihal: Undangan Negosiasi Harga,

- tertanggal 3 Agustus 2009, yang disampaikan kepada GE Company/PT GEOI 2901 East Lake Road, Erie, Pennsylvania (*vide* bukti C42); -----
- 6.2.9. Surat GE Transportation Rail Ref Number 010/RDP/NL/08/2009 tertanggal 3 Agustus 2009, perihal: *Negotiation Letter*, yang disampaikan kepada Panitia Pelelangan/Pemilihan Langsung PT Kereta Api (Persero). Harga penawaran menjadi US\$ 40.480.000 (empat puluh juta empat ratus delapan puluh ribu dollar Amerika Serikat) (*vide* bukti C42); -----
- 6.2.10. Berita Acara Pembahasan/Negosiasi Penunjukan Langsung Pekerjaan Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 tertanggal 3 Agustus 2009 yang menyatakan penawaran awal GE sebesar US\$ 40.500.000 (empat puluh juta lima ratus ribu dollar Amerika Serikat) turun menjadi US\$ 40.480.000 (empat puluh juta empat ratus delapan puluh ribu dollar Amerika Serikat) (*vide* bukti C42); -----
- 6.2.11. Nota Panitia Pelelangan Nomor Panpel/08/VIII/S-2009 tertanggal 5 Agustus 2009, perihal: Pengadaan 20 (dua puluh) Unit Lokomotif CC 204, yang disampaikan kepada *Vice President* Logistik Sarana PT Kereta Api (Persero) (*vide* bukti C42); -----
- 6.2.12. Nota VP Logistik Sarana Nomor 297/ELR/VIII/2009 tertanggal 7 Agustus 2009, perihal: Negosiasi Kewajaran Harga Negosiasi Ulang Pengadaan 20 (dua puluh) Unit Lokomotif CC 204, yang disampaikan kepada Panitia Pelelangan (*vide* bukti C42); -----
- 6.2.13. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor UM.209/VIII/34/KA.2009 tertanggal 7 Agustus 2009, perihal: Undangan Negosiasi Harga Ulang, yang disampaikan kepada GE Company/PT GEOI (*vide* bukti C42); -----
- 6.2.14. Berita Acara Pembahasan/Negosiasi Ulang Penunjukan Langsung Pekerjaan Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 tertanggal 10 Agustus 2009 yang menyatakan GE Company tidak

bersedia menurunkan harga penawaran dan tetap pada penawaran US\$ 40.480.000 (empat puluh juta empat ratus delapan puluh ribu dollar Amerika Serikat) (*vide* bukti C42); -----

6.2.15. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor UM.209/IX/16/KA.2009 tertanggal 2 September 2009, perihal: Undangan Negosiasi Harga Ulang I, yang disampaikan GE Company/PT GEOI (*vide* bukti C42); -----

6.2.16. Surat GE Transportation Rail Ref Number 013/RDP/NL/09/2009 tertanggal 3 September 2009, perihal: *Negotiation Letter*, yang disampaikan kepada Panitia Pelelangan/Pemilihan Langsung (*vide* bukti C42); -----

6.2.17. Berita Acara Pembahasan/Negosiasi Ulang I Penunjukan Langsung Pekerjaan Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204, tertanggal 3 September 2009 yang menyatakan GE Company tidak bersedia menurunkan harga penawaran dan tetap pada penawaran US\$ 40.480.000 (empat puluh juta empat ratus delapan puluh ribu dollar Amerika Serikat) (*vide* bukti C42);-----

6.2.18. Berita Acara Hasil Pelelangan/Penunjukan Langsung Pekerjaan Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 tertanggal 8 September 2009 (*vide* bukti C42);-----

6.2.19. Keputusan Atas Berita Acara Nomor 77/BAHP/PNL/S-2009 tertanggal 9 September 2009 (*vide* bukti C42);-----

6.2.20. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor PL.102/IX/44/KA-2009 tertanggal 9 September 2009, perihal: Pemberitahuan Hasil Pelelangan/Penunjukan Langsung, yang disampaikan kepada GE Company/PT GEOI (*vide* bukti C42);-----

6.2.21. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor KU.503/IX/24/KA-2009 tertanggal 9 September 2009, perihal: Penyerahan Surat Jaminan Pelaksanaan, MoU GEL, *Approval* Spektek dan Gambar Teknik, yang disampaikan kepada GE Company/PT GEOI (*vide* bukti C42); -----

- 6.2.22. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor PL.101/IX/3/KA-2009 tertanggal 2009, perihal: Penunjukan Perusahaan *Freight Forwarder* dan Perusahaan Asuransi, yang disampaikan kepada GE Company/PT GEOI (*vide* bukti C42);-----
- 6.2.23. Surat PT Kereta Api (Persero) Nomor TM.305/XI/5/KA-2009 tertanggal 19 Nopember 2009, perihal: *Approval Spec Loc CC 204*, yang disampaikan kepada Program Manager GE Transportation (*vide* bukti C42);-----
- 6.3. Bahwa ketentuan Pasal 30 ayat (5) Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) Nomor Kep.U/PL.102/IV/26/KA-2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa di Lingkungan PT Kereta Api (Persero), menyatakan justifikasi untuk proses Penunjukan Langsung tidak boleh mengarah kepada suatu merek/jenis barang tertentu dengan maksud langsung menunjuk kepada penyedia barang/jasa tertentu, namun kenyataannya justru PT Kereta Api (Persero) membuat justifikasi yang secara tegas menyebut produk Microprocessor GE Brightster yang berfungsi untuk meningkatkan keandalan yang merupakan produk General Electric (*vide* bukti C4);-----
- 6.4. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya sebagaimana diuraikan secara lengkap dalam butir 12 dan butir 13 bagian Tentang Duduk Perkara, GE Transportation menyatakan sebagai berikut: -----
- 6.4.1. Tim Pemeriksa Lanjutan Telah Salah Dalam Menerapkan Pasal 22 UU No. 5/1999 Karena Penunjukkan Langsung Tidak Diatur oleh Ketentuan Pasal 22 UU No. 5/1999.-----
- 6.4.1.1. Tender dalam Pasal 22 UU No. 5/1999 mengacu kepada proses *Bidding* yang mana sama sekali tidak berlaku untuk penunjukkan langsung.-----
- 6.4.1.2. Penunjukkan langsung yang dilakukan oleh PTKA terhadap GE Transportation untuk pengadaan lokomotif pada tahun 2009 tidak melalui suatu

proses tender; hal tersebut merupakan penunjukkan langsung semata.-----

- 6.4.2. LHPL Tidak Dapat Memenuhi Unsur-unsur Pasal 22 UU No. 5/1999 dan Dengan Demikian Tuduhan Terhadap GE Transportation Sama Sekali Tidak Dapat Dibuktikan.-----
- 6.4.3. Proses pemeriksaan Perkara Tidak Berdasarkan Pada Suatu due Legal Process yang Memadai.-----
- 6.4.4. Harga lokomotif C20-EMP yang ditawarkan kepada PT Kereta Api (Persero) untuk pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 ini lebih murah dibanding dengan lokomotif C21-EMP yang secara teknis hampir sama dengan lokomotif C20-EMP. -----
- 6.5. Bahwa dalam pendapat atau pembelaannya sebagaimana diuraikan secara lengkap dalam butir 14 bagian Tentang Duduk Perkara, PT Kereta Api (Persero) menyatakan sebagai berikut:-----
  - 6.5.1. Bahwa prosedur pelaksanaan pengadaan Lokomotif CC 204 Tahun 2009 sebanyak 20 unit tersebut telah sesuai dengan prosedur dan justru hanya pihak GE yang dapat memenuhi persyaratan administrasi dan teknis yang dikehendaki oleh PT. Kereta Api (Persero) dan oleh karenanya merupakan juga alasan untuk menggunakan sistem pengadaan dengan cara penunjukkan langsung (*substantive*), meskipun terjadi penggunaan istilah yang ialah: “pelelangan”.-----
  - 6.5.2. Bahwa Direksi PT. Kereta Api (Persero) menyetujui keputusan Panitia Pengadaan/Pelelangan, karena justru hanya GE yang dapat memenuhi persyaratan administrasi dan teknis. -----
  - 6.5.3. Bahwa Panitia Pengadaan telah melaksanakan proses pengadaan ini sesuai dengan mekanisme, prosedur dan peraturan perusahaan dan RKS. -----
  - 6.5.4. Bahwa Kronologis Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 Tahun 2009 yang secara lengkap, sebagaimana termaksud

dalam surat PT. Kereta Api (Persero) No. UM.001/III/8/KA-2010 tertanggal 15 Maret 2010, telah disampaikan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada KPPU pada tanggal 15 Maret 2010, sehingga dari dokumen pendukung kronologis tersebut dapat dilihat bahwa Panitia Pengadaan telah melaksanakan proses Pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC 204 Tahun 2009 tersebut sesuai dengan mekanisme, prosedur.-----

6.5.5. Bahwa PT Kereta Api (Persero) sangat keberatan dengan konstataasi tersebut dalam huruf i point 5 yang menyebutkan bahwa “Proses *delivery* lokomotif kepada PT Kereta Api (Persero) dalam hal pengadaan ini memakan waktu kira-kira 18 (delapan belas) bulan, sehingga apabila PT KAI (Persero) menggunakan alasan kebutuhan yang mendesak menjadi kurang relevan, mengingat kenyataanya tetap membutuhkan waktu yang lama”. Adapun alasan keberatan PT Kereta Api (Persero) ialah: --

6.5.5.1. Penunjukkan langsung membutuhkan waktu prosesnya lebih pendek dan oleh karenanya proses produksinya akan lebih cepat, karena gambar desain (*prototype* lokomotif) sudah ada karena sudah membuat lokomotif untuk pesanan-pesanan sebelumnya. -----

6.5.5.2. Sementara, apabila menggunakan proses pelelangan terbuka, maka waktu proses pengadaan akan lebih lama dan oleh karenanya proses produksi juga akan lebih lama, karena gambar desain (*prototype* lokomotif) belum ada, padahal bila harus membuat *prototype* lokomotif lebih dulu, maka produksi pesanan akan memerlukan waktu yang lama, karena harus membuat *prototype* lokomotif terlebih dahulu sebelum diproduksi. -----

6.5.6. Bahwa PT. Kereta Api (Persero) tidak mungkin dapat mencari dan menemukan penyedia barang (lokomotif) yang diperlukan



sebagai pengganti (*replacement*) dari lokomotif yang sejak dahulu telah menjadi bagian (sub sistem) dari sistem operational kereta api yang dimiliki oleh PT. Kereta Api (Persero) yang setidaknya meliputi infrastruktur, fasilitas pemeliharaan dan penunjang serta sumber daya manusia (SDM) yang telah sejak tahun 1953 dirintis dikembangkan dan kemudian dimiliki oleh PT Kereta Api (Persero) yang mengacu kepada produk-produk GE termasuk tetapi tidak terbatas pada: -----

6.5.6.1. Infrastruktur fasilitas pemeliharaan: BALAIYASA dan DEPO yang telah dilengkapi dengan peralatan untuk perawatan lokomotif produk GE. -----

6.5.6.2. *Inventory* penyediaan suku cadang. -----

6.5.6.3. Sumber Daya Manusia (SDM): Operator (Masinis) dan SDM Pemeliharaan di Balai Yasa dan Depo telah memahami karakteristik lokomotif GE dan dibutuhkan waktu cukup lama kira-kira 3 (tiga) tahun untuk memahami karakteristik dimaksud. -----

6.5.7. Bahwa lagipula, PT. Kereta Api (Persero) sebelumnya telah mencari informasi tentang lokomotif produk yang lain yang sekiranya dapat sebagai alternatif selain dari produk dengan mengacu pada keseluruhan system yang dimiliki oleh PT Kereta Api (Persero), akan tetapi tidak diperoleh informasi adanya lokomotif yang sama atau dapat disejajarkan dengan lokomotif CC 204 produk GE termaksud.-----

6.5.8. Dari informasi internet yang dirilis oleh perusahaan perkeretaapian di Malaysia yang menggunakan Lokomotif produk GE dan produk dari Negara lain (termasuk RRC) diperoleh data bahwa Lokomotif produk GE lebih *reliable*/handal dibanding lokomotif produk Negara lain yang dioperasikan oleh mereka ([www.ktmb.com](http://www.ktmb.com)).-----

6.5.9. Bahwa tentang alasan-alasan selain dan selebihnya serta dasar hukum yang digunakan dalam proses pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 Tahun 2009 tersebut telah diuraikan dengan lengkap dalam Surat PT Kereta Api tertanggal 16 Juli 2010 yang telah diterima oleh KPPU pada tanggal 16 Juli 2010 (fotocopi terlampir), yang khusus mengenai dasar hukumnya telah disebutkan adalah:-----

6.5.9.1. Peraturan Pemerintah No. 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (Persero) yang dalam Pasal 37 (Penjelasan) telah mengesampingkan ketentuan-ketentuan tentang Tata Cara Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, tentang pengadaan barang/jasa seperti diatur dalam Keppres No. 80 Tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah dan ketentuan-ketentuan yang serupa yang telah/akan terbit kemudian, sehingga tidak berlaku bagi perusahaan-perusahaan Persero termasuk PT Kereta Api (Persero) dalam melakukan pengadaan barang/jasa. -

6.5.9.2. Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-05/MBU/2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara, khususnya Pasal 9 tentang penunjukkan langsung.-----

6.5.9.3. NPD ACC nomor: DVSR/600001/0/376/12/2008/100/08 tanggal 30 Desember 2008 perihal Persetujuan Alokasi Dana Senilai Rp 192.500.000.000,- (seratus Sembilan puluh dua milyar lima ratus juta rupiah) untuk pengadaan 10 (sepuluh) Unit Lokomotif CC 204. ----

6.5.9.4. Ijin Prinsip No. 431/KA/VI/2009 tanggal 26 Juni 2009 perihal: pengadaan 10 (sepuluh) Unit

Lokomotif CC 204 senilai Rp 173.937.191.000,- (seratus tujuh puluh tiga milyar Sembilan ratus tiga puluh tujuh juta seratus Sembilan puluh satu ribu rupiah).-----

6.5.9.5. Surat Keputusan Direksi PT Kereta Api (Persero) No. KEP.U/PL.102/IV/26/KA-2009 tertanggal 21 April 2009 tentang petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa di lingkungan PT Kereta Api (Persero), khususnya pasal 30 tentang penunjukkan langsung. -

6.5.10. Kerancuan dalam Penggunaan Istilah: -----

6.5.10.1. Bahwa PT Kereta Api (Persero) mengakui bahwasanya berhubung keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang hukum di Kepanitiaan lelang PT Kereta Api (Persero) dan kurangnya pemahaman terhadap istilah-istilah hukum di kalangan panitia lelang, maka dalam proses pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 Tahun Anggaran 2009 tersebut telah terjadi penggunaan istilah yang salah ialah “lelang dengan sistem penunjukan langsung”, yang seolah-olah memandang suatu penunjukkan langsung adalah salah satu cara dalam melakukan suatu pelelangan, sehingga Panitia Lelang menggunakan istilah “Pelelangan dengan cara Penunjukkan Langsung”. --

6.5.10.2. Seharusnya diketahui oleh Panitia Lelang bahwa makna dari suatu pelelangan/tender dalam suatu proses pengadaan barang/jasa adalah untuk mencari barang/jasa yang terbaik dengan harga termurah sepanjang sesuai dengan spesifikasi yang dibutuhkan (sehingga dimungkinkan adanya beberapa calon pemenang dari antara pihak-pihak yang mampu menyediakan barang/jasa yang akan dibeli sesuai halaman 83 dari 93

spesifikasi), sementara dalam suatu penunjukkan langsung, tidak perlu ada tindakan pelelangan karena yang dituju adalah satu penyedia dari dan atau barang/jasa tertentu (*exclusive*). -----

6.5.10.3. Tatacara Penunjukkan Langsung telah diatur secara khusus dalam Pasal 30 Surat Keputusan Direksi PT. Kereta Api (Persero) No. KEP.U/PL.102/IV/26/KA-2009 tertanggal 21 April 2009 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa di Lingkungan PT. Kereta Api (Persero) jo. Pasal 9 Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-05/MBU/2008 tentang Pedoman Umum Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Badan Usaha Milik Negara. -----

- 6.6. Bahwa Majelis Komisi berpendapat: -----
- 6.6.1. Untuk kepentingan operasional dalam jangka panjang, PT Kereta Api (Persero) seharusnya tidak bergantung pada satu produsen saja, termasuk untuk lokomotif yang dioperasikan. -----
- 6.6.2. Tidak ada larangan untuk menggunakan produk tertentu termasuk diantaranya lokomotif produksi GE Transportation, selama penggunaan produk tersebut adalah hasil dari suatu proses penilaian objektif yang dapat dipertanggungjawabkan secara teknis dan ilmiah bahwa produk tersebut benar-benar teruji bukan karena kebiasaan atau terbiasa menggunakan produk tersebut. ----
- 6.6.3. Proses penunjukan langsung dapat dilakukan dengan alasan yang sangat kuat yang dapat menjamin diperolehnya produk yang paling bagus dari kualitas maupun harga. -----
- 6.6.4. Mengacu pada aturan internal PT Kereta Api (Persero), seharusnya PT Kereta Api (Persero) membuat justifikasi yang tidak mengarah pada produk atau merek tertentu. -----
- 6.7. Bahwa Majelis Komisi menilai: -----

- 6.7.1. Mengacu pada ketentuan dalam Peraturan Komisi Nomor 02 Tahun 2010 tentang Pedoman Pasal 22 UU No. 5 Tahun 1999 yang menyatakan proses penunjukan langsung termasuk dalam lingkup tender yang diatur dalam Pasal 22 UU No. 5 Tahun 1999, maka proses penunjukan langsung 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) kepada GE Transportation juga termasuk lingkup tender sebagaimana dimaksud Pasal 22 UU No. 5 Tahun 1999.-----
- 6.7.2. Justifikasi PT Kereta Api (Persero) melakukan proses pengadaan dengan penunjukan langsung kepada GE Transportation secara jelas menguraikan produk yang mengarah kepada produk atau merek tertentu, sehingga proses tersebut tidak dapat dikatakan telah sesuai dengan mekanisme, prosedur dan peraturan perusahaan dan RKS. -----
- 6.7.3. Sistem operasional kereta api yang mengacu pada produk-produk GE tidak dapat dibenarkan, karena akan terjadi ketergantungan dengan GE atau GE-nisasi, dan hal ini merupakan bentuk praktek monopoli yang tidak dibenarkan oleh UU No. 5 Tahun 1999. -----
- 6.7.4. Ketergantungan yang telah dialami oleh PT Kereta Api (Persero) terhadap produk GE Transportation menunjukkan PT Kereta Api (Persero) tidak mampu dan tidak mau membuat spesifikasi teknis yang lebih rinci yang bisa menguji *head to head* dari produk lokomotif yang ada di pasaran, hingga pada akhirnya PT Kereta Api (Persero) melakukan penunjukan langsung kepada GE Transportation dengan alasan telah terbiasa dengan produk dari GE Transportation.-----
- 6.7.5. Pengaturan yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) yang sejak awal menginginkan lokomotif dari GE Transportation adalah bentuk persekongkolan yang dilarang oleh UU No. 5 Tahun 1999.-----

- 6.8. Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi menyimpulkan telah terjadi kerjasama atau pengaturan pemenang diantara PT Kereta Api (Persero) dengan GE Transportation dalam pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 yang merupakan bagian dari proses GE-nisasi dalam sistem operasional kereta api di Indonesia. -----
7. Mengingat ketentuan Pasal 19 huruf d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan: *“Pelaku usaha dilarang melakukan satu atau beberapa kegiatan, baik sendiri maupun bersama-sama pelaku usaha lain, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat berupa: -----*  
*d. melakukan praktek diskriminasi kepada pelaku usaha tertentu”;*-----
8. Bahwa Pasal 19 huruf d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 mengandung unsur sebagai berikut: -----
- 8.1. Unsur Pelaku Usaha-----
- 8.1.1. Bahwa yang dimaksud pelaku usaha berdasarkan 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;-----
- 8.1.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah PT Kereta Api (Persero) yang merupakan badan hukum berupa perseroan terbatas yang didirikan di Indonesia, melakukan kegiatan ekonomi di Indonesia untuk menyelenggarakan sarana perkereta apian umum di Indonesia;-----
- 8.1.3. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha terpenuhi; -----
- 8.2. Unsur Melakukan Satu atau Beberapa Kegiatan-----
- 8.2.1. Bahwa PT Kereta Api (Persero) melakukan kegiatan pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 tahun 2009;-----

- 8.2.2. Bahwa dengan demikian unsur melakukan satu atau beberapa kegiatan terpenuhi;-----
- 8.3. Unsur Pelaku Usaha Tertentu-----
- 8.3.1. Bahwa pelaku usaha tertentu yang dimaksud dalam perkara ini adalah General Electric (GE) Transportation;-----
- 8.3.2. Bahwa unsur pelaku usaha tertentu terpenuhi;-----
- 8.4. Unsur Melakukan Praktek Diskriminasi -----
- 8.4.1. Bahwa PT Kereta Api (Persero) dalam melakukan pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 tahun 2009 menggunakan metode Penunjukan Langsung terhadap General Electric (GE) Transportation;-----
- 8.4.2. Bahwa PT Kereta Api (Persero) tidak memberikan kesempatan kepada CSR maupun PT Tri Hita Karana untuk berpartisipasi dalam pengadaan 20 (dua puluh) unit lokomotif CC 204 dengan alasan yang bersangkutan belum masuk dalam Daftar Rekanan Terseleksi dan produknya belum teruji;-----
- 8.4.3. Bahwa dengan demikian unsur melakukan praktek diskriminasi terpenuhi;-----
9. Mengingat ketentuan Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan *“Pelaku usaha dilarang bersekongkol dengan pihak lain untuk mengatur dan atau menentukan pemenang tender sehingga dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat”*;-----
10. Bahwa Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 mengandung unsur-unsur sebagai berikut: -----
- 10.1. Unsur Pelaku Usaha-----
- 10.1.1. Bahwa yang dimaksud pelaku usaha berdasarkan 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;-----

10.1.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah General Electric (GE) Transportation yang merupakan badan hukum berupa perseroan yang didirikan di Amerika Serikat, melakukan kegiatan ekonomi di Indonesia untuk men-*supply* lokomotif ke PT Kereta Api (Persero) dan menjadi peserta Penunjukkan Langsung pengadaan 20 (dua puluh) unit Lokomotif CC204 Tahun Anggaran 2008 dan 2009;-----

10.1.3. Bahwa dengan demikian unsur pelaku usaha telah terpenuhi;-----

10.2. Unsur pihak lain -----

10.2.1. Bahwa berdasarkan Pedoman Pasal 22 tentang Larangan Persekongkolan dalam Tender, yang dimaksud dengan pihak lain adalah “para pihak (vertikal dan horizontal) yang terlibat dalam proses tender yang melakukan persekongkolan tender baik pelaku usaha sebagai peserta tender dan/atau subjek hukum lainnya yang terkait dengan tender tersebut”; -----

10.2.2. Bahwa dalam persekongkolan vertikal, PT Kereta Api (Persero) merupakan subjek hukum lainnya yang terkait dengan tender tersebut yang diduga melakukan persekongkolan tender;-----

10.2.3. Bahwa dengan demikian, unsur pihak lain baik dalam persekongkolan horizontal maupun persekongkolan vertikal terpenuhi;-----

10.3. Unsur Bersekongkol -----

10.3.1. Bahwa yang dimaksud dengan bersekongkol berdasarkan Pedoman Pasal 22 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah kerjasama yang dilakukan oleh pelaku usaha dengan pihak lain atas inisiatif siapapun dan dengan cara apapun dalam upaya memenangkan peserta tender tertentu;-----



10.3.2. Bahwa berdasarkan Pedoman Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, persekongkolan dapat terjadi dalam tiga bentuk yaitu: -----

10.3.2.1. Persekongkolan horizontal adalah persekongkolan yang terjadi antara pelaku usaha atau penyedia barang dan jasa dengan sesama pelaku usaha atau penyedia barang dan jasa pesaingnya;-----

10.3.2.2. Persekongkolan vertikal adalah persekongkolan yang terjadi antara salah satu atau beberapa pelaku usaha atau penyedia barang dan jasa dengan panitia tender atau panitia lelang atau pengguna barang dan jasa atau pemilik atau pemberi pekerjaan;-----

10.3.2.3. Gabungan dari persekongkolan horizontal dan vertikal adalah persekongkolan antara panitia tender atau panitia lelang atau pengguna barang dan jasa atau pemilik atau pemberi pekerjaan dengan sesama pelaku usaha atau penyedia barang dan jasa; -----

10.3.3. Bahwa untuk persekongkolan vertikal dapat diuraikan sebagai berikut:-----

10.3.3.1. PT Kereta Api (Persero) diduga melakukan persekongkolan dengan tujuan untuk mengatur dan/atau memenangkan General Electric (GE) Infrastructure Transportation dalam perkara *aquo*;---

10.3.3.2. Bahwa berdasarkan analisis pada butir 6 Tentang Penunjukan Langsung, Majelis Komisi menilai ada unsur kesengajaan melakukan persekongkolan yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) untuk menentukan dan/atau mengatur General Electric (GE) Transportation sebagai pemenang dalam perkara *aquo*;-----

- 10.3.4. Bahwa dengan demikian, unsur bersekongkol dengan pihak lain untuk mengatur dan/atau menentukan pemenang tender dalam hal persekongkolan vertikal terpenuhi; -----
- 10.4. Unsur mengatur dan/atau menentukan pemenang tender-----
- 10.4.1. Bahwa berdasarkan Pedoman Pasal 22 tentang Larangan Persekongkolan dalam Tender, yang dimaksud dengan mengatur dan atau menentukan pemenang tender adalah *“suatu perbuatan para pihak yang terlibat dalam proses tender secara bersekongkol yang bertujuan untuk menyingkirkan pelaku usaha lain sebagai pesaingnya dan/atau untuk memenangkan peserta tender tertentu dengan berbagai cara. Pengaturan dan/atau penentuan pemenang tender tersebut antara lain dilakukan dalam hal penetapan kriteria pemenang, persyaratan teknik, keuangan, spesifikasi, proses tender dan sebagainya”*; -----
- 10.4.2. Bahwa berdasarkan analisis pada butir 6 Tentang Penunjukan Langsung, Majelis Komisi menilai ada unsur kesengajaan melakukan persekongkolan yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) untuk menentukan dan/atau mengatur General Electric (GE) Transportation sebagai satu-satunya peserta pengadaan dalam perkara *aquo*; -----
- 10.4.3. Bahwa dengan demikian unsur mengatur dan/atau menentukan pemenang tender dalam konteks persekongkolan vertikal, terpenuhi; -----
- 10.5. Unsur terjadinya persaingan usaha tidak sehat-----
- 10.5.1. Bahwa yang dimaksud persaingan usaha tidak sehat berdasarkan 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;-----

10.5.2. Bahwa praktek persaingan usaha tidak sehat yang dilakukan oleh PT Kereta Api (Persero) dan General Electric (GE) Transportation sebagaimana diuraikan dalam butir 6 Tentang Penunjukan Langsung yaitu dengan cara menghilangkan persaingan dan menghambat persaingan dengan pelaku usaha lainnya; -----

10.5.3. Bahwa dengan demikian, unsur terjadinya persaingan usaha tidak sehat terpenuhi;-----

11. Tentang Kesimpulan -----

11.1. Bahwa berdasarkan analisis pada butir 5 bagian Tentang Hukum dan analisis pada butir 7 Tentang Pembuktian Unsur Pasal 19 huruf d UU No. 5 Tahun 1999, Majelis Komisi berkesimpulan bahwa Terlapor II terbukti melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu, sedangkan Terlapor I tidak terbukti ikut serta melakukan praktek diskriminasi;-----

11.2. Bahwa berdasarkan analisis pada butir 6 Tentang Hukum dan analisis pada butir 8 Tentang Pembuktian Unsur Pasal 22 UU No. 5 Tahun 1999, Majelis Komisi berkesimpulan bahwa Terlapor I dan Terlapor II terbukti melakukan persekongkolan vertikal; -----

12. 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: General Electric (GE) Transportation tidak terbukti melanggar Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.-----
2. Menyatakan Terlapor II: PT Kereta Api (Persero) terbukti secara sah dan menyakinkan melanggar Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.-----

3. Menyatakan Terlapor I: General Electric (GE) Transportation dan Terlapor II: PT Kereta Api (Persero) terbukti secara sah dan menyakinkan melanggar Pasal 22 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.-----
4. Memerintahkan kepada Terlapor II: PT Kereta Api (Persero) untuk membuat spesifikasi teknis sistem operasional perkeretaapian termasuk lokomotif secara lebih detail yang tidak hanya mengacu pada produk GE Transportation.-----
5. Memerintahkan kepada Terlapor II: PT Kereta Api (Persero) untuk melakukan tender terbuka untuk pengadaan lokomotif dengan mengacu pada spesifikasi teknis sistem operasional perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam butir 4 amar Putusan ini. -----
6. Menghukum Terlapor I: General Electric (GE) Transportation untuk membayar denda sebesar Rp 1.500.000.000,00 (satu milyar lima ratus juta rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 423755 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha); -----
7. Menghukum Terlapor II: PT Kereta Api (Persero) untuk membayar denda sebesar Rp 2.000.000.000,00 (dua milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha 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 Selasa, tanggal 31 Agustus 2010 dan dibacakan di muka persidangan yang dinyatakan terbuka untuk umum pada hari yang sama oleh Majelis Komisi yang terdiri dari Didik Akhmadi, Ak., M.Comm. sebagai Ketua Majelis, Erwin Syahril, S.H. dan Ir. Dedie S. Martadisastra, S.E., M.M. masing-masing sebagai Anggota Majelis, dengan dibantu oleh Devi Lucy Y. Siadari, S.E. dan Andhika Willy Wardana, S.E. sebagai Panitera.

Ketua Majelis,

Didik Akhmadi, Ak., M.Comm.

Anggota Majelis,

Anggota Majelis,

Erwin Syahril, S.H.

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

Panitera,

Devi Lucy Y. Siadari, S.E.

Andhika Willy Wardana, S.E