



**AKIBAT HUKUM PRAKTEK DISKRIMINASI PENJUALAN
KAPASITAS KARGO OLEH LION AIR GROUP**
(Studi Putusan KPPU 07/KPPU-I/2020)

Agnes E. Nababan¹, Janus Sidabalok², Yohanes Suhardin³

^{1,2,3} Fakultas Hukum Universitas Katolik Santo Thomas

E-mail: janus.sidabalok@gmail.com

Abstrak

Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui pertimbangan Majelis KPPU yang menyatakan bahwa perbuatan Lion Air Group adalah praktek diskriminasi melanggar Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dan untuk mengetahui akibat hukum terhadap Lion Air Group yang melakukan praktek diskriminasi. Metode penelitian hukum yang digunakan adalah metode penelitian hukum normatif yang menggunakan data sekunder sebagai sumber data yang utama. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan studi dokumen yaitu penelitian yang dilakukan dengan mencari data berupa putusan KPPU Nomor 07/KPPU-I/2020. Data yang diperoleh diolah dan dianalisis secara kualitatif yuridis normatif. Penarikan kesimpulan dilakukan dengan metode yang bersifat induktif, artinya penulis menarik kesimpulan dari khusus ke umum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pertimbangan Majelis Komisi menyatakan perbuatan Lion Air Group adalah perbuatan praktek diskriminasi melanggar Pasal 19 huruf d UU No. 5 Tahun 1999 sudah tepat, karena terlapor I, terlapor II, dan terlapor III secara bersama-sama telah membuat perjanjian kerja sama pengangkutan barang/kargo dengan terlapor IV. Yang memberikan hak penggunaan kapasitas kargo secara eksklusif kepada terlapor IV sebanyak 40 (empat puluh) ton perhari yang telah menutup atau mempersulit akses pengangkutan barang dari pelaku usaha selain terlapor IV. Namun terlapor III tidak terbukti melanggar Pasal 19 huruf d UU No. 5 Tahun 1999 karena tidak memiliki rute penerbangan yang sudah ditentukan. Kemudian akibat hukum terhadap Lion Air Group yang melakukan praktek diskriminasi adalah dikenakan sanksi administratif sudah tepat. Akan tetapi pernyataan Majelis KPPU terkait denda tersebut tidak perlu dilaksanakan tidak tepat. Seharusnya Keputusan yang dikeluarkan oleh KPPU harus mencerminkan asas kepastian hukum, asas keadilan hukum, dan asas kemanfaatan hukum agar memberikan efek jera bagi pelaku usaha yang melakukan dan bagi pelaku usaha yang lain tidak melakukan kesalahan yang sama kembali.

Kata Kunci: *Persaingan Usaha Tidak Sehat, Praktek Diskriminasi, Putusan KPPU*

Abstract

The purpose of this research is to find out the considerations of the KPPU Council which stated that Lion Air Group's actions were acts of discriminatory practices that violated Article 19 letter d of Law Number 5 of 1999 concerning Prohibition of Monopoly Practices and Unfair Business Competition and to find out the legal consequences for Lion Air Group, who carry out discriminatory practices. The legal research method used is a normative legal research method which uses secondary data as the main data source. Secondary data collection was carried out by document study, namely research carried out by searching for data in the form of KPPU decision Number 07/KPPU-I/2020. The data obtained was processed and analyzed qualitatively and normatively. Conclusions are drawn using an inductive method, meaning the author draws conclusions from the specific to the general. The results of the study show that the Commission Assembly's consideration stating that Lion Air Group's actions are acts of discriminatory practices violating Article 19 letter d of Law



No. 5 of 1999 is correct, because the reported party I, reported party II, and reported party III have jointly made a cooperation agreement for the transportation of goods/cargo with the reported party IV. Which gives the right to use cargo capacity exclusively to the reported party IV of 40 (forty) tons per day which has closed or complicated access to the transportation of goods from business actors other than the reported party IV. However, the reported party III was not proven to have violated Article 19 letter d of Law No. 5 of 1999 because it did not have a predetermined flight route. Then the legal consequences for Lion Air Group who carried out discriminatory practices were to be subject to administrative sanctions which were correct. However, the statement of the KPPU Assembly regarding the fine did not need to be implemented incorrectly. The Decision issued by the KPPU should reflect the principles of legal certainty, the principle of legal justice, and the principle of legal benefit in order to provide a deterrent effect for business actors who did it and for other business actors not to make the same mistake again.

Keywords: *Unfair Business Competition, Discriminatory Practices, KPPU Decision;*

1. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan bagian dari masyarakat global, sehingga tidak terlepas dari hukum internasional termasuk yang menyangkut ekonomi. Sektor ekonomi yang merupakan salah satu sektor yang paling berpengaruh sangat memerlukan kehadiran hukum. Sistem perekonomian yang diterapkan oleh Indonesia adalah sistem perekonomian Pancasila, sistem ini berlandaskan pada nilai-nilai Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 khususnya Pasal 33 yang mengatur tentang kesejahteraan sosial.¹ Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana diamanatkan dalam UUD 1945 didesain sebagai negara kesejahteraan. Konsep negara kesejahteraan (*welfare state*) muncul sebagai alternatif bagi demokrasi konstitusional dalam abad ke-20. Hal ini terjadi sebagai reaksi terhadap akses dari paham pluralisme liberal pada system konstitusional abad ke-19. Pemikiran ini melahirkan dalil “*the last government in the best government*”,² yang berarti pemerintahan yang sedikit adalah paling

baik. Tokoh-tokoh pemikir negara kesejahteraan antara lain Ramesh Mishra, Ross Cranston dan Vilhem Aubert.³ Munculnya konsep negara kesejahteraan didahului oleh konsep negara penjaga malam (*nachtwachterstaat*). Dalam konsep negara penjaga malam pemerintah hanya dibenarkan masuk dalam wilayah keamanan dan tidak masuk dalam wilayah politik dan ekonomi, sesuai dengan dalil “*laissez-faire laissezaller*”⁴ atau paham liberal. Paham liberal percaya bahwa jika seorang diberi kebebasan mengurus ekonominya masing-masing, ekonomi Negara akan sehat. Dalam perspektif ini urusan ekonomi terlepas campur tangan negara. Suatu konsep negara berdasar hukum, maka hukum harus dilihat secara fungsional, sehingga pada akhirnya hukum dimengerti atau dipahami sebagai kumpulan nilai-nilai kehidupan bernegara dan bermasyarakat.

Sebagaimana diungkapkan oleh Kees Bertens menyatakan bahwa etika bisnis adalah pemikiran atau refleksi kritis tentang moralitas dalam kegiatan ekonomi dan bisnis.⁵ Dari pernyataan Kees Bertens tersebut, dapat disimpulkan bahwa etika bisnis merupakan alat bagi para pelaku bisnis untuk menjalankan bisnis mereka

¹ Septiawan Dwi Randi. “Sistem Ekonomi Indonesia”.

Makalah. https://www.researchgate.net/publication/374755614_Sistem_Ekonomi_Indonesia diakses pada tgl 7 April 2024 pukul 12.15

² Miriam Budiardjo, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008, hlm. 58.

³ Yohanes Suhardin, Rudy Hapusan Siahaan, *Pengaruh Budaya Sistem Hukum Asing*



dengan lebih bertanggung jawab secara moral.

Praktek diskriminasi dalam Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 diartikan sebagai setiap perlakuan berbeda yang dilakukan terhadap satu pihak tertentu dan dilakukan oleh pihak usaha yang memiliki kekuatan pada pasar tersebut.⁶ Dalam dunia usaha atau menghambat pesaing potensial untuk masuk ke dalam pasar. Praktek diskriminasi dalam hal ini tentunya akan melanggar prinsip persaingan usaha. Dalam kenyataannya tidak selamanya larangan praktek monopoli dan persaingan usaha tidak sehat dipatuhi pelaku usaha sebagaimana dimaksud dalam UU Nomor 5 Tahun 1999. Persaingan usaha yang terjadi di dunia penerbangan tentu banyak terjadi, salah satu perusahaan yang bergerak di industri penerbangan yang berusaha di dalam pengiriman barang atau kargo adalah PT. Lion Mentari, PT. Batik Air Indonesia, dan PT. Wings Abadi (Lion Air Group).

Lion Air Group merupakan anak perusahaan dari PT Langit Esa Oktagon (PT Leo Grup) yang merupakan bagian dari Lion Grup yang lebih luas. Lion Air Group memulai penerbangan pertama kali pada tahun 2000 yang semakin tahun berkembang pesat menjadi maskapai penerbangan pilihan Indonesia. Pada tahun 2018, sudah mengangkut 36,8 juta penumpang dari seluruh negara Indonesia dan secara strategis Lion Air memperluas penerbangannya ke pasar Internasional seperti Singapura, Malaysia, Arab Saudi, dan China. Berdasarkan hal tersebut, melihat bisnis yang dilakukan dalam melayani penumpang sangat bagus Lion Air Grup berekspansi sebagai satu-satunya operator kargo udara lokal di Indonesia.⁷

Semakin meluasnya industri pengiriman barang dalam dunia penerbangan, tentu menimbulkan persaingan usaha. Kegiatan yang sering terjadi adalah kegiatan penguasaan pasar dengan melakukan praktik diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu yang diatur dalam Pasal 19 huruf d

UU No. 5 Tahun 1999. Mengenai kasus yang diteliti oleh Penulis mengenai praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha di bidang jasa pengiriman barang/kargo dalam maskapai penerbangan yaitu kasus diskriminasi yang dilakukan oleh Lion Air Group pada putusan Nomor 07/KPPU-I/2020.

Praktek diskriminasi seperti dipaparkan di atas akan menimbulkan dampak seperti adanya pelaku usaha lain yang tersingkirkan, pelaku usaha pesaing yang tereduksi perannya di pasar bersangkutan, ada satu sekelompok pelaku usaha yang dapat memaksakan kehendaknya di pasar bersangkutan, terciptanya berbagai hambatan di pasar bersangkutan dan lainnya. Bagi konsumen, dampak yang dirasakan adalah paket yang mereka kirimkan terjadi penumpukan di gudang. Di sini timbul persoalan keadilan, kesempatan yang sama tidak terjadi, situasi dimana pelaku pasar menjadi terhambat akibat praktek diskriminasi dalam melaksanakan kegiatan ekonominya tidak berjalan efektif dan tidak mendapatkan perlakuan yang sama. Dengan demikian Majelis Komisi Pengawas Persaingan Usaha memutuskan tiga perusahaan Lion Air Group yakni PT Lion Mentari, PT Batik Air Indonesia, dan PT Lion Express terbukti secara sah dan menyakinkan melanggar Pasal 19 huruf d UU No. 5 Tahun 1999.

Berdasarkan latar belakang masalah, yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Apa yang menjadi pertimbangan Majelis KPPU menyatakan bahwa perbuatan Lion Air Group adalah perbuatan praktek diskriminasi melanggar Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat?
2. Bagaimana akibat hukum terhadap Lion Air Group yang melakukan praktek diskriminasi?



2. TINJAUAN TEORITIS

Dalam perkembangan sistem ekonomi Indonesia, hukum persaingan usaha menjadi salah satu instrumen hukum ekonomi. Hal ini ditunjukkan melalui terbitnya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Definisi mengenai larangan praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat dapat ditemukan dalam ketentuan Pasal 1 butir (1) pada UU No. 5 tahun 1999 bahwa yang dimaksud dengan monopoli adalah penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau atas penggunaan jasa tertentu oleh satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha. Kemudian dilanjutkan pada butir (2) yang menyebutkan bahwa praktik monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih atas barang dan/atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum.

3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian Putusan KPPU Nomor 07/KPPU-I/2020

1. Praktek diskriminasi terkait Penjualan Kapasitas Kargo dalam Jasa Pengangkutan Barang

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos Serta Rantai Pasok (*Supply Chain*) Kargo dan Pos yang Diangkut Dengan Pesawat Udara, Angkutan Udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.

Salah satu kebutuhan hidup yang tidak kalah penting di era globalisasi ini adalah kebutuhan akan jasa pengiriman barang. Banyaknya penduduk yang saling mengirim barang dari satu tempat ke tempat yang lain membuat jasa ini menjadi sangat penting. Berdasarkan kenyataan

tersebut banyak bermunculan perusahaan yang memberikan layanan jasa pengiriman barang.

Dalam putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia Nomor 07/KPPU-I/2020, KPPU memutuskan bahwa Lion Air Group telah melanggar Pasal 19 huruf d Undang-Undang No. 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, yang berbunyi melakukan praktek monopoli terhadap pelaku usaha tertentu.⁴ Majelis Komisi menilai berdasarkan fakta yang ditemukan dalam persidangan didapatkan rata-rata harian penerbangan berjadwal Lion Group Airlines rute Bandara Hang Nadim ke Bandara SoekarnoHatta, rute Bandara Hang Nadim ke Halim Perdana Kusuma, rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Juanda, dan rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Kualanamu adalah 13 penerbangan, serta rata-rata muatan kapasitas kargo dengan jenis pengangkutan yang digunakan, yaitu pesawat Boeing tipe 737-800, Boeing tipe 737-900 dan Airbus tipe A320 yang digunakan terlapor I dan terlapor II antara 2,5 (dua koma lima) ton sampai dengan 3 (tiga) ton tergantung dari jumlah penumpang, jumlah bagasi penumpang, dan bahan bakar. Dengan demikian Lion Air Group memiliki muatan kapasitas pengangkutan kargo sebesar 32,5 ton hingga 39 ton, sehingga pemberian hak eksklusifitas berupa penggunaan kapasitas pengangkutan kargo kepada Lion Parcel sebesar 40 ton per hari, dinyatakan perilaku tersebut dapat dikategorikan sebagai bentuk diskriminasi kepada pelaku usaha tertentu dalam penyediaan layanan jasa angkutan udara pada pasar bersangkutan.

2. Pertimbangan Majelis KPPU menyatakan bahwa perbuatan Lion Air Group adalah perbuatan praktek

⁴ Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.



diskriminasi melanggar Pasal 19 huruf d UU No. 5 Tahun 1999

Penulis mengangkat Putusan KPPU Nomor 07/KPPU-I/2020 sebagai contoh perkara persaingan usaha tidak sehat adalah melakukan praktek diskriminasi yang dilarang. Berikut ini yang dimuat penulis adalah untuk menguraikan Pertimbangan Majelis KPPU menyatakan bahwa perbuatan Lion Air Group adalah perbuatan praktek diskriminasi melanggar Pasal 19 huruf d UU No. 5 Tahun 1999.

Dalam dokumen putusan setelah penulis membaca, mencermati dan menelaah pertimbangan Majelis Komisi, dapat diuraikan gambaran umum putusan KPPU Nomor

07/KPPU-I/2020 sebagai berikut:

a. Para Pihak

Adapun kasus yang dilaporkan ke Komisi Pengawas Persaingan Usaha dan selanjutnya disebut dengan:

Terlapor I yaitu PT. Lion Mentari merupakan badan usaha berbentuk perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Nomor 1 tanggal 2 September 1999 yang dibuat oleh Hasan Zaini Zainal, S.H., Notaris di Jakarta dengan maksud dan tujuan menjalankan kegiatan di bidang angkutan udara. Dalam praktiknya terlapor I melakukan kegiatan usaha angkutan udara dengan menjalankan perusahaan penerbangan berjadwal serta menjalankan kegiatan di bidang angkutan kargo.

Terlapor II yaitu PT. Batik Air Indonesia, merupakan badan usaha berbentuk perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Nomor 09 tanggal 14 Maret 2012 yang dibuat oleh Andi Gustar, S.H., Notaris di Jakarta Selatan. Dalam praktiknya terlapor II melakukan kegiatan usaha angkutan udara dengan menjalankan perusahaan penerbangan berjadwal serta menjalankan kegiatan di bidang angkutan kargo.

Terlapor III yaitu PT. Wings Abadi, merupakan badan usaha berbentuk perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Nomor 01 tanggal 2 Mei

2002 yang dibuat oleh Hasan Zaini Zainal, S.H, Notaris di Jakarta dengan maksud dan tujuan untuk melakukan kegiatan usaha jasa pengangkutan udara niaga. Dalam praktiknya, terlapor III melakukan kegiatan usaha jasa penerbangan komersial (niaga), barang dan kargo dengan menggunakan armada pesawat berjenis tipe *propeller*.

Terlapor IV yaitu PT. Lion Express, merupakan badan usaha berbentuk perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Nomor 05 tanggal 14 Februari 2013 yang dibuat oleh Andi Gustar, S.H., Notaris di DKI Jakarta dengan maksud dan tujuan untuk menjalankan kegiatan usaha di bidang pengusahaan jasa titipan. Dalam praktiknya, terlapor IV bertindak sebagai Perusahaan Jasa Pengiriman Paket dan Dokumen secara *door to door* ke seluruh Indonesia dan dalam menjalankan kegiatan usahanya menggunakan penerbangan terlapor I, terlapor II dan terlapor III.

Berdasarkan uraian di atas, maka dapat dilihat kronologi kasus dalam putusan KPPU Nomor 07/KPPU-I/2020 yaitu sebagai berikut:

b. Kronologi Kasus

Pada bagian ini penulis akan memberikan gambaran kronologi kasus pada Putusan KPPU Nomor 07/KPPU-I/2020 untuk menjadi bahan analisis skripsi ini. Data kronologi pada bagian ini diambil dari pertimbangan majelis KPPU dan penetapan putusan dari Majelis KPPU. Berikut kronologi kejadian dari putusan KPPU Nomor 07/KPPU-I/2020.

Penyelenggaraan jasa penerbangan merupakan bagian dari pengangkutan udara yang mempunyai arti pengangkutan dan pembawaan barang atau orang, pemuatan dan pengiriman barang atau orang, barang atau orang yang diangkut dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan selamat, walaupun demikian diperlukan suatu alat sebagai sarana pengangkut. Dalam menjalankan



pengangkutan barang melalui udara. Penyelenggara jasa pengiriman barang/kargo melalui jalur udara memerlukan transportasi udara atau penerbangan. Salah satu perusahaan yang bergerak pada sektor pengiriman barang/kargo dan logistik di Indonesia adalah PT. Lion Express, PT Lion Express atau yang lebih dikenal dengan brand Lion Parcel adalah salah satu unit bisnis dari Lion Air Group. Lion Parcel telah beroperasi dari tahun 2013 dan memiliki lebih dari 800 karyawan yang tersebar di seluruh wilayah Indonesia.

Penyelesaian kasus ini menggunakan pendekatan *rule of reason*. Pendekatan *rule of reason* adalah suatu pendekatan yang digunakan oleh lembaga otoritas persaingan usaha untuk melihat dampak perjanjian atau kegiatan usaha tertentu, guna menentukan apakah suatu perjanjian atau kegiatan tersebut bersifat menghambat atau mendukung persaingan. Pada kasus ini terlapor setelah dibaca laporan dugaan pelanggaran oleh investigator mendapatkan kesempatan dari Majelis Komisi memberikan keterangan.

c. Keterangan Investigator

Investigator menyampaikan keterangan atau tanggapan para Terlapor tersebut bertentangan dengan fakta terkait Surat pengakhiran atau pencabutan perjanjian yang disampaikan oleh para Terlapor tidak dapat diyakini kebenarannya, Kerja sama pengangkutan barang/kargo diantara para Terlapor efektif dilakukan sekurang-kurangnya pada rentang waktu tanggal 1 Juli 2018 sampai dengan tanggal 30 Juni 2019. Pasar produk dalam perkara *a quo* adalah layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal untuk mengangkut barang (paket, kargo dan/atau pos) dengan menggunakan penerbangan terlapor I, terlapor II, dan terlapor III. Kedua pasar geografis merupakan jangkauan atau daerah produk tersebut. Pasar geografis perkara *a quo* adalah angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Soekarno-Hatta,

Bandara Hang Nadim ke Bandara Halim Perdana Kusuma, Bandara Hang Nadim ke Bandara Juanda, dan Bandara Hang Nadim ke Bandara Kualanamu.

Berdasarkan atas dasar uraian tersebut, maka pasar bersangkutan dalam perkara *a quo* adalah layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri untuk mengangkut barang (paket dan kargo) dari terlapor I, terlapor II Rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Soekarno-Hatta, Rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Halim Perdana Kusuma, Rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Juanda dan Rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Kualanamu.

Praktek diskriminasi dalam perkara *a quo* adalah terkait dengan perilaku yang dilakukan oleh Terlapor sebagaimana diuraikan pada Bagian: Perjanjian Kerjasama Pengangkutan Barang/Kargo Antara Para Terlapor dan Bagian: Pemberlakuan Kerjasama Pengangkutan Yang Mengistimewakan Terlapor IV, sehingga secara mutatis mutandis menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari uraian analisis unsur ini. Bahwa perilaku tersebut dapat dikategorikan sebagai bentuk diskriminasi kepada pelaku usaha tertentu dalam penyediaan layanan jasa angkutan udara pada pasar bersangkutan. Atas dasar ketentuan tersebut maka unsur Melakukan Praktek Diskriminasi dalam perkara *a quo* terpenuhi dan seluruh unsur Pasal 19 huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999 terpenuhi.

d. Tanggapan Terlapor

Menurut para terlapor pada prinsipnya membantah seluruh isi Laporan Dugaan Pelanggaran (LDP) kecuali yang diakui tegas oleh para terlapor, yang telah diajukan oleh Investigator Penuntutan di hadapan sidang pemeriksaan pendahuluan pada Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), hari Rabu, 19 Agustus 2020 tentang dugaan pelanggaran Pasal 19 Huruf d UU Nomor 5 Tahun 1999, dugaan praktik diskriminasi terkait dengan kerja sama penjualan kapasitas kargo dalam jasa pengangkutan barang, dari Bandara Hang



Nadim ke Bandara Soekarno-Hatta, Bandara Halim Perdana Kusuma, Bandara Juanda, dan Bandara Kualanamu.

Antara terlapor I, terlapor II, dengan terlapor III, dan terlapor IV (para terlapor), tidak berada pada pasar bersangkutan yang sama, maka LDP Investigator Penuntutan patut dinyatakan ditolak oleh Majelis Komisi yang memeriksa perkara *a quo*.

Investigator Penuntutan tidak relevan dalam perkara *a quo*, karena dalam LDP tidak membahas secara komprehensif dalam hubungan terlapor, tentang penguasaan pasar, kepemilikan saham silang ada/tidak hubungan/sebabakibatnya dampak negatifnya dengan dugaan Pasal 19 huruf d praktek diskriminasi, tanpa dilakukan analisis dampak negatif yakni dengan melakukan 3 (tiga) tahapan pengujian, yakni analisis kemampuan, analisis insentif, dan analisis dampak konsumen. Karena logisnya hanya pelaku usaha yang menguasai pasar dan menjadi posisi dominan atau daya tawar yang kuat mempunyai posisi secara kolektif yang dapat melakukan penyalahgunaan posisi dominannya berupa tindakan diskriminasi.

Salah satu contoh analisis kemampuan dilakukan untuk mengetahui sejauhmana pelaku usaha mempunyai kemampuan untuk menggunakan *market powernya* untuk menguasai pasar. Dalam LDP, terbukti justru jika digabungkan *Market Power/Share* antara terlapor I sebesar 35% (tiga puluh lima persen) dan terlapor II sebesar 9% (sembilan persen), total hanya 44% (empat puluh empat persen) tidak menguasai di atas 50% (lima puluh persen) atau sampai di atas 75% (tujuh puluh lima persen) pangsa pasar (jasa angkutan kargo) dalam pasar bersangkutan yang sama, masih lebih banyak dikuasai oleh pelaku usaha pesaing lainnya yaitu Citilink 27% (dua puluh tujuh persen) dan Garuda 27% (dua puluh tujuh persen) total yang dikuasai Garuda Group 54% (lima puluh empat persen), masih lebih banyak dari Lion Group, sehingga membuktikan bahwa terlapor I, terlapor II, terlapor III tidak menguasai pasar jasa angkutan kargo dan

menjadi pelaku usaha yang dominan, dan tidak memiliki kemampuan untuk menyalahgunakan *market powernya*/posisi dominan untuk melakukan diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu pada pasar bersangkutan yang sama dalam perkara *a quo*, sehingga mengakibatkan pasar terganggu, terjadi praktik monopoli dan persaingan usaha tidak sehat.

Namun para terlapor membantah LDP Investigator pada angka 7 halaman 10, dan angka 8 halaman 12, pada pokoknya terkait perjanjian kerja sama antara para terlapor dan pemberitahuan penutupan. Perjanjian Kerja Sama Nomor 004/LE/PKS/VNDR/VII/2018 tidak pernah efektif berlaku sejak 1 Juli 2018 sampai dengan 30 Juni 2019 karena Perjanjian Kerja Sama tersebut dalam praktiknya tidak dapat dilaksanakan karena kendala operasional di lapangan.

Antara terlapor I, terlapor II dan terlapor IV, dalam melaksanakan angkutan kargo tetap berpedoman pada Perjanjian Kerja Sama keagenan kargo Nomor 295/JT-DZ/PKS/VIII/2017 tanggal 07 Agustus 2017 yang diperpanjang dalam Perjanjian Kerja Sama Keagenan Kargo Nomor 296/JTDZ/PKS/VIII/2019 tanggal 07 Agustus 2019 yang di dalamnya tidak terdapat hak *eksklusivitas* sama sekali. Perjanjian Kerja Sama Agen Kargo antara terlapor I, terlapor II dan terlapor IV tersebut berlaku sama juga bagi pelaku usaha lainnya, sebagaimana Perjanjian Kerja Sama keagenan kargo antara terlapor I, terlapor II, dan terlapor III dengan 13 (tiga belas) agen kargo yang tercantum dalam LDP Investigator, yaitu antara lain:

- a. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Fin Logistic Cargo;
- b. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Lintas Cahaya Berlian;
- c. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Baharu Sinar Sentosa;
- d. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Persero Batam;
- e. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Elza Pratama Cargo Service;
- f. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan



- PT Aljabar Jaya Cargo;
- g. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Jasa Mitra Ekspres Nusantara;
 - h. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Ufreight Indonesia;
 - i. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Karya Nusantara Indah Express;
 - j. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Trans Mandiri Semesta;
 - k. PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Lancar Semesta Dirgantara;
 - l. Selain itu juga, terlapor I dan terlapor II, melakukan kerja sama keagenan kargo dengan agen kargo lainnya, yaitu Perjanjian Kerja Sama Keagenan Cargo Nomor 437/JTDG/PKS/BTH/IX-2014, tanggal 21 November 2014 antara PT Lion Mentari (terlapor I) dengan PT Lex Indonesia.

Berdasarkan uraian kerja sama keagenan kargo sebagaimana diuraikan di atas, terbukti fakta yang terjadi adalah terlapor I, dan terlapor II telah melakukan kerja sama dengan agenagen kargo/PJT manapun, termasuk dan tidak terbatas hanya pada 13 (tiga belas) agen yang tercantum di dalam LDP, sehingga jelas tidak ada praktik diskriminasi yang dilakukan oleh para terlapor.

Para terlapor membantah LDP Investigator Penuntutan angka 12.4 tentang unsur melakukan satu atau beberapa kegiatan, bahwa tanggapan terhadap unsur ini masih menjadi tanggapan satu kesatuan bagian tidak terpisahkan dengan jawaban pada angka 8, 9, 10, dan 11 di atas. oleh karena itu, unsur “melakukan satu atau beberapa kegiatan” ini tidak terpenuhi. Para terlapor membantah LDP Investigator Penuntutan angka 12.5 tentang unsur praktik monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat, bahwa tanggapan terhadap unsur ini masih menjadi satu kesatuan bagian tidak terpisahkan dengan jawaban pada angka 5 dan angka 6 tentang kemampuan *market power* para terlapor. Oleh Karena Itu, unsur “Melakukan Satu Atau Beberapa Kegiatan” ini tidak terpenuhi.

Berdasarkan uraian-uraian para terlapor di atas, maka tidak terbukti Laporan Dugaan Pelanggaran (LDP) dari Investigator Penuntutan tentang dugaan pelanggaran Pasal 19 Huruf (d) UU No 5 Tahun 1999, terkait praktek diskriminasi kerja sama penjualan kapasitas kargo dalam jasa pengangkutan barang dari Bandara Hang Nadim ke Bandara SoekarnoHatta, ke Bandara Halim Perdana Kusuma, ke Bandara Juanda dan ke Bandara Kualanamu, yang dilakukan oleh terlapor I, terlapor II, terlapor III dan terlapor IV karena sangat mengadaada dan tidak berdasarkan fakta dan hukum yang berlaku.

B. Pembahasan

1. Pertimbangan Majelis KPPU Menyatakan Bahwa Perbuatan Lion Air Group Adalah Perbuatan Praktek Diskriminasi Melanggar Pasal 19 Huruf d UU No. 5 Tahun 1999

Adapun pertimbangan Majelis Komisi Pengawas Persaingan Usaha dalam memutuskan perkara KPPU Nomor 07/KPPU-I/2020, antara lain:

a. Fakta Hukum Praktek

Diskriminasi Dalam Penjualan Kapasitas Kargo Melalui Pesawat Udara

Kasus ini bermula dengan adanya penumpukan kargo (barang, pos dan kargo) yang terjadi di Bandara Hang Nadim Batam pada periode JuliSeptember 2018. Perlu pemahaman sebagaimana telah disebutkan di atas bahwa kargo adalah mencakup definisi dari angkutan udara. Kargo sendiri menurut ketentuan Pasal 1 angka 12 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 59 Tahun 2019 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2017 tentang Pengamanan Kargo dan Pos serta Rantai Pasok Kargo dan Pos yang diangkut dengan Pesawat Udara adalah setiap barang yang diangkut oleh pesawat udara selain benda pos, barang kebutuhan pesawat selama penerbangan yang habis



pakai, dan bagasi yang tidak ada pemiliknya atau bagasi yang salah penanganan. Selanjutnya Kargo sendiri menurut Suharto Abdul Majid dan Eko Probo D.

Warpani, Cargo atau kargo didefinisikan secara sederhana adalah semua (goods) yang dikirim melalui udara (pesawat terbang), laut (kapal), atau darat (truk container) yang biasanya untuk diperdagangkan, baik antar wilayah/kota di dalam negeri maupun antar Negara (internasional) yang dikenal dengan istilah eksporimpor dan dilengkapi dengan dokumendokumen pengangkutan seperti Surat Muatan Udara atau Air Way Bill.⁵ Berdasarkan teori tersebut dan berdasarkan pada fakta persidangan penumpukan kargo ini dijadikan indikasi awal oleh KPPU untuk melakukan inisiatif dalam menentukan apakah terdapat pelanggaran terhadap peraturan persaingan usaha.

Dalam perkara nomor register 07/KPPU-I/2020 ini terdapat empat terlapor yang diduga melakukan pelanggaran terhadap regulasi persaingan usaha yaitu:

1. Terlapor I adalah PT Lion Mentari, merupakan badan usaha berbentuk perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Nomor 1 tanggal 2 September 1999 yang dibuat oleh Hasan Zaini Zainal S.H., Notaris di Jakarta dengan maksud dan tujuan menjalankan kegiatan di bidang angkutan udara. Terlapor I memiliki kegiatan usaha angkutan udara dengan menjalankan perusahaan penerbangan berjadwal serta menjalankan kegiatan di bidang angkutan kargo.
2. Terlapor II adalah PT. Batik Air Indonesia, merupakan badan usaha berbentuk perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Nomor 09 tanggal 14 Maret 2012 yang dibuat oleh

Andi Gustar, S.H., Notaris di Jakarta Selatan. Terlapor II memiliki kegiatan usaha angkutan udara dengan menjalankan perusahaan penerbangan berjadwal serta menjalankan kegiatan di bidang angkutan kargo.

3. Terlapor III adalah PT Wings Abadi, merupakan badan usaha berbentuk perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Nomor 01 tanggal 2 Mei 2002 yang dibuat oleh Hasan Zaini Zainal, S.H., Notaris di Jakarta dengan maksud dan tujuan melakukan kegiatan jasa pengangkutan udara niaga. Dalam praktiknya Terlapor III melakukan kegiatan usaha jasa penerbangan komersial, barang dan kargo.
4. Terlapor IV adalah PT Lion Express, merupakan badan usaha berbentuk perseroan terbatas yang didirikan berdasarkan Akta Nomor 05 tanggal 14 Februari 2013 yang dibuat oleh Andi Gustar, S.H., Notaris di Jakarta dengan maksud dan tujuan untuk menjalankan kegiatan usaha di bidang pengusahaan jasa titipan. Dalam praktiknya Terlapor IV bertindak sebagai Perusahaan Jasa Pengiriman Paket dan Dokumen secara door to door ke seluruh Indonesia dan dalam menjalankan kegiatan usahanya menggunakan penerbangan Terlapor I, Terlapor II, dan Terlapor III.⁶

Pada Laporan Hasil Penyelidikan yang dibacakan dalam pemeriksaan pendahuluan, Investigator KPPU menemukan adanya perjanjian kerja sama antar terlapor yang dituangkan dalam Perjanjian Kerja Sama Nomor 004/LE/PKS/VNDR/VII/2018 (Perjanjian Kerja Sama 004) yang ditandatangani pada tanggal 11 Juni 2018 dengan jangka waktu perjanjian sejak 1 Juli 2018 sampai 30 Juni 2019. Ada 2 (dua) pihak dalam perjanjian tersebut yaitu pihak pertama adalah terlapor I, terlapor II, dan terlapor III secara bersamaan dan terlapor IV sebagai pihak kedua. Lingkup yang diatur dalam Perjanjian Kerja sama 004 tersebut adalah

⁵ Suharto Abdul Majid dan Eko Probo D. Warpani, *Ground Handling Manajemen*, PT.

Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2009, hlm. 95.

⁶ Salinan Putusan KPPU Nomor 07/KPPUI/2020.



penjualan kapasitas kargo terlapor I, terlapor II, dan terlapor III kepada terlapor IV dalam jasa angkutan barang dengan rute dari Bandara Hang Nadim di Batam ke Bandara Soekarno Hatta di Tangerang, Bandara Halim Perdanakusuma di Jakarta, Bandara Juanda di Surabaya, dan Bandara Kualanamu Medan. Dalam penjualan kapasitas kargo *a quo* memberikan eksklusivitas kepada terlapor IV untuk menggunakan kapasitas kargo sebesar 40 (empat puluh) ton per harinya pada rute penerbangan tersebut.

b. Pemenuhan Unsur Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999

1. Unsur Pelaku Usaha Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 5 UU No. 5 Tahun 1999 yang dimaksud dengan pelaku usaha adalah setiap orang-perorangan atau badan usaha, baik yang berbentuk 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. Sebagaimana diungkapkan Janus Sidabalok sebagai penyelenggara kegiatan usaha, pelaku usaha adalah pihak yang harus bertanggung jawab atas akibat-akibat negatif berupa kerugian yang ditimbulkan oleh usahanya terhadap pihak ketiga, yaitu konsumen, sama seperti seorang produsen.⁷

Berkaitan dengan hal di atas hak-hak pelaku usaha dalam ketentuan Pasal 6 Undang-Undang Republik Indonesia tentang Perlindungan Konsumen, yaitu sebagai berikut:

1. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.

2. Hak untuk mendapat perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang beritikad tidak baik.
3. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen.
4. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan.
5. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundangundangan lainnya.

Dalam konteks ini mengacu kepada Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan

Salinan Putusan KPPU 07/KPPUI/2020 pelaku usaha dalam perkara *a quo* adalah terlapor I, terlapor II, dan terlapor III yang merupakan badan usaha yang berbentuk badan hukum yang didirikan dan berkedudukan serta melakukan kegiatan usaha angkutan udara dengan menjalankan perusahaan penerbangan berjadwal serta menjalankan kegiatan di bidang angkutan kargo dan tergabung dalam satu holding yaitu Lion Group sebagaimana dimaksud pada bagian tentang identitas para terlapor. Oleh karena itu, terlapor I, terlapor II, terlapor III sebagaimana identitas terlapor yang telah disebutkan di atas telah memenuhi unsur-unsur yang terdapat dalam rumusan Pasal *a quo*.

2. Unsur Melakukan Baik Sendiri Maupun Bersama-sama

Berdasarkan Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 3 Tahun 2011 yang dimaksud kegiatan yang dilakukan sendiri oleh pelaku usaha merupakan keputusan dan perbuatan independen tanpa bekerja sama dengan pelaku usaha yang lain. Sedangkan kegiatan yang dilakukan secara bersama-sama merupakan kegiatan yang dilakukan oleh beberapa pelaku usaha dalam pasar bersangkutan yang sama di mana pelaku usaha mempunyai hubungan dalam kegiatan usaha yang sama baik hubungan *vertikal* maupun *horizontal* dan bukan pesaingnya. Dalam konteks ini KPPU

⁷ Janus Sidabalok, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2022, hlm. 14.



menilai hanya terlapor I, terlapor II yang telah memenuhi unsur ini. Hal ini tepat karena terlapor III tidak memiliki rute penerbangan untuk bandara yang telah ditentukan, selain itu dengan adanya perjanjian 004 menyebabkan unsur secara bersama-sama antara terlapor I dan terlapor II terpenuhi. Dalam hal ini terdapat kesepakatan antara terlapor I dan terlapor II dengan terlapor IV secara bersama-sama untuk melakukan syarat-syarat yang telah dipersiapkan yang terdapat dalam perjanjian 004.

3. Unsur Pelaku Usaha Lain

Sehubungan dengan penjelasan terkait melakukan secara bersama-sama di atas, pelaku usaha lain yang dimaksudkan disini adalah terlapor IV sebagai *Partner* dalam Perjanjian 004. Hal ini sudah sesuai disebabkan pelaku usaha lain disini dapat didefinisikan sebagai pelaku usaha yang mempunyai hubungan vertikal maupun horizontal yang berada dalam satu rangkaian produksi dan distribusi baik di hulu maupun di hilir dan bukan merupakan pesaingnya. Dalam konteks ini dapat dilihat bahwa terlapor IV sebenarnya bukan merupakan pesaing dari terlapor I dan terlapor II namun memiliki cakupan pasar bersangkutan yang sama sebagaimana telah disebutkan di atas.

4. Unsur Melakukan Satu atau

Beberapa Kegiatan

Unsur melakukan satu atau beberapa kegiatan adalah kegiatan yang dilakukan dalam bentuk kegiatan secara terpisah ataupun beberapa kegiatan sekaligus yang ditujukan untuk menyingkirkan pelaku usaha pesaing. Terlapor I dan terlapor II merupakan pelaku usaha angkutan udara niaga berjadwal yang menyediakan layanan jasa angkutan barang dari bandara tertentu ke bandara tujuan (*port to port*), terlapor IV merupakan Perusahaan Jasa Pengiriman Paket dan Dokumen secara *door to door* ke seluruh wilayah Indonesia dan dalam menjalankan kegiatan usahanya menggunakan penerbangan Lion Air Group. Berdasarkan fakta persidangan, Perjanjian Kerja Sama Nomor 004

bertujuan untuk meyakinkan importir yang merupakan konsumen terlapor IV guna memberikan kepastian agar seluruh *booking space* terlapor IV bisa diterima atas jasa angkutan kargo terlapor I, terlapor II. Berdasarkan fakta persidangan, terlapor I dan terlapor II telah menutup dan/atau mempersulit akses pengiriman barang bagi agen kargo yang terdaftar sebagai agen resmi Lion kargo selain terlapor IV, sehingga terpaksa menggunakan jasa kargo alternatif lain dan/atau perantara agenagen kargo lain. Dengan demikian unsur melakukan satu atau beberapa kegiatan untuk terlapor I dan terlapor II terpenuhi.

5. Unsur Melakukan Praktik Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat

Berdasarkan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, praktik monopoli adalah pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan atau pemasaran atas barang dan atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat yang dapat merugikan kepentingan umum. Sebaliknya berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, persaingan usaha tidak sehat adalah persaingan antarpelaku 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. Jika dicermati bahwa unsur pasal bersifat alternatif/kumulatif karena menggunakan frasa “dan/atau” sehingga dapat terpenuhi salah satunya atau kedua-duanya. Pemberian eksklusivitas kepada terlapor IV untuk diangkut dengan jasa terlapor I dan terlapor II merupakan suatu bentuk yang menyebabkan adanya persaingan usaha tidak sehat dalam hal ini menghambat persaingan dengan dampak sebagaimana dijelaskan di atas. Dengan demikian, unsur



pasal ini terpenuhi yang berakibat pada persaingan usaha tidak sehat.

Fakta persidangan mengungkapkan tindakan Terlapor I dan Terlapor II yang memprioritaskan pengangkutan barang/kargo dengan pesawat udara Lion Group kepada Terlapor IV, mengakibatkan terbatasnya kesempatan agen barang/kargo selain Terlapor IV untuk diangkut dengan menggunakan maskapai Terlapor I dan Terlapor II. Hal ini menyebabkan muatan barang/kargo tidak dapat diangkut sepenuhnya oleh Terlapor I dan Terlapor II namun pada faktanya peningkatan muatan tonase Terlapor IV justru tidak disertai dengan peningkatan muatan Lion Group secara total dan cenderung menurun signifikan. Oleh karena itu tindakan Terlapor I dan Terlapor II yang memprioritaskan pengangkutan barang/kargo dengan pesawat udara Lion Group kepada Terlapor IV, mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat, sehingga unsur dapat mengakibatkan terjadinya persaingan usaha tidak sehat untuk Terlapor I, Terlapor II, dan Terlapor IV terpenuhi.

6. Unsur Melakukan Praktik

Diskriminasi

Praktek diskriminasi merupakan tindakan atau perlakuan dalam berbagai bentuk yang berbeda yang dilakukan oleh pelaku usaha terhadap pelaku usaha tertentu. Berdasarkan Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011 kegiatan melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu merupakan penentuan perlakuan dengan cara yang berbeda mengenai persyaratan pemasokan atau persyaratan pembelian barang dan/atau jasa (tanpa adanya justifikasi).⁸ Selanjutnya praktek diskriminasi diartikan sebagai perbuatan yang tidak mempunyai justifikasi secara sosial, ekonomi, teknis, maupun pertimbangan efisiensi lainnya.

⁸ Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011 tentang Pedoman Pasal 19 Huruf D (Praktek Diskriminasi) UU No. 5 Tahun 1999 13 Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 07/KPPU-I/2020.

Praktek diskriminasi harus memiliki dampak menyebabkan persaingan usaha yang tidak sehat baik di level *horizontal* (di pasar pelaku praktek diskriminasi) dan atau di level *vertikal* (di pasar korban praktek diskriminasi).

Adapun praktek diskriminasi yang melanggar Pasal 19 huruf d dalam perkara *a quo* adalah menetapkan persyaratan tertentu yang mengarah kepada perusahaan tertentu tanpa justifikasi legal, sosial, ekonomi, teknis dan alasan lainnya yang dapat diterima.¹³ Dalam konteks ini praktek diskriminasi dengan adanya berdampak pada PT. Jasamitra Nusantara Express tanpa adanya justifikasi sebagaimana disebutkan di atas. Berdasarkan hal tersebut unsur *a quo* terpenuhi. Majelis Komisi menilai terdapat perilaku diskriminatif yang dilakukan terlapor I, dan terlapor II namun tidak berjalan secara efektif dikarenakan Terlapor IV tidak berhasil mengambil konsumen agen-agen kargo lain akan tetapi agen yang lain tersebut justru berpindah ke maskapai lain. Selanjutnya Majelis Komisi berpendapat perilaku diskriminatif yang dilakukan oleh Terlapor I dan Terlapor II mengakibatkan terhambatnya pelaku usaha lain selain Terlapor IV yaitu PT

Jasamitra Nusantara Express menggunakan jasa layanan Terlapor I dan Terlapor II pada kurun waktu bulan Juli-September 2018. Oleh karena itu unsur melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu untuk terlapor I dan terlapor II terpenuhi. Dengan demikian, berdasarkan hal-hal di atas dapat disimpulkan bahwa terlapor I, terlapor II, dan terlapor IV telah secara sah dan meyakinkan melakukan praktek diskriminasi sebagaimana diatur dalam Pasal 19 huruf d UU No. 5 Tahun 1999 dan memberikan dampak pada persaingan usaha yang tidak sehat.

Jasamitra Nusantara Express menggunakan jasa layanan Terlapor I dan Terlapor II pada kurun waktu bulan Juli-September 2018. Oleh karena itu unsur melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu untuk terlapor I dan terlapor II terpenuhi. Dengan demikian, berdasarkan hal-hal di atas dapat disimpulkan bahwa terlapor I, terlapor II, dan terlapor IV telah secara sah dan meyakinkan melakukan praktek diskriminasi sebagaimana diatur dalam Pasal 19 huruf d UU No. 5 Tahun 1999 dan memberikan dampak pada persaingan usaha yang tidak sehat.

c. Penerapan Pasal 19 Huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun



1999 dalam Putusan KPPU Nomor 07/KPPU-I/2020

Majelis Komisi menilai bahwa yang dimaksudkan dalam Salinan Putusan KPPU, penentuan pasar bersangkutan seperti yang diduga dalam LDP dari Investigator Penuntutan tidak sempurna karena salah satu terlapor yaitu terlapor III tidak memenuhi persyaratan pasar geografis dalam perkara *a quo*, namun dengan mempertimbangkan adanya bukti tertulis tentang Perjanjian Kerja Sama Nomor 004 yang dilakukan oleh terlapor I, terlapor II, terlapor III, maka harus dianggap sebagai tindakan dari Group dalam hal ini Lion Group. Pasar bersangkutan perkara *a quo* adalah layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri untuk mengangkut barang (paket dan kargo) dari Terlapor I, Terlapor II Rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Soekarno-Hatta, Rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Halim Perdana Kusuma, Rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Juanda dan Rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Kualanamu.

Berdasarkan fakta tersebut Majelis Komisi menilai pasar produk dalam perkara ini adalah layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal untuk mengangkut barang (paket, kargo dan/atau pos) dengan menggunakan penerbangan terlapor I, terlapor II, dan terlapor III. Hal ini sudah tepat disebabkan pada Pasal 19 huruf d, pasar bersangkutan tidak dibatasi pada hubungan yang bersifat horizontal saja, namun dapat mencakup pada hubungan usaha yang bersifat horizontal dan atau vertikal. Dalam konteks ini apabila dikaitkan pada ketentuan Pasal 1 angka 13 UU No. 1 Tahun 2009 definisi angkutan udara yaitu “setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu Bandara ke Bandara yang lain atau beberapa Bandara” bidang usaha yang dilakukan oleh para terlapor tercakup dalam definisi tersebut yang mengarahkan adanya hubungan erat baik dari sisi

kegunaan (fungsi) angkutan udara (pesawat udara) dan karakteristik secara vertikal.

Selanjutnya terkait pasar geografis dalam perkara *a quo* sebagaimana dinyatakan oleh Investigator meliputi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri rute Bandara Hang Nadim ke Bandara Soekarno Hatta, Bandara Hang Nadim ke Bandara Halim Perdana Kusuma, Bandara Hang Nadim ke Bandara Juanda, dan Bandara Hang Nadim ke Bandara Kualanamu. Pihak terlapor menyaksikan bahwa laporan hasil penyelidikan Investigator terkait pasar geografis tidaklah sempurna karena tidak menyertakan secara jelas terkait keterlibatan terlapor III dan terlapor IV. Pada kesimpulannya majelis komisi menyatakan bahwa pasar geografis yang sesuai hanyalah terlapor I dan terlapor II sedangkan terkait terlapor III majelis komisi sependapat dengan bantahan dari pihak terlapor bahwa keduanya tidak berada di pasar geografis yang sama.

Atas pertimbangan tersebut, Penulis menilai Majelis Komisi telah tepat dalam mengeluarkan Terlapor III dari pasar bersangkutan yang sama. Namun, seharusnya berkaitan dengan terlapor IV Majelis Komisi juga harus memberikan penjelasan dan penegasan terkait pasar geografis yang jelas. Dalam hal ini terlapor IV dengan bidang usaha berupa jasa pengangkutan udara secara *door to door* juga memiliki rute yang sama dengan terlapor I dan terlapor II karena menggunakan layanan kapasitas kargo yang disediakan kedua terlapor yang memerintahkan bahwa terlapor IV juga memiliki pasar bersangkutan yang sama.

2. Akibat hukum terhadap Lion Air Group yang melakukan praktek diskriminasi

Lahirnya Undang-Undang Persaingan Usaha kemudian juga melahirkan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) sebagai amanat daripada Undang-Undang



Persaingan Usaha Apabila dipandang dalam sistem ketatanegaraan, KPPU merupakan lembaga negara komplementer (*state auxiliary organ*).⁹ KPPU mempunyai wewenang berdasarkan Undang-Undang Persaingan Usaha untuk melakukan penegakan hukum persaingan usaha. Secara sederhana *state auxiliary organ* adalah lembaga negara yang dibentuk diluar konstitusi dan merupakan lembaga yang membantu pelaksanaan tugas lembaga pokok negara (Eksekutif, Legislatif, Yudikatif).¹⁰ Lembaga negara yang dibentuk diluar konstitusi juga sering disebut dengan lembaga independen semu negara (quasi), peran sebuah lembaga independen semu negara menjadi penting sebagai upaya responsif bagi Negara-negara yang tengah transisi dari otoriterisme ke demokrasi.¹¹ Adapun pengertian KPPU menurut Undang-Undang Persaingan Usaha Pasal 1 angka 18 adalah “Komisi Pengawas Persaingan Usaha adalah komisi yang dibentuk untuk mengawasi pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya agar tidak melakukan monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat.”

Selain sebagai lembaga independen yang terlepas dari pengaruh dan kekuasaan pemerintah atau pihak lain, KPPU merupakan suatu organ khusus yang mempunyai tugas ganda selain menciptakan ketertiban dalam persaingan usaha juga berperan untuk menciptakan dan memelihara iklim persaingan usaha yang kondusif.¹² Perlu pemahaman, meskipun KPPU mempunyai fungsi

penegakan hukum khususnya dibidang persaingan usaha, namun KPPU tidak berhak untuk menjatuhkan sanksi baik pidana maupun perdata, sanksi yang dapat diberikan oleh

KPPU hanyalah sanksi administratif. Kedudukan KPPU merupakan lembaga administratif karena kewenangan yang melekat padanya adalah kewenangan administratif, oleh Karen itu akibat hukum yang diberikan kepada pelaku usaha yang melakukan pelanggaran yaitu menjatuhkan sanksi administratif.

Berhubungan dengan amar putusan tersebut dapat diperhatikan apakah muatan yang dijatuhkan memiliki keseimbangan dengan hukum nasional Indonesia yang ada. Pertama berkaitan dengan memerintahkan para terlapor untuk tidak melakukan kembali perbuatannya sudah sesuai dengan ketentuan Pasal 9 ayat (2) huruf f Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun

2021 tentang Pelaksanaan Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (PP 44 Tahun 2021) yang menyatakan salah satu tindakan administratif penghentian diskriminasi kepada pelaku usaha. Kedua, terkait besaran denda yang dijatuhkan sebesar Rp. 1.000.000.000 (satu miliar) telah sesuai terhadap ketentuan Pasal 6 ayat (2) huruf (g) PP 44 Tahun 2021 dan besaran denda paling sedikit adalah sebesar Rp.1.000.000.000 (satu miliar). Ketiga terkait denda tersebut tidak perlu dilaksanakan, kecuali jika dalam jangka waktu 1 (satu) tahun semenjak putusan ini berkekuatan hukum tetap terlapor I, II, IV melakukan pelanggaran Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5

Tahun tidak sesuai.

Sebagaimana dikatakan Gustav Radbruch, dalam penegakan hukum harus mengandung 3 (tiga) nilai identitas penting, yaitu sebagai berikut:

1. Asas kepastian hukum (*rechtmatigheid*).
Asas ini meninjau dari sudut yuridis.
2. Asas keadilan hukum (*gerechtigheid*).
Asas ini meninjau dari sudut filosofis,

⁹ Budi L. Kagramanto, Implementasi UU No. 5 Tahun 1999 Oleh KPPU, *Jurnal Ilmu Hukum Yustisia*, Vol. No. 2007, hlm. 2.

¹⁰ Jimly Asshiddiqie, *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi*, Konpres, Jakarta, 2008, hlm. 24.

¹¹ Jimly Asshiddiqie dalam Andi Fami Lubis, dkk, *Hukum Persaingan Usaha: Antara Teks dan Konteks*, Komisi Pengawas Persaingan Usaha, Jakarta, 2009, hlm. 312.

¹² *Ibid*, hlm. 313.



- bahwa keadilan adalah kesamaan hak untuk semua orang di depan pengadilan.
3. Asas kemanfaatan hukum (*zwechmatigheid* atau *doelmatigheid* atau *utility*).¹³

a. Asas Kepastian Hukum (*rechtmatigheid*)

Kepastian hukum merupakan tujuan utama dari hukum. Keteraturan masyarakat berkaitan erat pula dengan kepastian dalam hukum, karena keteraturan merupakan inti dari kepastian itu sendiri. Kepastian hukum menghendaki adanya upaya pengaturan hukum dalam perundangundangan yang dibuat oleh pihak yang berwenang dan berwibawa, sehingga aturan-aturan itu memiliki aspek yuridis yang dapat menjamin adanya kepastian bahwa hukum berfungsi sebagai suatu peraturan yang harus ditaati. Prinsip kepastian hukum lebih menonjol di dalam tradisi kawasan Eropa Kontinental dengan konsep negara hukum (*rechtsstaat*) sedangkan rasa keadilan lebih menonjol di dalam tradisi hukum kawasan Anglo Saxon dengan konsep negara hukum *the rule of law*.

Lebih lanjut Menurut Gustav

Radbruch, kepastian hukum merupakan produk dari hukum atau lebih khusus dari perundangundangan. Berdasarkan pendapatnya tersebut, maka hukum positif yang mengatur kepentingan-kepentingan manusia dalam masyarakat harus selalu ditaati meskipun hukum positif itu dirasakan kurang adil.

Berdasarkan uraian di atas, akibat hukum dari keterangan Gustav Radbruch mengenai definisi asas kepastian hukum hubungannya dalam pernyataan putusan KPPU adalah tidak sejalan dan bertentangan dengan asas kepastian hukum

tersebut. Seharusnya setiap orang yang melanggar hukum yaitu Lion Air Group telah terbukti melanggar hukum dan semua unsurnya terpenuhi sebagaimana disebutkan diatas harusnya mendapatkan hukuman. Akan tetapi hukuman yang dijatuhkan Majelis KPPU dinyatakan bersalah dan dikenakan sanksi tetapi tidak diwajibkan untuk dilaksanakan kecuali dalam kurun waktu satu tahun melakukan tindakan serupa baru sanksi diterapkan.

b. Asas Keadilan Hukum (*gerechtigheid*)

Menurut Satjipto Rahardjo keadilan hukum adalah merumuskan konsep keadilan bagaimana bisa menciptakan keadilan yang didasarkan pada nilai-nilai keseimbangan atas persamaan hak dan kewajiban. Namun harus juga diperhatikan kesesuaian mekanisme yang digunakan oleh hukum, dengan membuat dan mengeluarkan peraturan hukum dan kemudian menerapkan sanksi terhadap para anggota masyarakat berdasarkan peraturan yang telah dibuat itu, perbuatan apa saja yang boleh dan tidak boleh dilakukan yaitu substantif.

Namun juga harus dikeluarkan peraturan yang mengatur tata cara dan tata tertib untuk melaksanakan peraturan substantif tersebut yaitu bersifat prosedural, misalnya hukum perdata (substantif) berpasangan dengan penegakan hukum acara perdata (prosedural). Dalam mengukur sebuah keadilan, selanjutnya Fenge M. Wantu mengatakan, “adil pada hakikatnya menempatkan sesuatu pada tempatnya dan memberikan kepada siapa saja apa yang menjadi haknya, yang didasarkan pada suatu asas bahwa semua orang sama kedudukannya di muka hukum (*equality before the law*).”

c. Asas Kemanfaatan (*zwechmatigheid*)

Menurut Jeremy Bentham (Teori Utilitis) Hukum bertujuan untuk mencapai kemanfaatan. Artinya hukum menjamin kebahagiaan bagi sebanyak

¹³ Gustav Radbruch dalam Dwika, “Keadilan dari Dimensi Sistem Hukum”, <http://hukum.kompasiana.com>. (02/04/2011), diakses pada 24 Juli 2024 pukul 12.32.



banyaknya orang atau masyarakat. Lebih lanjut R. Subekti mengatakan tujuan hukum adalah menyelenggarakan keadilan dan ketertiban sebagai syarat untuk mendatangkan kemakmuran dan kebahagiaan.

Menurut penulis, dengan apa yang dikatakan Jeremy Bentham kaitannya dengan pernyataan putusan KPPU ini adalah benar. Bahwa tidak ada manfaatnya bagi para pihak jika pernyataan putusan KPPU menyatakan hukuman yang dijatuhkan Majelis KPPU tidak diwajibkan untuk dilaksanakan kecuali dalam kurun waktu satu tahun melakukan tindakan serupa baru sanksi diterapkan. Oleh karena itu, apabila tidak ada manfaatnya bagi para pihak, cenderung akan mengulangnya kembali. Namun pada asas kemanfaatan hukum tersebut, dengan diberikannya hukuman sanksi administratif berupa denda bagi pelaku usaha yang telah bersalah dengan tegas, maka pelaku usaha lain akan berpikir ulang untuk melakukan kesalahan yang sama.

Selanjutnya, perlu penegakan hukum yang lebih tegas. Bagi penegak hukum dalam menjatuhkan hukuman harus bertindak sebagai penegak hukum yang lebih tegas, dan harus memberikan efek jera.

Sebagaimana dikatakan Jimly Asshiddiqie, SH:

Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara. Pengertian penegakan hukum itu dapat pula ditinjau dari sudut obyeknya, yaitu dari segi hukumnya. Dalam hal ini, pengertiannya juga mencakup makna yang luas dan sempit. Dalam arti luas, penegakan hukum itu

mencakup pula nilai-nilai keadilan yang hidup dalam masyarakat.

Tetapi, dalam arti sempit, penegakan hukum itu hanya menyangkut penegakan peraturan yang formal dan tertulis saja.¹⁴

Oleh karena itu, pastinya siapapun yang melakukan kesalahan seperti praktek diskriminasi yang dilarang untuk dilakukan dalam persaingan usaha semestinya hukum harus ditegakkan, hukuman yang telah diberikan diwajibkan untuk dilaksanakan demi keadilan berdasarkan Ketuhanan yang Maha Esa.

KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil pembahasan di atas maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Pertimbangan Majelis Komisi bahwa perbuatan terlapor I, terlapor II, yang memberlakukan kerja sama yang mengistimewakan terlapor IV dalam penyediaan layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri telah sesuai memenuhi unsur-unsur Pasal 19 huruf d Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yang menyatakan bahwa terjadi praktek diskriminasi yaitu memberikan hak penggunaan kapasitas kargo secara eksklusif kepada terlapor IV sebanyak 40 (empat puluh) ton perhari yang telah menutup atau mempersulit akses pengangkutan barang dari pelaku usaha selain terlapor IV. Yang mengakibatkan berdampak terjadinya persaingan usaha tidak sehat berupa terciptanya berbagai hambatan persaingan seperti hambatan masuk di pasar bersangkutan, dan berkurangnya persaingan usaha yang sehat di pasar bersangkutan.
2. Akibat hukum yang diterima oleh Lion Air Group yang melakukan

¹⁴ Diakses melalui

[http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Pen egakan_Hukum.pdf](http://www.jimly.com/makalah/namafile/56/Pen%20egakan%20Hukum.pdf) pada hari Senin, 14 Juli 2024 pada pukul 22.09



praktek diskriminasi dijatuhi sanksi dalam bentuk administratif. Akan tetapi pernyataan amar putusan Majelis Komisi terkait hukuman yang diberikan berupa sanksi administratif tidak diwajibkan untuk dilaksanakan apabila tindakan serupa diulangi kembali, sehingga pernyataan keputusan Majelis KPPU tersebut tidak mencerminkan kepastian hukum, keadilan hukum, dan kemanfaatan hukum.

DAFTAR PUSTAKA

- Asmah, HJ, *Hukum Persaingan Usaha*, CV. Social Politic Genius (SIGn), Makassar, 2017.
- Asshiddieqie, Jimly, *Perkembangan dan Konsolidasi Lembaga Negara Pasca Reformasi*, Konpres, Jakarta, 2008.
- Bertens K., *Pengantar Etika Bisnis*, Kanisius, Yogyakarta, 2000.
- Bryan A. Garner, *Black's Law Dictionary*, Sevent Edition, West Group, USA, 1999.
- Budiarjo, Miriam, *Dasar-Dasar Ilmu Politik*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008.
- Buta-butar, Elisabeth Nurhaini, *Metode Penelitian Hukum, Langkah langkah untuk Menemukan Kebenaran dalam Ilmu Hukum*, Rafika, Bandung, 2018.
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Pusat Bahasa, Edisi Keempat, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2008.
- Fuady, Munir, *Hukum Antimonopoli Menyongsong Era Persaingan Sehat*, Pt. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1999.
- Futhoni dkk, *Buku Saku untuk Kebebasan Beragama Memahami Diskriminasi*, The Indonesia Legal Resource Center, Jakarta, 2009.
- Gustav Radbruch dalam Dwika, "Keadilan dari Dimensi Sistem Hukum", <http://hukum.kompasiana.com>. (02/04/2011), diakses pada 24 Juli 2024 pukul 12.32.
- Hermansyah, *Pokok-Pokok Hukum Persaingan Usaha*, Kencana, Jakarta, 2008.
- Ibrahim, Johnny, *Hukum Persaingan Usaha, Filosofi, Teori dan Implikasi Penerapannya di Indonesia*, Bayumedia, Malang, 2007
- Indonesia Nomor 59 Tahun 2019 Mengenai Pengertian Kargo dan Barang Pos.
- Kagramanto L. Budi, "Implementasi UU No. 5 Tahun 1999 oleh KPPU." *Jurnal Ilmu Hukum Yustisia*, 2, (2007).
- Lion Air, "About Us", <https://www.lionair.co.id/tentang-kami/cerita-kami>, diakses pada 15 Mei 2024, pukul 19.10.
- Lubis, Andi, Fahmi, *Hukum Persaingan Usaha antara Teks dan Konteks*, ROV kreatif media, Jakarta, 2009.
- Makara, Taufik, Mohammad, Suhasril, *Hukum Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan*
- Marbun, F.S, *Hukum Administrasi Negara*, UII Press, Yogyakarta, 2001.
- Maulana, Budi, Insan, *Catatan Singkat Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.
- Michael Audric Yusran, "Perlindungan Hukum Mitra Pengemudi Grab atas Tindakan Diskriminatif yang dilakukan PT. Solusi Transportasi Indonesia (Grab) dengan Perusahaan Mitra"
- Muhammad Indriyan Syach Rizal, "Penerapan Pendekatan Rule Of Reason Dalam Penyelesaian Perkara Praktik Diskriminasi Terhadap Pelaku Usaha Di Indonesia (Studi Putusan KPPU
- Murnima, *Larangan Perjanjian Penetapan Harga Dalam Kerangka Perlindungan Kepentingan Umum*,



- Proceeding Konferensi Nasional Hukum Perdata, Malang, 2017.
- Naufal, Haris, *Penerapan Rule of Reason Dalam Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Pada Kasus Penguasaan Pasar*, Jurnal Suara Hukum, Vol. 5 No. 1 Tahun 2023.
- Nomor 06/KPPU-I/2020)” Skripsi S-1 Fakultas Hukum Universitas Bandar Lampung, 2023.
- Nugroho, Adi, Susanti, *Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*, Prenadamedia Group, Jakarta, 2012.
- Pasal 2 ayat (2) tentang Tata Cara Penanganan Perkara Putusan KPPU Nomor 07/KPPU-I/2020 tentang Praktek Dugaan Praktek Diskriminasi terkait dengan Kerja Sama Penjualan Kapasitas Kargo dalam Jasa Pengangkutan Barang dari Bandara Hang Nadim ke Bandara Soekarno-Hatta, Bandara Halim Perdana Kusuma, Bandara Juanda dan Bandara Kualanamu.
- Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 1 Tahun 2010,
- Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 3 Tahun 2009 tentang Pedoman Penerapan Pasal 1 Angka 10.
- Peraturan KPPU Nomor 3 Tahun 2011 Pedoman Pasal 19 huruf d (Praktek Diskriminasi)
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 35 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara
- Sarjana, Made I, *Prinsip Pembuktian dalam Hukum Acara Persaingan Usaha*, Cetakan Pertama,
- Septiawan Dwi Randi. “Sistem Ekonomi Indonesia”. Makalah. Diakses pada 7 April 2024 https://www.researchgate.net/publication/374755614_Sistem_Ekonomi_Indonesia
- Setiawan, R, *Hukum Perikatan Perikatan Pada Umumnya*, Bina Cipta, Bandung, 1987.
- Shapiro M.D, and Khemani Sheyam, *Glossary of Industrial Organisation Economics and Competition Law*, OECD, Paris, 1996.
- Sidabalok, Janus, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2022.
- Sidoarjo, 2014.
- Sistem Hukum Asing Terhadap Negara Hukum Kesejahteraan Indonesia*, PT. Sofmedia, Jakarta, 2015.
- Siswanto, Arie, *Hukum Persaingan Usaha*, Cetakan Pertama, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002.
- Skripsi S-1 Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar, 2021.
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta, 1984.
- Subekti, R, *Hukum Perjanjian*, Citra Aditya Bhakti, Bandung, 1987.
- Suhardin, Yohanes, dan Rudy Haposan Siahaan, *Pengaruh Budaya*
- Suhasril, dan Mohammad Taufik Makarao, *Hukum Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha tidak sehat di Indonesia*, Cetakan Pertama: Ghalia Indonesia, Bogor, 2010.
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat
- Usaha Tidak Sehat di Indonesia*, Cetakan Pertama Ghalia Indonesia, Bogor, 2010.
- Usman, Rachmadi, *Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*, Clarendon Press, Jakarta, 2004.
- Warpani, D, Probo Eko dan Suharto Abdul Majid, *Ground Handing Manajemen*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2009.