

Hukum Kompetisi Tarif Ojek Online

POLEMIK angkutan umum kini bergeser dari protes angkutan *offline* atas kehadiran ojek *online* ke protes sopir ojek *online* yang merasa jadi korban perang tarif antar perusahaan penyedia aplikasi *online*. Selasa (27/3) para pengemudi ojek *online* berunjuk rasa di depan Istana Negara dan perwakilannya menemui Presiden Jokowi karena kesal dengan kebijakan perusahaan aplikasi yang menerapkan tarif tak manusiawi.

Para sopir yang berasal dari mitra Go-Jek, GrabBike, dan Uber itu meminta pemerintah untuk menaikkan tarif yang saat ini Rp 2.000 per km menjadi Rp 4.000 per km. Mereka juga menuntut pemerintah merevisi UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) yang dijadikan acuan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sebagai landasan pembuatan Permenhub Nomor 26 Tahun 2017 terkait tarif dan wilayah operasi serta kuota angkutan *online*.

Memang, persoalan baru dalam bisnis angkutan *online* itu muncul karena Kemenhub lupa bahwa masalah persaingan tarif angkutan *online* seharusnya mengacu pada UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Antimonopoli). Kemenhub harus membedakan kuota angkutan dengan volume penguasaan pangsa pasar. Kuota ala Kemenhub seharusnya terkait

dengan jumlah armada, sedangkan pangsa pasar terkait dengan keseluruhan permintaan jasa angkutan.

Artinya, pengusaha angkutan (*offline* maupun *online*) yang memiliki banyak armada belum tentu menguasai mayoritas pangsa pasar karena terkait kualitas kendaraan dan pilihan konsumen. Pemerintah juga seharusnya tidak menyamakan pengusaha aplikasi angkutan *online* dengan pengusaha jasa transportasi (*offline*) yang bertindak sebagai pemilik armada angkutan.

Pengusaha aplikasi *online* hanya memfasilitasi dan mengelola warga (pemilik kendaraan) yang mau berbisnis jasa angkutan. Sedangkan pengusaha jasa transportasi merupakan pemilik sekaligus pengelola sejumlah kendaraan angkutan atau bermitra dengan para sopirnya. Karena itu, pengusaha jasa transportasi *offline* tidak bisa disandingkan dengan pengusaha aplikasi angkutan *online* dalam konteks persaingan. Hanya, pengusaha aplikasi berhasil memecah kegiatan usaha transportasi ke siapa pun yang ingin berbisnis jasa angkutan.

Menata Pengusaha Aplikasi

Tarif yang murah dan transparan sebenarnya merupakan dampak positif kemajuan teknologi sehingga (secara alamiah) para pemilik angkutan *online* bisa menguasai pangsa pasar (*monopoly by nature*) karena keinginan konsumen, bukan intrik



O l e h

AUGUSTINUS SIMANJUNTAK*

persaingan. Monopoli alamiah lahir secara wajar karena mekanisme pasar. Pelaku usaha bisa saja unggul dalam persaingan karena kondisi objektif yang dimilikinya, termasuk keunggulan teknologi.

Jadi, tarif murah akibat kemajuan teknologi tidak bisa disamakan dengan perilaku *predatory pricing* yang dilarang dalam hukum persaingan usaha. Persoalannya, kompetisi sengit justru terjadi di antara pengusaha aplikasi (pemegang lisensi teknologi angkutan *online*) yang bisa berdampak buruk terhadap mitranya, yaitu para sopir ojek *online*. Dalam hal ini, negara memang wajib hadir sebagai pelindung seluruh warganya.

Jangan sampai perang antar-"gajah" perusahaan aplikasi *online* mengorbankan para pelaku usaha kecil tersebut. Karena itu, negara harus menerapkan UU Antimonopoli terhadap pengusaha aplikasi *online*. Misalnya, pasal 20 UU Antimonopoli (terkait *predatory price*) menyebut-

kan: *Pelaku usaha dilarang melakukan pemasakan barang dan/jasa dengan cara melakukan jual rugi atau menetapkan harga/tarif yang sangat rendah dengan maksud menyingkirkan usaha pesaingnya di pasar bersangkutan.*

Jadi, perilaku *predatory pricing* (jual rugi) merupakan intrik kotor oknum pelaku usaha untuk menyingkirkan pesaingnya. Lalu, ia menaikkan kembali harga produknya setelah berhasil mengusir pesaingnya. Bahkan, tarif/harga yang diterapkannya di kemudian hari bisa lebih mahal daripada tarif normal. Karena itu, demi keadilan bagi semua pengusaha angkutan (aplikasi dan konvensional), pemerintah sudah seharusnya konsisten dengan UU Antimonopoli yang tidak mengatur soal batasan tarif bawah-atas.

Namun, UU Antimonopoli mengatur bentuk-bentuk penguasaan pangsa pasar yang dilarang karena merugikan konsumen, mitra, maupun kompetitor. Misalnya, pasal 4 sampai 16 UU Antimonopoli mengatur tentang perjanjian terlarang bagi pelaku usaha yang bisa melahirkan tarif/harga tinggi. Antara lain, larangan pembagian wilayah pemasaran, larangan perjanjian dua atau lebih perusahaan untuk menguasai lebih dari 75 persen pangsa pasar barang/jasa sejenis (oligopoli), dan larangan penetapan harga maupun kartel.

Kemudian, pasal 17 sampai 29

melarang penguasaan pangsa pasar maupun pasokan barang/jasa sejenis lebih dari 50 persen oleh satu pengusaha. Juga, larangan posisi dominan terkait akses pasokan dan penjualan barang/jasa. Persoalannya, apakah penguasaan pangsa pasar angkutan oleh segelintir pengusaha aplikasi tergolong monopoli produk jasa yang dilarang? Ini menjadi tugas KPPU untuk menelitinya.

Yang penting, semua pengusaha angkutan *offline* sudah saatnya mengikuti perkembangan zaman menuju efisiensi tinggi lewat sistem *online*. Ketika pengusaha penyedia aplikasi *online* tidak lagi dipertentangkan dengan pengusaha angkutan *offline*, saatnya menata pengusaha aplikasi *online* sesuai spirit ekonomi jalan tengah yang dianut pasal 33 UUD 1945. Pemerintah boleh saja membuat regulasi persaingan, tapi wajib mengacu pada UU Antimonopoli yang merupakan acuan dalam menciptakan keseimbangan bisnis di masyarakat.

Paling tidak, Kemenhub mengajak KPPU untuk membahas masalah itu. Penegakan hukum atas kompetisi angkutan pun sebaiknya diserahkan kepada KPPU, bukan ke Kemenhub. Sebab, Kemenhub tidak berwenang mengurus struktur penguasaan pangsa pasar dalam bisnis jasa transportasi. (*)

*) Dosen Hukum Bisnis
FE Univ Kristen Petra Surabaya