

Kenaikan Tarif dan Norma Persaingan Ojol

KENAIKAN tarif ojek *online* (ojol) resmi diumumkan Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Tarif baru ojol akan berlaku sejak Sabtu (10/9) pukul 00.00 WIB. Dasar pertimbangannya adalah kenaikan upah minimum regional (UMR), asuransi pengemudi, biaya jasa order minimal 4 kilometer, dan kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM). Zona tarif ojol terdiri atas tiga zona. Zona I meliputi Sumatera, Jawa (selain Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi) serta Bali. Kemudian, zona II mencakup Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara dan sekitarnya, Maluku, serta Papua masuk zona III.

Tarif batas bawah zona I naik dari Rp 1.850 menjadi Rp 2.000 dan tarif batas atas naik dari Rp 2.300 menjadi Rp 2.500. Tarif minimal ditetapkan Rp 8.000 hingga Rp 10 ribu. Tarif batas bawah zona II naik dari Rp 2.250 menjadi Rp 2.550 dengan batas atas naik dari Rp 2.650 menjadi Rp 2.800. Tarif minimal untuk zona ini mencapai Rp 10.200-Rp 11.200. Terakhir, tarif batas bawah zona III naik dari Rp 2.100 menjadi Rp 2.300 dan tarif batas atas naik dari Rp 2.600 menjadi Rp 2.750. Tarif minimal untuk zona ini adalah Rp 9.200 sampai Rp 11 ribu.

Dampak kenaikan tarif ini sebenarnya tidak hanya bisa mengubah pilihan sebagian konsumen ke arah kendaraan pribadi, tetapi juga semakin sengitnya perang tarif antar pengusaha aplikasi ojol. Beban pemilik kendaraan sebagai mitra

usaha ojol bakal semakin berat saat terjadi perang tarif antar perusahaan aplikasi ojol hingga berujung pada tarif yang tidak manusiawi. Padahal, selain tingkat kesulitan mencari konsumen yang semakin tinggi, biaya kebutuhan hidup mitra usaha atau pengemudi ojol juga naik akibat kenaikan harga BBM.

Artinya, batasan tarif dari pemerintah sebenarnya tidak bisa sepenuhnya melindungi mitra usaha ojol. Sebab, pemerintah lupa bahwa persaingan tarif ojol tidak mengacu pada UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Antimonopoli). Jika ingin melindungi mitra dan konsumen, pemerintah seharusnya membedakan zona ojol dengan volume penguasaan pangsa pasar. Zona ala Kemenhub (kota besar, menengah, dan kecil) seharusnya diganti dengan level penguasaan pangsa pasar dan jumlah mitra.

Sebab, pengusaha aplikasi yang menguasai mayoritas pangsa pasar ojol berpotensi memainkan harga hingga merugikan konsumen. Sebaliknya, pengusaha yang minim penguasaan pangsa pasar berpotensi melakukan *predatory pricing* (jual rugi) yang merugikan mitra. Berbeda dengan tarif ojol yang sangat murah dan transparan karena pengembangan lanjut teknologi (proses alamiah) di perusahaan aplikasi. Perusahaan ini wajar saja menguasai pangsa pasar (*monopoly by nature*) sehingga tidak bisa disalahkan, bahkan wajib didukung pemerintah.



O l e h

AUGUSTINUS SIMANJUNTAK *

Artinya, tarif murah (bahkan di bawah standar pemerintah) bukan karena intrik persaingan yang tidak adil. Pelaku usaha bisa saja unggul dalam persaingan karena kondisi objektif yang dimilikinya, termasuk keunggulan teknologi. Persoalannya, kompetisi sengit justru terjadi dalam konteks tarif sehingga berdampak buruk terhadap mitra atau konsumen. Misalnya, di platform ojol ada lelang tarif yang ditawarkan pengusaha aplikasi yang bisa merusak normalitas harga.

Libatkan KPPU

Dalam hal seperti itulah, negara wajib hadir sebagai pelindung seluruh warganya. Negara seharusnya hadir lewat penerapan UU Antimonopoli terhadap pengusaha aplikasi *online*. Misalnya, Pasal 20 UU Antimonopoli (terkait dengan *predatory pricing*) menyebutkan: Pelaku usaha dilarang melakukan pemasokan barang dan/jasa dengan melakukan jual rugi atau menetapkan harga/tarif yang sangat rendah dengan maksud menyingkirkan usaha pesaingnya di pasar bersangkutan.

Perilaku bisnis seperti ini perlu diawasi pemerintah. Perilaku jual rugi merupakan intrik kotor dari oknum pelaku usaha ojol untuk menyingkirkan pesaingnya, lalu 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 pengusaha ojol, konsumen, dan mitra, pemerintah seharusnya konsisten dengan UU Antimonopoli yang memang tidak mengatur batasan tarif bawah-atas.

UU Antimonopoli mengatur bentuk-bentuk penguasaan pangsa pasar yang dilarang. Misalnya, Pasal 4 sampai Pasal 16 UU Antimonopoli mengatur perjanjian terlarang bagi pelaku usaha yang bisa melahirkannya tarif/harga tinggi. Di antaranya: 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 pasal 29 melarang penguasaan pangsa pasar maupun pasokan barang/jasa sejenis lebih dari 50 persen oleh satu pengusaha. Juga, larangan posisi dominan terkait dengan akses pasokan dan penjualan barang/jasa. Perlu diingat bahwa penguasaan pangsa pasar ojol oleh oknum pengusaha aplikasi tergolong monopoli produk/jasa yang dilarang. Karena itu, selain pengawasan tarif

secara umum oleh Kemenhub (standar tarif), perilaku yang dilarang ini wajib dicermati Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU).

Sudah saatnya negara menata pengusaha aplikasi *online* sesuai dengan spirit ekonomi jalan tengah (*mixed economy*) dalam Pasal 33 Ayat (1) UUD 1945 bahwa perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar asas kekeluargaan. Kemenhub boleh saja membuat regulasi tarif batas bawah dan atas. Namun, pemerintah juga jangan abai terhadap UU Antimonopoli yang merupakan acuan dalam menciptakan keseimbangan bisnis di masyarakat.

Kemenhub perlu mengajak KPPU untuk membahas tarif dan perilaku persaingan bisnis ojol. Lalu, penegakan hukum atas kompetisi ojol yang tidak adil diserahkan kepada KPPU, bukan Kemenhub. Sebab, Kemenhub tidak berwenang dan kompeten mengurus struktur penguasaan pangsa pasar ojol. (*)

*) Dosen Program Business Management SBM Universitas Kristen Petra, Surabaya

MENULIS OPINI

Panjang tulisan maksimal 850 kata. Kirim ke: opini_jp@jawapos.co.id. Sertakan nomor rekening, NPWP, salinan KTP, foto, dan nomor telepon.

Naskah-naskah yang sudah lima hari di redaksi dan tidak termut otomatis dianggap kembali ke pengirim. (*)