



**PUTUSAN**  
**Perkara Nomor 18/KPPU-I/2009**

**Komisi Pengawas Persaingan Usaha Republik Indonesia** selanjutnya disebut **Komisi** yang memeriksa dugaan pelanggaran terhadap Pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat selanjutnya disebut **Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999** yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terkait Jasa Pelayanan Taksi, yang dilakukan oleh: -----

**PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin**, dengan alamat kantor di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar, Sulawesi Selatan 90552, selanjutnya disebut **Terlapor**; -----

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 membaca Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan; -----

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

Setelah membaca Pembelaan/Tanggapan para Terlapor; -----

**TENTANG DUDUK PERKARA**

1. Menimbang bahwa Sekretariat Komisi telah menerima Laporan Hasil Monitoring tentang adanya Dugaan Praktek Monopoli dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan oleh Koperasi Taksi Bandar Udara (Kopsidara) di Bandar Udara Sultan Hasanuddin (*Vide* bukti C1); -----
2. Menimbang bahwa Komisi menilai Laporan Hasil Monitoring sebagaimana dimaksud dalam butir 1 tersebut di atas telah lengkap dan jelas; -----
3. Menimbang bahwa berdasarkan Laporan Hasil Monitoring yang lengkap dan jelas tersebut, Komisi menerbitkan Penetapan Nomor 82/KPPU/PEN/VII/2009 tanggal 29 Juli 2009 tentang Pemeriksaan Pendahuluan Perkara Nomor 18/KPPU-I/2009, untuk melakukan Pemeriksaan Pendahuluan terhitung sejak tanggal 29 Juli 2009 sampai dengan 09 September 2009 (*Vide* bukti A2); -----

4. Menimbang bahwa setelah melakukan Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa menyimpulkan terdapat bukti awal yang cukup adanya dugaan Pelanggaran Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) UU Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terkait Jasa Pelayanan Taksi; -----
5. Menimbang bahwa berdasarkan Laporan Hasil Pemeriksaan Pendahuluan, Tim Pemeriksa merekomendasikan kepada Rapat Komisi agar Pemeriksaan Pendahuluan dilanjutkan ke tahap Pemeriksaan Lanjutan (*Vide* bukti A16); -----
6. Menimbang bahwa atas dasar rekomendasi Tim Pemeriksa, Komisi menyetujui dan menerbitkan Penetapan Komisi Nomor 114/KPPU/PEN/IX/2009 tanggal 9 September 2009 tentang Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor 18/KPPU-I/2009 terhitung sejak tanggal 9 September 2009 sampai dengan tanggal 08 Desember 2009 (*Vide* bukti A17);
7. Menimbang bahwa selanjutnya, Tim Pemeriksa menilai perlu untuk melakukan Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan. Untuk itu Tim Pemeriksa menerbitkan Keputusan Nomor 268/KPPU/KEP/XII/2009 tanggal 09 Desember 2009 tentang Perpanjangan Pemeriksaan Lanjutan Perkara Nomor 18/KPPU-I/2009 terhitung sejak tanggal 09 Desember 2009 sampai dengan tanggal 25 Januari 2010 (*Vide* bukti A50); -----
8. Menimbang bahwa dalam proses Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa telah mendengar keterangan dari Terlapor dan para Saksi; -----
9. Menimbang bahwa dalam Pemeriksaan Pendahuluan dan Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa telah meneliti, menilai sejumlah surat, dan/atau dokumen, BAP, serta mendapatkan bukti-bukti lain yang diperoleh selama Pemeriksaan; -----
10. Menimbang bahwa setelah melakukan Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa membuat Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan yang pada pokoknya berisi sebagai berikut: -----
  - 10.1 DUGAAN PELANGGARAN; -----
 

Pelanggaran Pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang Dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terkait Jasa Pelayanan Taksi. -----

Pelanggaran PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dilakukan dengan cara (*Vide* bukti A16, A58, B1): -----

    - a. membatasi operator angkutan yang dapat masuk ke Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 7 operator (4 operator taksi, 2 operator angkutan sewa, dan 1 operator bus Damri). -----
    - b. membatasi unit angkutan masing-masing operator taksi/sewa sebanyak 10 unit dan operator bus Damri sebanyak 2 unit. -----
    - c. menetapkan biaya operasional angkutan (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*).-----

## 10.2 FAKTA;-----

A. Latar Belakang Penyediaan Jasa Layanan Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (*Vide* bukti A1, A16, A58, B1, B10, C1, dan C59); -----

1. Bahwa sejak tahun 1969, taksi liar telah beroperasi di sekitar Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (d/h. Bandara Hasanuddin). Untuk menertibkan keberadaan taksi liar tersebut, pada tahun 1982, taksi-taksi tersebut dihimpun dalam suatu koperasi yang bernama Koperasi Angkutan Darat Maros (Kopadmas). Pada tahun 1995 hingga saat ini, Kopadmas berubah nama menjadi Koperasi Taksi Bandara (Kopsidara); -----
2. Bahwa pembentukan Kopsidara bertujuan untuk menampung aspirasi pemilik taksi serta untuk mempermudah koordinasi dan penertiban taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Namun pada prakteknya, hanya taksi yang tergabung dalam Kopsidara yang diperbolehkan beroperasi dan mengambil penumpang di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Sebagai konsekuensinya, taksi Kopsidara dilarang untuk mengambil penumpang di luar Bandara Internasional Sultan Hasanuddin; -----
3. Bahwa keberadaan taksi Kopsidara diperkuat dengan Keputusan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 194 Tahun 2003 tentang Izin Operasi Angkutan Taksi Kopsidara; -----
4. Bahwa terhadap praktek pengoperasian taksi bandara ini, KPPU sejak berdirinya Kantor Perwakilan Daerah di Makassar terus melakukan advokasi. Akhirnya pada tanggal 12 Februari 2008, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin mengeluarkan Surat Nomor AP1.499/OP.90.2.5/ 2008/DU-B, Perihal: Pembebasan Taksi Masuk Bandara, yang pada pokoknya menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menyetujui pelaksanaan pelayanan taksi di bandara harus sesuai dengan ketentuan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
5. Bahwa sebagai realisasinya, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin membuka kesempatan berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin kepada 7 (tujuh) operator angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) yang sebelumnya pernah mengajukan permohonan kepada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin untuk berusaha di Bandara

- Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: Perusda Maros, CV. Anugerah Karya, PT. Bandar Avia Mandiri, Primkopau Lanud Hasanuddin, PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, dan Perum Damri; -----
6. Bahwa berdasarkan data Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2008 mengenai data operator taksi yang sudah memiliki izin operasi di Provinsi Sulawesi Selatan, diketahui terdapat 5 (lima) operator taksi yang tidak mendapat kesempatan untuk berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: PT. Lima Muda Nusantara, Puskud Hasanuddin, PT. Lima Muda Mitra, Gowata Taksi, dan Gowa Makassar Taksi;-----
  7. Bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin selanjutnya menetapkan pembatasan kuota masing-masing 10 (sepuluh) unit untuk operator angkutan taksi dan sewa, kecuali taksi Kopsidara dan juga menetapkan biaya operasional yang harus dibayarkan operator angkutan darat (taksi dan sewa) yang berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dengan total biaya (sewa tempat loket, stiker, dan parkir berlangganan) per tahunnya sebesar kurang lebih Rp. 5.500.000,- (lima juta lima ratus ribu rupiah) ditambah biaya sekali buka pintu angkutan taksi/sewa sebesar Rp. 6.000,- (enam ribu rupiah) atau satu kali rit bus Damri sebesar Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah).-----
- B. Dasar Hukum Penyelenggaraan Taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (*Vide* bukti A1, A16, A58, B1, C1, C13, C14, C16, dan C42); ---
1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (d/h. UU Nomor 15 Tahun 1992);-----  
Pasal 131-----  
*(1) Untuk menunjang kegiatan angkutan udara niaga, dapat dilaksanakan kegiatan usaha penunjang angkutan udara.-----*  
*(2) Kegiatan usaha penunjang angkutan udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mendapat izin dari Menteri. -----*
  - Pasal 133-----  
*Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan, tata cara, dan prosedur pemberian izin kegiatan usaha penunjang angkutan udara diatur dengan Peraturan Menteri. -----*
  2. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan; -----  
Pasal 26 -----  
*(1) Penyelenggaraan bandar udara untuk umum dan pelayanan navigasi penerbangan dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada Badan Usaha Milik*

*Negara yang didirikan untuk maksud tersebut berdasarkan Peraturan perundang-undangan yang berlaku. -----*

- (2) Badan Hukum Indonesia dapat diikutsertakan dalam penyelenggaraan bandar udara untuk umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) atas dasar kerjasama dengan BUMN yang melaksanakan penyelenggaraan bandar udara untuk umum.*
- (3) Pengadaan, pengoperasian, dan perawatan fasilitas penunjang bandar udara untuk umum dapat dilakukan oleh Pemerintah atau Badan Hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia. -----*
- (4) Ketentuan sebagaimana diatur dalam ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah. -----*

3. Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan; -----

Pasal 27 -----

*Pelayanan Jasa Penunjang kegiatan penerbangan dapat meliputi: -----*

- (1) Penyediaan hanggar pesawat udara. -----*
- (2) Perbengkelan pesawat udara. -----*
- (3) Pergudangan. -----*
- (4) Jasa boga pesawat udara. -----*
- (5) Jasa pelayanan teknis penanganan pesawat udara di darat. -----*
- (6) Jasa pelayanan penumpang dan bagasi. -----*
- (7) Jasa penanganan kargo. -----*
- (8) Jasa penunjang lainnya yang secara langsung menunjang kegiatan penerbangan. -----*

Pasal 28 -----

*Kegiatan penunjang bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 dapat dilaksanakan oleh: -----*

- a. Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja Bandar Udara, pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Pemerintah, Pemerintah Provinsi, dan Pemerintah Kabupaten/Kota. -----*
- b. Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan, pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan, atau -----*
- c. Badan Hukum Indonesia atau perorangan. -----*

Pasal 29 -----

*Ketentuan lebih lanjut mengenai kewajiban sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur dengan Keputusan Menteri. -----*

4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan Bandar Udara Umum; -----

Pasal 21 -----

*Pelaksanaan kegiatan di bandar udara terdiri dari: -----*

- a. Pelaksanaan fungsi Pemerintah yang merupakan pemegang fungsi: -----*
  - 1) Keamanan dan keselamatan serta kelancaran penerbangan. ----*
  - 2) Bea dan cukai. -----*
  - 3) Imigrasi. -----*
  - 4) Karantina. -----*
  - 5) Keamanan dan ketertiban di bandar udara. -----*

- b. Penyelenggara bandar udara yang merupakan:-----
- 1) Unit Pelaksanaan Teknis/Satuan Kerja bandar udara pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Pemerintah, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota. -----
  - 2) Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan. -----
  - 3) Badan hukum Indonesia yang melaksanakan kegiatan bandar udara. -----

Pasal 30-----

*Pelayanan Jasa Kebandarudaraan oleh penyelenggara bandar udara dilaksanakan pada daerah lingkungan kerja bandar udara yang meliputi: -----*

- a. jasa kegiatan penunjang bandar udara. -----

Pasal 34-----

*Usaha Kegiatan penunjang bandar udara terdiri dari: -----*

- 6) *Jasa lainnya yang secara langsung atau tidak langsung menunjang kegiatan bandar udara, antara lain: -----*
  - j. *Jasa pelayanan angkutan darat (land transportation service) yaitu kegiatan jasa angkutan darat bagi penumpang dan atau barang serta pengunjung bandar udara, antara lain taksi dan bus. -----*

Pasal 35-----

*(1) Usaha kegiatan penunjang bandar udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 dapat dilaksanakan oleh: -----*

- a. *Unit Pelaksanaan Teknis/Satuan Kerja Bandar udara pada bandar udara yang diselenggarakan oleh Pemerintah, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota. -----*
  - b. *Unit Pelaksana dari Badan Usaha Kebandarudaraan, pada Bandar udara yang diselenggarakan oleh Badan Usaha Kebandarudaraan, atau -----*
  - c. *Badan Hukum Indonesia atau perseorangan. -----*
- (2) Badan Hukum Indonesia atau perseorangan untuk dapat melakukan kegiatan penunjang bandar udara harus mengadakan perjanjian/kesepakatan bersama dengan penyelenggara bandar udara berdasarkan prinsip saling menguntungkan dengan mempertimbangkan kelancaran operasional bandar udara dan kelancaran penerbangan. -----*

5. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Perihal Kewenangan Penetapan *Load Factor* dan Izin Operasi Penyelenggaraan Taksi di Bandara;-----

Pasal 11 huruf b -----

*Penetapan kebutuhan kendaraan dan evaluasi untuk pelayanan angkutan tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 dan Pasal 10, dilakukan oleh:-----*

- b. Gubernur, untuk angkutan taksi yang melayani lebih dari satu daerah Kabupaten/Kota dalam satu Provinsi yang merupakan satu kesatuan wilayah perkotaan untuk masing-masing Kabupaten/Kota dan angkutan sewa sesuai domisili perusahaan.-----

Pasal 28 -----

Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek, terdiri dari:

- a. Angkutan **Taksi**  
b. Angkutan **Sewa**  
c. ....

Pasal 64 ayat (1)

- (1) Untuk melakukan kegiatan angkutan tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28, wajib memiliki izin operasi.

Pasal 76 ayat (1) huruf b

- (1) Izin operasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 64, diberikan oleh:

- b. Gubernur, untuk:  
Angkutan taksi yang melayani khusus untuk pelayanan kendaraan dari tempat tertentu yang memerlukan tingkat pelayanan tinggi seperti bandara, dan wilayah operasinya lebih dari satu daerah Kabupaten/Kota dalam satu Provinsi.

Berdasarkan ketentuan-ketentuan yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 sebagaimana tersebut di atas, maka penetapan kebutuhan kendaraan/*load factor* dan pemberian izin operasi terkait penyelenggaraan taksi di bandara adalah merupakan kewenangan Gubernur. -----

6. Peraturan Gubernur Nomor 62 Tahun 2008 tentang Penyesuaian (Penurunan) Tarif Angkutan Taksi dan Angkutan Sewa dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan serta Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) dan Mobil Bus Umum Trayek Makassar-Sungguminasa;-----

Perihal Pengaturan Tarif Angkutan Taksi di Bandara -----

Pasal 1-----

- (1) Tarif angkutan taksi umum untuk sekali jalan ditentukan berdasarkan jenis tarif sebagai berikut: -----  
a. Tarif Awal : Rp. 5.000,-  
b. Tarif Dasar : Rp. 3.500,- / Kilometer  
c. Tarif Waktu : Rp. 35.000,- / Jam

Pasal 2-----

Tarif angkutan taksi bandara dan angkutan sewa bandar udara dengan pelayanan dari Bandara Internasional Sultan Hasanuddin ke kota

Makassar, Ibukota Kabupaten Maros, dan Ibukota Kabupaten Gowa (Sungguminasa) ditetapkan berdasarkan Zona sebagai berikut: -----

- a. Zona I sebesar: Rp. 65.000,- / sekali jalan
  - b. Zona II sebesar : Rp. 87.000,- / sekali jalan
  - c. Zona III sebesar : Rp. 100.000,- / sekali jalan
- (1) Pembagian Zona didasarkan daerah yang terdiri dari: -----
- a. Zona I meliputi: -----
    - Kecamatan Biringkanaya
    - Kecamatan Tamalanrea
    - Ibukota Kabupaten Maros
  - b. Zona II meliputi: -----
    - Kecamatan Makassar
    - Kecamatan Tallo
    - Kecamatan Ujung Tanah
    - Kecamatan Bontoala
    - Kecamatan Wajo
    - Kecamatan Ujung Pandang
    - Kecamatan Panakkukang
  - c. Zona III meliputi: -----
    - Kecamatan Mariso
    - Kecamatan Mamajang
    - Kecamatan Tamalate
    - Kecamatan Rappocini
    - Ibukota Kabupaten Gowa (Sungguminasa)

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, maka penetapan tarif angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin diatur melalui Peraturan Gubernur.-----

7. Surat Keputusan Kepala Kantor Administrasi Bandara Hasanuddin Nomor SK 33 Tahun 2008 tanggal 24 Desember 2008 tentang Susunan Keanggotaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin; -----
- Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat terdiri dari pihak:-----
- a. Administrator Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.-----
  - b. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.-----
  - c. PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.-----
- Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat adalah sebagai berikut:
- a. Melakukan kajian teknis terhadap kapasitas angkutan darat yang seharusnya dibutuhkan untuk kepentingan pelayanan umum/pengguna jasa.-----
  - b. Menyusun prosedur pemberian perizinan, pentarifan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.



- c. Menyusun langkah-langkah penertiban, pengaturan kendaraan angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di tempat parkir umum Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----
- d. Menyampaikan laporan dan rekomendasi sebelum masa kerja berakhir kepada Kepala Kantor Administrator Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai regulator dan kepada General Manager PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai penyelenggara bandara.
- e. Kapasitas masing-masing pihak secara teknis (menurut surat PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin kepada Tim Pemeriksa Nomor AP.I.2930/HK.02.01/2009/ROH-B, Perihal: Penjelasan Tertulis), adalah sebagai berikut: -----
- a. Administrator Bandara -----  
Administrator Bandara selaku pejabat pemegang fungsi pemerintah dan fungsi koordinasi dari tugas pemerintah di bandara umum (sesuai fungsi yang diatur dalam Pasal 1 butir 10 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/47/III/2007), bertindak selaku Pengawas dalam pelaksanaan kegiatan operasional bandara. -----
- b. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan -----  
Berkapasitas antara lain mengkaji secara teknis kuota kebutuhan angkutan darat. Sesuai Risalah Rapat Tim Kajian Teknis Operasional Angkutan Darat tanggal 29 Januari 2009 huruf C butir 2, disampaikan bahwa berdasarkan hitungan sementara dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, ditetapkan tambahan jumlah kebutuhan angkutan darat adalah sebanyak 60 unit (sudah termasuk *rent car* yang telah beroperasi di bandara) dan bus sebanyak 2 unit. Hasil perhitungan sementara tersebut, kemudian ditetapkan dalam Rekomendasi Tim Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu pada butir 1 (satu) yang berbunyi sebagai berikut: -----  
*Menetapkan penambahan jumlah kebutuhan kendaraan angkutan darat yang akan beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 62 unit (60 unit taksi/angkutan sewa) + 2 unit bus Damri).*-----

- c. PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin -----  
 Untuk kepentingan pengkajian, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin berkapasitas sebagai narasumber dan memberikan *supply* data-data terkait dengan pelaksanaan kegiatan operasional bandara. -----  
 Berdasarkan hal-hal sebagaimana tersebut di atas, terlihat bahwa dalam pelaksanaan tugas Tim, secara teknis, anggota Tim memiliki fungsi dan tugas masing-masing yang saling mendukung. -----
8. Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin tanggal 2 Maret 2009 ;-----
- (1) Menetapkan penambahan jumlah kebutuhan kendaraan angkutan darat yang akan beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 62 unit (60 unit Taksi / Angkutan Sewa 2 unit bus Damri) dengan alasan dan pertimbangan antara lain:-----
- a. Tidak mengganggu keberadaan operasional taksi bandara yang berjumlah 185 unit (masih memungkinkan untuk penambahan jumlah kendaraan). -----
  - b. Untuk meningkatkan pelayanan jasa angkutan darat di bandara. -----
  - c. Untuk memberikan kesempatan operator lain dalam pemberian pelayanan jasa angkutan darat di bandara.
  - d. Untuk menghindari kesan monopoli usaha pelayanan jasa angkutan darat di bandara sesuai surat KPPU dan YLKI. -----
  - e. Untuk menghindari terjadinya pelayanan jasa angkutan darat tanpa izin resmi dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----
- (2) Menetapkan nama-nama operator yang akan diberikan izin berdasarkan permohonan yang masuk sebagai berikut:-----
- a. Perusda Maros : 10 unit (taksi atau angkutan sewa) -----
  - b. CV. Anugerah Karya : 10 unit (taksi atau angkutan sewa) -----

- c. PT. Bandar Avia Mandiri : 10 unit (taksi atau angkutan sewa)
  - d. Primkopau Lanud Hasanuddin : 10 unit (taksi) -----
  - e. PT. Bosowa Utama : 10 unit (taksi)-----
  - f. PT. Putra Transport Nusantara : 10 unit (taksi)-----
  - g. Perum Damri : 2 unit (bus)
- (3) Menetapkan nama-nama operator dalam proses izin operasi di Kantor Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dengan persyaratan yang pada pokoknya menyatakan: -----
- a. Memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan, Nomor Pokok Wajib Pajak, Tanda Daftar Perusahaan, dan Akte Pendirian sesuai pendirian dan masih berlaku. -----
  - b. Memiliki izin dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.-----
  - c. Memiliki surat izin berusaha di bandara yang diterbitkan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.-----
  - d. Kendaraan yang dioperasikan minimal pembuatan tahun 2005 (angkutan taksi, angkutan sewa, dan bus). -----
  - e. Kendaraan (taksi) yang akan dioperasikan wajib menggunakan argometer dan mahkota taksi setelah 100 unit taksi bandara diremajakan secara bertahap.-----
- (4) Menetapkan sistem pemberlakuan tarif: -----
- a. Tarif angkutan taksi (taksi milik Kopsidara dan taksi umum) serta angkutan sewa wajib menggunakan tarif zona sesuai Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 62 Tahun 2008 tanggal 31 Desember 2008 tentang Penyesuaian (Penurunan) Tarif Angkutan Taksi dan Angkutan dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan, Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) dan Mobil Bus Umum Trayek Makassar-Sungguminasa.-----
  - b. Tarif angkutan bus Damri wajib menggunakan tarif jarak khusus untuk bus Damri yang ditetapkan dengan Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan.-----
  - c. Tarif angkutan taksi (taksi bandara dan taksi umum) diwajibkan menggunakan tarif argometer setelah ada peremajaan taksi bandara yang berjumlah 100 unit.-----

- d. Angkutan taksi yang ijinnya akan diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan masih tetap menggunakan tarif zona. -----
- e. Sampai dengan paling lambat 31 Desember 2010 semua angkutan taksi yang beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sudah harus menggunakan argometer. -----
- PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dalam suratnya kepada Tim Pemeriksa Nomor AP.I.2930/HK.02. 01/2009/ROH-B, Perihal: Penjelasan Tertulis, menjelaskan hal-hal sebagai berikut:-----
- a. Kajian telah memperhatikan kebutuhan kendaraan/*load factor* penumpang di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, karena jika tidak ada pembatasan jumlah taksi yang beroperasi di bandara maka akan dapat mematikan taksi Kopsidara. Taksi Kopsidara yang saat ini hanya melayani 3-4 rit sehari dan apabila ditambah dengan taksi lain maka pendapatan Kopsidara dapat berkurang hingga 2 rit sehari. Kondisi Kopsidara saat ini makin terjepit dengan masuknya angkutan sewa tak berijin.-----
- b. Pihak yang memiliki kapasitas untuk menentukan jumlah kuota kebutuhan kendaraan angkutan darat adalah Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, bukan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.-----
- c. Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KAD-HND/09, bukanlah merupakan hal yang mutlak untuk dilaksanakan, karena hanya merupakan kajian teknis yang dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan bagi pemberi izin dalam memberikan keputusan. Rekomendasi tersebut merupakan tanggung jawab bersama Tim.-----

C. Jumlah Operator Taksi di Makassar (*Vide* bukti A1, A16, A58, dan C1);-----

1. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan juga sudah melakukan kajian untuk menentukan tingkat kebutuhan jumlah taksi di beberapa kawasan pengembangan Makassar, Maros, Sungguminasa, dan Takalar (Mamminasata). Untuk Kota Makassar tingkat kebutuhan taksi adalah 1.335 unit, Kabupaten Gowa adalah 448 unit, Kabupaten Maros adalah 253 unit. dan Kabupaten Takalar 205 unit, jadi total kebutuhan taksi

untuk saat ini adalah sebesar 2.241 unit. Sedangkan jumlah taksi berdasarkan izin yang dikeluarkan saat ini mencapai 2.025 unit, namun yang beroperasi sampai dengan bulan Desember 2007 sebanyak 1.391 unit. -----

2. Perkembangan jumlah taksi per tahun 2006 hingga 2008 adalah sebagai berikut: -----

Tahun 2006

No	Nama Perusahaan	Operasi (unit)
1	PT. Bosowa Utama	430
2	PT. Lima Muda Nusantara	275
3	Puskud Hasanuddin	14
4	PT. Lima Muda Mitra	73
5	Gowata Taksi	150
6	Kopsidara	125
7	Gowa Makassar Taksi	50
8	PT. Putra Transport Nusantara	150
Total		1.267

Tahun 2007

No	Nama Perusahaan	Operasi (unit)
1	PT. Bosowa Utama	430
2	PT. Lima Muda Nusantara	275
3	Puskud Hasanuddin	16
4	PT. Lima Muda Mitra	73
5	Gowata Taksi	150
6	Kopsidara	175
7	Gowa Makassar Taksi	81
8	PT. Putra Transport Nusantara	150
Total		1.350

Tahun 2008

No	Nama Perusahaan	Operasi (unit)
1	PT. Bosowa Utama	430
2	PT. Lima Muda Nusantara	275
3	Puskud Hasanuddin	16
4	PT. Lima Muda Mitra	73
5	Gowata Taksi	150
6	Kopsidara	175
7	Gowa Makassar Taksi	100
8	PT. Putra Transport Nusantara	200
Total		1.419

Standar Operasi dan Prosedur Jasa Layanan Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (*Vide* bukti A1, A16, A58, B1, B10, C1, dan C73);-----

1. Bahwa dalam teknis pelaksanaan kegiatan taksi bandara diberlakukan standar operasi dengan mengatur hal-hal yang mesti dipenuhi oleh operator taksi dan bus. -----
  2. Bahwa operator taksi dan bus diwajibkan menyediakan loket/counter penjualan karcis/tiket dengan ukuran 1 x 1 M<sup>2</sup> sesuai estetika bandara. ----
  3. Mengenakan biaya sewa tempat loket/counter penjualan karcis/tiket counter sebesar Rp. 165.000,-/M2/bulan kepada operator taksi dan bus Damri (total luas dihitung 2 M<sup>2</sup>).-----
  4. Mengenakan biaya Rp. 6.000,-/sekali buka pintu kepada operator taksi dan Rp. 50.000,- /sekali rit kepada bus Damri. -----
  5. Operasional taksi dan bus wajib menggunakan stiker resmi bandara dan dikenakan biaya stiker sebesar Rp. 500.000,-/kendaraan dan biaya parkir berlangganan selama 1 (satu) tahun periode 2009 sebesar Rp. 500.000,-/kendaraan (belum termasuk PPN 10%). -----
  6. Melaporkan hasil penjualan atas kegiatan jasa angkutan di bandara setiap bulan kepada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin *c.q.* Divisi Komersial & Pengembangan Usaha selambat-lambatnya tanggal 5 bulan berjalan dengan melampirkan bukti-bukti. -----
- D. Dasar Hukum Pengenaan Biaya Operasional di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (*Vide* bukti A16, A58, B1, B20, C51, C52, dan C54); -----
1. Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.49/KU.20.2.4/ 2002 tentang Pungutan Konsesi di Bandara yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) -----
  2. Besaran pungutan konsesi di bandara yang dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) dibedakan menurut jenis usahanya, sebagai berikut: -----
    - a. Jasa pelayanan transportasi sebesar 6% dari omzet + 10% PPN.
    - b. *Land transport service* sebesar 8% dari omzet + 10% PPN.
    - c. dan lain-lain.
  3. Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.51/KU.20.6/ 2005 tentang Tarif/Biaya Parkir Kendaraan Bermotor di Kantor Cabang PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Hasanuddin – Makassar. -----
 

Setiap kendaraan bermotor yang parkir di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dikenakan tarif/biaya masuk pelataran terminal yang besarnya sebagai berikut: -----

Pasal 3 ayat (2)-----

Untuk kendaraan bermotor perusahaan penerbangan, perusahaan pelayanan jasa penunjang kegiatan penerbangan, dan kendaraan bermotor perusahaan pelayanan jasa penunjang kegiatan bandar udara (dalam hal ini untuk kendaraan roda 4 (empat) jenis Sedan, Minibus, dan Jeep) dikenakan tarif: -----

- a. Rp. 50.000,- (lima puluh ribu rupiah)/bulan. -----
- b. Rp. 500.000,- (lima ratus ribu rupiah)/tahun. -----

Pasal 4-----

Pembayaran tarif/biaya parkir kendaraan bermotor di bandar udara dilakukan di muka secara periodik. -----

Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.53/KU.07.02/ 2009 tentang Tarif Sewa Ruangan di Lingkungan Bandara yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero)-----

Pasal 2-----

Besarnya tarif sewa ruangan di lingkungan bandara yang dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin menggunakan tarif dasar (*floor price*), sehingga General Manager diberikan kewenangan untuk melakukan negosiasi dalam menetapkan tarif-tarif tersebut. Apabila di ruangan tersedia *meubelair* dan peralatan lainnya yang disediakan oleh bandara, maka dikenakan sewa *meubelair* sebesar 25% (dua puluh lima persen) dari tarif sewa ruangan tersebut. ----

Besaran tarif sewa ruangan yang ditetapkan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin adalah Rp. 165.000,- /M<sup>2</sup>/bulan (dimana total luas dihitung 2 M<sup>2</sup>). Menurut Lampiran Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.53/KU.07.02/2009 berdasarkan jenis jasa yang diberikan (Jasa Perkantoran Penunjang Bandara di Ruang Tunggu Kedatangan/*Arrival Lounge*) adalah sebagai berikut: -----

- a. Ruang Tertutup AC: Rp. 150.000,- (domestik) / Rp. 175.000,- (internasional)
- b. Ruang Tertutup Non AC: Rp. 130.000,- (domestik) / Rp. 115.000,- (int'l)
- c. Ruang Terbuka AC: Rp. 130.000,- (domestik) / Rp. 115.000,- (internasional)
- d. Ruang Terbuka Non AC: Rp. 110.000,- (domestik) / Rp. 110.000,- (int'l).

- E. Izin Operasi Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin (Vide bukti A1, A16, A58, B12, B17, B18, B19, C1, C2, C3, C4, C16, C18, C19, C20, C21, C22, C23, C24, C25, C26, C27, C28, C32, C33, C34, C35, C36, dan C42); -----
1. Bahwa berdasarkan Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan mensyaratkan bagi operator angkutan yang diberikan kesempatan beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, untuk memenuhi persyaratan sebagai berikut: -----
    - a. Memiliki Surat Izin Usaha Perdagangan, Nomor Pokok Wajib Pajak, Tanda Daftar Perusahaan, dan Akta Pendirian yang masih berlaku.
    - b. Memiliki izin dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.
  2. Memiliki surat izin berusaha di bandara yang diterbitkan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin. -----
    - a. Kendaraan yang dioperasikan minimal pembuatan tahun 2005 (angkutan taksi, angkutan sewa, dan bus).
    - b. Kendaraan (taksi) yang akan dioperasikan wajib menggunakan argometer dan mahkota taksi setelah 100 unit taksi bandara diremajakan secara bertahap.
  3. Bahwa dari 7 (tujuh) operator angkutan yang diberikan kesempatan beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, hanya PT. Putra Transport Nusantara, PT. Bosowa Utama, dan Perum Damri yang sebelumnya sudah memiliki izin operasi sebagai angkutan taksi dan bus umum dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, sedangkan 4 (empat) operator lainnya belum memiliki izin operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----
  4. Bahwa alur penerbitan izin operasi menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 adalah sebagai berikut: SIUP/TDP/dll → Izin Prinsip (beroperasi sebagai angkutan taksi/sewa) dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan → Izin Operasi (taksi/sewa) dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan → Izin Berusaha dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin → Izin Prinsip (beroperasi sebagai angkutan taksi/sewa di bandara) dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan → Izin



Operasi (taksi bandara) dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.-----

5. Bahwa Izin Prinsip 7 (tujuh) operator angkutan darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan pada tanggal: -----

No	Nama Operator	Layanan	Jumlah Unit	Tanggal Perizinan
1	Primkopau Lanud Hasanuddin	Taksi	10	23 Maret 2009
2	CV. Anugerah Karya	Taksi	5 Taksi & 5 Sewa	23 Maret 2009
3	Perusda Maros	Sewa	10	23 Maret 2009
4	PT. Bandar Avia Mandiri	Taksi & Sewa	10	23 Maret 2009
5	PT. Bosowa Utama	Taksi	10	23 Maret 2009
6	PT. Putra Transport Nusantara	Taksi	10	23 Maret 2009
7	Perum Damri	Bus	2	23 Maret 2009

6. Bahwa Persetujuan Izin Operasi 7 (tujuh) operator angkutan darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin diterbitkan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin, pada tanggal: -

No	Nama Operator	Layanan	Jumlah Unit	Tanggal Perizinan
1	Primkopau Lanud Hasanuddin	Taksi	10	2 Mei/Juni 2009
2	CV. Anugerah Karya	Taksi	5 Taksi & 5 Sewa	2 Mei/Juni 2009
3	Perusda Maros	Sewa	10	2 Mei/Juni 2009
4	PT. Bandar Avia Mandiri	Sewa	10	2 Mei/Juni 2009
5	PT. Bosowa Utama	Taksi	10	28 Mei 2009
6	PT. Putra Transport Nusantara	Taksi	10	28 Mei 2009
7	Perum Damri	Bus	2	5 Juni 2009

\*(~~Mei~~: diketik, Juni: ditulis tangan)

7. Tim Pemeriksa menemukan fakta adanya 2 (dua) tanggal diterbitkannya Persetujuan Izin Operasi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin yang dikirimkan kepada 4 (empat) operator angkutan darat di bandara, sebagai berikut: Primkopau Lanud Hasanuddin, CV. Anugerah Karya, Perusda Maros, dan PT. Bandar Avia Mandiri. -----
8. Perihal adanya perbedaan tanggal tersebut, Tim Pemeriksa mendapatkan klarifikasi dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin yang menyatakan terdapat kesalahan ketik dari pihak administrasi kantor, surat yang benar seharusnya adalah bertanggal 2 Juni 2009, bukan tanggal 2 Mei 2009, sebab isi surat menerangkan mengenai tindak lanjut hasil Peresmian Penambahan Armada Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin pada tanggal 14 Mei 2009. -----

9. Tim Pemeriksa mendapatkan keterangan dari ke-4 (empat) operator angkutan darat bandara, yaitu: Primkopau Lanud Hasanuddin, CV. Anugerah Karya, Perusda Maros, dan PT. Bandar Avia Mandiri, yang menyatakan menerima Persetujuan Izin Operasi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin tertanggal 2 Mei 2009, bukan surat yang tertanggal 2 Juni 2009. Perihal adanya keterangan 4 (empat) operator angkutan darat bandara tersebut, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin mengakui belum mengirimkan kembali revisi Persetujuan Izin Operasi tertanggal 2 Juni 2009 kepada ke-4 (empat) operator angkutan darat bandara, yakni: Primkopau Lanud Hasanuddin, CV. Anugerah Karya, Perusda Maros, dan PT. Bandar Avia Mandiri.-----
10. Bahwa Izin Operasi (taksi, sewa, dan bus di bandara) diterbitkan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan pada tanggal: -----

No	Nama Operator	Layanan	Jumlah Unit	Tanggal Perizinan
1	Primkopau Lanud Hasanuddin	Taksi	10	Belum ada
2	CV. Anugerah Karya	Sewa	5 Taksi & 5 Sewa	19 Mei 2009
3	Perusda Maros	Sewa	10	Belum ada
4	PT. Bandar Avia Mandiri	Sewa	10	19 Mei 2009
5	PT. Bosowa Utama	Taksi	10	Belum ada
6	PT. Putra Transport Nusantara	Taksi	10	Belum ada
7	Perum Damri	Bus	2	5 Juni 2009

11. Bahwa Izin Prinsip CV. Anugerah Karya diterbitkan oleh Gubernur Sulawesi Selatan pada tanggal 30 Juni 2009. -----

F. Sanksi kepada Operator Angkutan Darat yang belum Beroperasi dan belum Memiliki Izin Operasi Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan (*Vide* bukti B12, B16, B19, dan B20);-----

1. Bahwa sampai Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan ini dibuat, Tim Pemeriksa mendapatkan fakta bahwa Primkopau Lanud Hasanuddin dan PT. Putra Transport Nusantara belum beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, sedangkan Perusda Maros belum mendapatkan Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----
2. Bahwa pada Pemeriksaan Lanjutan tanggal 16 November 2009, Primkopau Lanud Hasanuddin menyatakan belum dapat beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin karena Primkopau Lanud Hasanuddin mengalami masalah pembiayaan pengadaan unit taksi dan kendala perizinan (izin operasi) dari Dinas Perhubungan Provinsi

Sulawesi Selatan. Primkopau Lanud Hasanuddin tidak pernah mengajukan permohonan kepada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin untuk dapat berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----

3. Bahwa pada Pemeriksaan Lanjutan tanggal 16 November 2009, PT. Putra Transport Nusantara menyatakan belum dapat beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin karena mengalami kendala pendanaan untuk membayar biaya operasional yang ditetapkan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin. Keberatan PT. Putra Transport Nusantara ini disebabkan perbedaan manajemen taksi PT. Putra Transport Nusantara dengan operator taksi lainnya. PT. Putra Transport Nusantara menerapkan manajemen *owner operator*/pengemudi taksi adalah yang pemilik taksi. PT. Putra Transport Nusantara menyatakan bersedia untuk beroperasi di bandara dengan sistem antrian. Artinya, jatah taksi yang beroperasi tetap 10 (sepuluh) unit, namun tidak terbatas kepada 10 (sepuluh) unit taksi yang telah ditemplei stiker bandara, melainkan diperbolehkan kepada unit taksi lainnya yang berada di bawah naungan PT. Putra Transport Nusantara untuk ikut antri di bandara, dengan pertimbangan agar PT. Putra Transport Nusantara tetap dapat menjaga ketersediaan taksi sesuai kuota yang ditetapkan dan juga bertujuan untuk memperpendek waktu antrian taksi di bandara.-----
4. Bahwa terhadap kedua operator yang tidak kunjung beroperasi tersebut, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah menyampaikan surat pembatalan usaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana dinyatakan dalam Surat PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Nomor AP.I.2274/OB.01.03/ 2009/GMD-B tanggal 3 November 2009 kepada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.
5. Bahwa pada Pemeriksaan Lanjutan tanggal 12 Oktober 2009, Perusda Maros menyatakan pernah mengajukan permohonan ke PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin untuk dapat beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. Terhadap permohonan tersebut, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin menerbitkan Persetujuan Izin Operasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin bagi Perusda Maros, namun sampai saat Pemeriksaan Lanjutan dilakukan, Izin Operasi angkutan sewa bagi

Perusda Maros dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan belum terbit. -----

6. Bahwa terhadap Perusda Maros yang belum mendapatkan Izin Operasi tersebut, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah menindaklanjuti untuk penghentian usaha sementara di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagaimana dinyatakan dalam Surat PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Nomor AP.I.2274/OB.01.03/2009/GMD-B tanggal 3 November 2009 kepada Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----

10.3 FAKTA LAIN (*Vide* Bukti A16, A58, B6, B8, B15, B17, B18, dan B23); -----

1. Bahwa pada tanggal 13 Mei 2009, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin dan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan telah melakukan secara simbolis pemasangan stiker taksi bandara pada beberapa operator taksi lain. -----
2. Bahwa pada Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 7 September 2009, Kopsidara menyatakan seharusnya yang dapat masuk ke Bandara Internasional Sultan Hasanuddin adalah operator angkutan taksi yang sudah memiliki Izin Operasi taksi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, seperti: PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, dan Kopsidara, namun faktanya terdapat beberapa angkutan sewa yang beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, meskipun belum memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, seperti: PT. Bandar Avia Mandiri (yang dimiliki mantan pensiunan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin), CV. Anugerah Karya (dikenal dengan taksi Herson, yang dimiliki oleh Pejabat Polda Sulawesi Selatan), Perusda Maros (yang dimiliki oleh Badan Usaha Milik Daerah Pemerintah Kabupaten Maros), dan Primkopau Lanud Hasanuddin (yang dimiliki oleh Angkatan Udara Lanud Hasanuddin). Keberadaan angkutan sewa, menurut Kopsidara, secara tidak langsung mempengaruhi kelangsungan hidup Kopsidara di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----
3. Bahwa pada Pemeriksaan Pendahuluan tanggal 7 September 2009, PT. Lima Muda Nusantara menyatakan sudah mengajukan permohonan untuk dapat beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin kepada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin, namun tidak

- pernah ada tindak lanjutnya. PT. Lima Muda Nusantara juga mengeluhkan tingginya biaya operasional untuk berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin yang tidak sebanding dengan hasil pendapatan yang diperoleh. --
4. Bahwa pada Pemeriksaan Lanjutan tanggal 16 November 2009, PT. Bosowa Utama menyatakan prospek bisnis taksi bandara masih cukup terbuka. Berdasarkan simulasi, PT. Bosowa Utama menyatakan mampu memperoleh keuntungan sebesar Rp. 26.000.000,- (dua puluh enam juta rupiah) selama sebulan, dengan mengandalkan jumlah 10 (sepuluh) unit taksi yang beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----
  5. Bahwa pada Pemeriksaan Lanjutan tanggal 16 November 2009, PT. Bandar Avia Mandiri menyatakan idealnya PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin mengizinkan 25 (dua puluh lima) unit mobil untuk dapat menutupi biaya operasional pengoperasian angkutan sewa di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----
  6. Bahwa pada Pemeriksaan Lanjutan tanggal 16 November 2009, CV. Anugerah Karya menyatakan telah masuk ke Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sejak tahun 2005 sebagai penyedia angkutan sewa. Pada tahun 2009, CV. Anugerah Karya mendapatkan kesempatan berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebagai penyedia jasa angkutan sewa dan angkutan taksi. Sebagai penyedia jasa angkutan taksi, CV. Anugerah Karya mendapatkan 5 (lima) Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, sedangkan sebagai penyedia jasa angkutan sewa, CV. Anugerah Karya belum memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----
  7. Bahwa pada Pemeriksaan Lanjutan tanggal 7 Desember 2009, PT. Gowa Makassar Taksi menyatakan memiliki niat untuk dapat beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, namun mengingat adanya pembatasan jumlah unit taksi dan beban biaya operasional yang harus ditanggung, PT. Gowa Makassar Taksi merasa keberatan. PT. Gowa Makassar Taksi belum pernah mengajukan permohonan kepada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin untuk dapat berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----
  8. Bahwa pada tanggal 24 November 2009, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin melalui Surat Nomor AP.I.2482/KB.03.03/2009/GMD –B, Perihal: Operasional Angkutan Darat, meminta Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan untuk membuka pengoperasian pelayanan taksi bandara tanpa membatasi jumlah, dengan

ketentuan pengelola taksi sudah memenuhi syarat yang telah ditetapkan Gubernur Sulawesi Selatan, namun sampai Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan ini dibuat, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan belum menanggapi permintaan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin tersebut. -----

#### 10.4 TANGGAPAN PT. ANGKASA PURA I (PERSERO) (*Vide* Bukti A59) -----

PT. Angkasa Pura I (Persero) dalam suratnya kepada Tim Pemeriksa Nomor AP.I.3486/ KB.03/2009/ROH-B, Perihal: Penjelasan Tertulis & Dokumen Pendukung, menjelaskan tanggapan terhadap Dugaan Pelanggaran Pasal 17, Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dituduhkan kepada PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin, sebagai berikut:-----

##### A. Terhadap Pasal 17-----

1. Dasar hukum PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Internasional Sultan Hasanuddin menerapkan biaya operasional angkutan darat, sebagai berikut: -----

- a. Biaya sewa ruangan Rp. 165.000,-/M<sup>2</sup>/bulan, didasarkan pada Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.53/KU.07.02/2009 tentang Tarif Sewa Ruangan di Lingkungan Bandar Udara yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero). -----
- b. Biaya retribusi Rp. 6.000,-/buka pintu angkutan taksi/sewa, sebenarnya merupakan pungutan konsesi atas kerjasama usaha operator taksi/sewa dengan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, didasarkan pada Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor 49/KU.02.02.4/2002 tentang Pungutan Konsesi di Bandar Udara yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) untuk jenis usaha “*Land Transport Service*”. -----
- c. Biaya retribusi/pungutan konsesi bus Damri, didasarkan pada Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor 49/KU.02.02.4/2002 tentang Pungutan Konsesi di Bandar Udara yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero) untuk jenis usaha “*Land Transport Service*”, dan besarnya telah disesuaikan berdasarkan perhitungan jumlah penumpang per rit dikali tarif per penumpang sesuai surat AP.I.1718/KB.03.03/2009/ GMD-B.-----

- d. Biaya stiker bandara Rp. 500.000,-/kendaraan, dikenakan sekali selama armada/kendaraan tersebut berusaha di bandara. Biaya stiker merupakan biaya penggantian oleh operator angkutan taksi/sewa resmi bandara, didasarkan pada Pasal 29 dan Pasal 30 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003, serta izin prinsip yang diterbitkan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.-----
- e. Tarif parkir berlangganan selama 1 (satu) tahun Rp. 500.000,-/kendaraan, didasarkan pada Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.51/KU.20.6/2005 tentang Tarif Parkir/Masuk Pelataran Parkir di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.-----
- f. Biaya-biaya yang dibebankan kepada operator angkutan darat sudah sesuai dengan aturan pentarifan yang berlaku. Penetapan biaya yang dikenakan kepada operator angkutan darat berlaku sama untuk setiap operator. -----

B. Terhadap Pasal 19 huruf (a) -----

- 1. Bahwa tidak ada upaya dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin untuk menolak dan/atau menghalangi pelaku usaha taksi tertentu untuk melakukan kegiatan usaha di bandara. -----
- 2. Hal tersebut terbukti dengan telah dikeluarkannya Surat Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor AP.I.499/OP.90.2.5/2008/DU-B tanggal 12 Februari 2008, Perihal: Pembebasan Taksi Masuk Bandara, yang pada pokoknya menyampaikan arahan kepada para General Manager di seluruh bandara PT. Angkasa Pura I (Persero) untuk segera membuka pengoperasian taksi di bandara. -----
- 3. Surat Direksi tersebut kemudian ditindaklanjuti oleh General Manager Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dengan mengeluarkan Surat Nomor AP.I.852/OP.90.2.5/2008/GMD tanggal 4 April 2008, Perihal: Surat Pemberitahuan Kepada Beberapa Operator Taksi, yang pada pokoknya menyampaikan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin membuka kesempatan berusaha di bidang sarana transportasi bandara. Surat tersebut disampaikan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin kepada operator taksi yang telah menyatakan minat untuk berusaha di bidang sarana transportasi bandara.-
- 4. Munculnya nama-nama 7 (tujuh) operator angkutan darat dalam rekomendasi, adalah berdasarkan data permohonan yang telah masuk ke

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan untuk mendapatkan Izin Operasi di lingkungan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.-----

5. Bahwa Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang berwenang untuk menerbitkan Izin Operasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, bukan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin hanya bisa memberikan rekomendasi Izin Berusaha kepada pihak operator angkutan darat sebagai salah satu syarat kelengkapan administrasi dalam penerbitan Izin Operasi sebagaimana disyaratkan dalam Izin Prinsip Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan kepada operator angkutan darat (sesuai ketentuan Pasal 64 *jo.* Pasal 67 ayat (4) KM Nomor 35 Tahun 2003). -----
  6. PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin pernah mengundang beberapa operator angkutan taksi, namun beberapa operator (termasuk PT. Lima Muda) tidak menghadirinya.-----
  7. Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menyatakan tidak menolak, menghambat dan/atau menghalangi pelaku usaha taksi tertentu untuk melakukan kegiatan usaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----
- C. Terhadap Pasal 19 huruf (c) -----
1. Pada prinsipnya, peredaran taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar didasarkan pada kajian *load factor* penumpang (perhitungan mekanisme penetapan kebutuhan dan penambahan jumlah angkutan taksi pada wilayah operasi yang sudah tertutup berdasarkan hasil kajian teknis) yang merupakan dasar perhitungan jumlah armada taksi yang perlu disiapkan atau dibutuhkan oleh bandar udara. Hal ini dimaksudkan agar dalam pelaksanaan pelayanan operasional di bandara, khususnya bagi pengguna jasa, dapat dilayani dengan tetap memperhatikan estetika bandara dengan tidak mengurangi tingkat kenyamanan kepada penumpang, pengunjung, dan pengantar. -----
  2. Dalam hal ini, diinformasikan kembali bahwa pengkajian teknis *load factor* penumpang merupakan kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. Sebagai contoh dalam penerapannya, perlu kami sampaikan Surat Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 550/551.11-127/2008 tanggal 30 Oktober 2008, Perihal: Permintaan



Data, yang pada pokoknya menyampaikan bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tidak diperkenankan memberikan rekomendasi kepada perusahaan angkutan untuk beroperasi di bandara sebelum ada hasil kajian jumlah kebutuhan kendaraan yang beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----

3. Berdasarkan hal-hal tersebut diatas, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menyatakan tidak ada upaya untuk membatasi peredaran dan/atau penjualan barang dan/atau jasa pelaku usaha taksi tertentu untuk melakukan kegiatan usaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----

D. Terhadap Pasal 19 huruf (d) -----

1. Bahwa pada prinsipnya, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah membuka kesempatan berusaha bagi operator-operator taksi di bandara. Dengan dibukanya kesempatan pengoperasian taksi serta angkutan sewa di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin tanpa membeda-bedakan satu dengan yang lain. -----
2. Penetapan jumlah kuota taksi bagi masing-masing operator taksi, pada dasarnya adalah merupakan kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan sesuai dengan ketentuan Pasal 64 *jo.* Pasal 76 *jo.* Pasal 77 ayat (3) KM 35 Tahun 2003, dan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin pada prinsipnya tidak berwenang menentukan jumlah armada operator angkutan darat. -----
3. Penetapan jumlah kuota taksi dengan pembagian sejumlah 185 (seratus delapan puluh lima) unit taksi Kopsidara, 62 (enam puluh dua) unit tambahan, yang terdiri dari 7 (tujuh) perusahaan, yaitu: masing-masing 10 (sepuluh) unit bagi PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, CV. Anugerah Karya, PT. Bandar Avia Mandiri, dan Perusda Maros, serta 2 (dua) unit bus Perum Damri, adalah sesuai dengan hasil perhitungan kajian teknis dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang didasarkan pada *load factor* jumlah penumpang yang ada. Apabila terjadi kenaikan permintaan Izin Operasi dan Izin Berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, tidak tertutup kemungkinan akan dilakukan evaluasi kajian teknis ulang setelah 6 (enam) bulan ke depan, guna melihat

perkembangan *load factor* yang terjadi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----

4. Menanggapi dugaan diskriminasi PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin yang membatasi jumlah kuota 7 (tujuh) angkutan darat yang baru, diberikan kesempatan masuk ke bandara masing-masing sebanyak 10 (sepuluh) unit bagi angkutan taksi/sewa, dan 2 (dua) unit bagi bus Perum Damri, sedangkan terhadap Kopsidara tidak dibatasi, PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menjelaskan pertimbangan latar belakang sejarah, dimana pada awalnya hanya ada taksi Kopsidara yang melayani jasa angkutan darat.-----
- E. Tentang Tarif Taksi Bandara -----
  1. Tarif yang digunakan dalam rangka operasional taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin berlaku 2 (dua) aturan, yaitu: Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 6 Tahun 2008 (d/h. Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 23 Tahun 2005) tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Taksi dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan, Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) dan Mobil, Bus Umum Trayek Makassar-Sungguminasa yang mengatur setiap taksi bandara harus menggunakan sistem zonasi, dan Pasal 29 ayat (2) butir c Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum yang mengatur setiap taksi harus menggunakan argometer.-----
  2. Sesuai dengan hasil rekomendasi Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Hasanuddin, menyatakan semua operator taksi yang beroperasi harus menggunakan argometer setelah ada peremajaan 100 (seratus) taksi Kopsidara dan/atau setelah tanggal 31 Desember 2010. ----
  3. Terkait dengan adanya pemberlakuan 2 (dua) aturan di bidang pentarifan jasa taksi, PT. Angkasa Pura I (Persero) memandang kondisi ini dapat menyebabkan persaingan usaha yang timpang diantara para operator taksi, sehingga PT. Angkasa Pura I (Persero) perlu mengevaluasi kembali peraturan terkait.-----

## 10.5 ANALISIS-----

Berdasarkan fakta-fakta yang diperoleh selama Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa menilai hal-hal sebagai berikut: -----

- A. Tentang Pasar Bersangkutan -----
1. Bahwa pasar bersangkutan menurut Pasal 1 angka (10) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah *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.* -----
  2. Bahwa *geographical market* dalam Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan ini adalah tempat domisili hukum PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin di Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. -----
  3. Bahwa *product market* dalam Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi. -----
  4. Bahwa dengan demikian pasar bersangkutan dalam perkara ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi yang dilaksanakan oleh operator taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan. -----
- B. Tentang Penyelenggaraan Taksi di Bandara -----
1. Bahwa penyelenggaraan angkutan taksi diatur melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Keputusan Menteri Nomor KM 35 Tahun 2003 tersebut tidak membedakan taksi umum dan taksi bandara. -----
  2. Bahwa berdasarkan Pasal 64 ayat (1) *jo.* Pasal 76 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 dinyatakan angkutan taksi dapat beroperasi di bandara bila telah mendapat Izin Operasi dari Gubernur dalam hal ini diwakili oleh Dinas Perhubungan Provinsi. -----
  3. Bahwa berdasarkan data tahun 2008 Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan menyatakan terdapat 8 (delapan) operator taksi yang mendapat Izin Operasi di Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Lima Muda Nusantara, Puskud Hasanuddin, PT. Lima Muda Mitra, Gowata Taksi, Kopsidara, Gowa Makassar Taksi, dan PT. Putra Transport Nusantara. -----
  4. Bahwa dari 8 (delapan) operator taksi tersebut, hanya 3 (tiga) operator taksi yang dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: Kopsidara, PT. Bosowa Utama, dan PT. Putra Transport Nusantara, sedangkan 5 (lima) operator taksi lainnya tidak dapat beroperasi karena tidak mendapat Persetujuan Izin

- Operasi dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Udara Internasional Sultan Hasanuddin.-----
5. Bahwa Persetujuan Izin Operasi dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin mengacu kepada Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, yang pada pokoknya menyatakan operator taksi dapat beroperasi di bandara bila telah mendapat Izin Berusaha dari PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.-----
  6. Bahwa Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin memberikan izin kepada 8 (delapan) operator angkutan darat, yang terdiri dari: Kopsidara (angkutan taksi), PT. Bosowa Utama (angkutan taksi), PT. Putra Transport Nusantara (angkutan taksi), Primkopau Lanud Hasanuddin (angkutan taksi), CV. Anugerah Karya (angkutan taksi atau sewa), PT. Bandar Avia Mandiri (angkutan sewa), Perusda Maros (angkutan sewa), dan Perum Damri (angkutan bus bandara).-----
  7. Bahwa dari 5 (lima) operator angkutan taksi yang memiliki izin operasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, terdapat 4 (empat) operator angkutan taksi yang belum memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu: CV. Anugerah Karya, PT. Bandar Avia Mandiri, Perusda Maros, dan Primkopau Lanud Hasanuddin.-----
  8. Bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin memberikan Izin Berusaha bagi operator taksi/sewa di bandara hanya kepada operator taksi yang mengajukan surat permohonan izin operasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.----
  9. Bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin tidak pernah mengundang operator taksi di Sulawesi Selatan untuk menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin.-----
  10. Bahwa Tim Pemeriksa menilai PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah menghambat operator taksi lainnya untuk dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.-----

11. Bahwa Tim Pemeriksa berpendapat PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin diindikasikan melanggar Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang berbunyi: *“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: a. menolak dan/atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan”*.-----

C. Tentang Tarif Taksi Bandara -----

1. Bahwa tarif taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin wajib menggunakan tarif zona sesuai Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 62 Tahun 2008 tentang Penyesuaian (Penurunan) Tarif Angkutan Taksi dan Angkutan Sewa dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan serta Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) dan Mobil Bus Umum Trayek Makassar-Sungguminasa.-----

2. Bahwa berdasarkan Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 62 Tahun 2008 terdapat dua jenis taksi, yaitu taksi umum dan taksi bandara. Taksi umum menggunakan tarif berdasarkan argometer, sedangkan taksi bandara menggunakan tarif berdasarkan sistem zonasi.-----

3. Bahwa berdasarkan Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dinyatakan semua operator taksi harus menggunakan argometer setelah ada peremajaan 100 taksi bandara dan/atau setelah tanggal 31 Desember 2010. -----

4. Bahwa Tim Pemeriksa menilai pemberlakuan dua mekanisme penentuan tarif ini menimbulkan kondisi persaingan usaha yang timpang diantara operator taksi. -----

D. Tentang Pembagian Kuota Taksi-----

1. Bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin mengikuti Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/ KAD-HND/09 yang menetapkan kuota taksi bagi masing-masing operator taksi/sewa di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 10 (sepuluh) unit, sedangkan terhadap Kopsidara tidak ada pembatasan kuota taksi. -----

2. Bahwa alasan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin membagi kuota taksi adalah untuk tidak mengganggu keberadaan operasional taksi yang telah ada di bandara yang berjumlah 185 (seratus delapan puluh lima) unit milik taksi Kopsidara. -----
  3. Bahwa Tim Pemeriksa menilai PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah melakukan pembatasan peredaran unit taksi di bandara dan juga telah melakukan praktek diskriminasi terhadap operator taksi lain di bandara selain taksi Kopsidara. -----
  4. Bahwa Tim Pemeriksa berpendapat PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin diindikasikan melanggar Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang berbunyi: *“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: c) membatasi peredaran dan atau penjualan barang dan atau jasa pada pasar yang bersangkutan dan d) melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu”*. -----
- E. Tentang Penetapan Biaya Operasional Angkutan Darat di Bandara -----
1. Bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dalam suratnya kepada 7 (tujuh) operator angkutan darat, yaitu: PT. Bandar Avia Mandiri, Perusda Maros, CV. Anugerah Karya, Primkopau Lanud Hasanuddin, PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, dan Perum Damri, Perihal: Persetujuan Izin Operasi Angkutan Darat di Bandara, menetapkan biaya operasional angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, sebagai berikut:-----
    - a. biaya sewa loket tiket: Rp. 165.000,-/M<sup>2</sup>/bulan kepada operator taksi/sewa dan operator bus Damri (total luas dihitung 2 M<sup>2</sup>).-----
    - b. biaya retribusi: Rp. 6.000,-/sekali buka pintu kepada operator taksi/sewa dan Rp. 50.000,-/sekali rit kepada operator bus Damri.-----
    - c. biaya stiker bandara: Rp. 500.000,-/kendaraan. -----
    - d. biaya parkir berlangganan selama 1 tahun periode 2009: Rp. 500.000,-/ kendaraan (belum termasuk PPN 10%).-----
  2. Bahwa berdasarkan data Laporan Monitoring KPPU mengenai Dugaan Praktek Monopoli dalam Pelayanan Jasa Taksi Bandara yang Dilakukan

oleh Koperasi Taksi Bandara (Kopsidara) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, tanggal 4 Juni 2009, dinyatakan hasil evaluasi *load factor* di bandara saat ini masih di bawah normal dengan *load factor* 3.5 rit/kendaraan/hari dengan hasil pendapatan bersih  $\pm$  Rp. 33.663,-/kendaraan/hari (total pendapatan – total pengeluaran = 3.5 rit x Rp. 175.000,- = Rp. 262.500,- – Rp. 228.663,-), sedangkan *load factor* yang normal adalah 6 rit/kendaraan/hari x Rp. 75.000,- = Rp. 450.000,- – Rp. 228.663,- = Rp. 221.333,-/kendaraan/hari).-----

3. Bahwa selanjutnya data dalam Laporan Monitoring KPPU tersebut menyatakan apabila terjadi penambahan jumlah kendaraan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin sebanyak 70 unit (7 operator x 10 unit), maka jumlah angkutan taksi menjadi 245 unit (175 unit + 70 unit) dengan *load factor* 2-3 rit/kendaraan/hari (175 unit x 3.5 rit = 613 orang penumpang dibagi 245 unit), sehingga kerugian yang dialami oleh setiap kendaraan angkutan taksi sebesar Rp. 3.663,-/kendaraan/hari dengan rincian total pendapatan dikurangi total biaya operasional = 3 rit x Rp. 75.000,- = Rp. 225.000,- – Rp. 228.000,- = - Rp. 3.663,-/kendaraan/hari.-----
4. Bahwa dalam Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa mendapatkan beberapa keluhan/keberatan dari operator taksi mengenai besaran pengenaan biaya operasional yang dibebankan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, seperti: PT. Putra Transport Nusantara, PT. Lima Muda Nusantara, dan PT. Gowa Makassar Taksi. Kebijakan pembagian kuota 10 (sepuluh) unit taksi untuk masing-masing operator taksi dinilai tidak dapat menutupi biaya operasional taksi bandara yang harus dibayar.-----
5. Bahwa berdasarkan data Laporan Monitoring KPPU dan keterangan saksi operator taksi tersebut, dapat dihitung besaran biaya operasional yang harus dikeluarkan masing-masing operator angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) untuk menyediakan jasa layanan angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dinilai memberatkan.-----
6. Bahwa Tim Pemeriksa menilai PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin telah melakukan praktek monopoli dengan menetapkan biaya operasional angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*).-----

7. Bahwa Tim Pemeriksa berpendapat PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin diindikasikan melanggar Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang berbunyi: *“(1) Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat; (2) Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), apabila: a. Barang dan/atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau b. Mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan/atau jasa yang sama; atau c. Satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu”*.-----

#### 10.6 KESIMPULAN -----

Berdasarkan analisis terhadap fakta-fakta dan alat bukti berupa Keterangan Terlapor, Keterangan Saksi, Surat dan atau Dokumen, serta Petunjuk yang diperoleh selama Pemeriksaan Lanjutan, Tim Pemeriksa berkesimpulan telah ditemukan bukti kuat pelanggaran Pasal 17, Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang Dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terkait Jasa Pelayanan Taksi.-----

11. Menimbang bahwa atas Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan, Majelis Komisi telah menerima tanggapan dari Terlapor yang pada pokoknya menyatakan (*vide*, dokumen pembelaan Terlapor): -----

11.1 Bahwa Terlapor menyatakan mengenai Ijin Prinsip Penyelenggaraan Taksi, Penentuan Tarif, dan Kuota Taksi di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar, merupakan kewenangan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, sebagaimana diatur dalam peraturan/ketentuan sebagai berikut: -----

11.1.1 Pemberian Ijin Prinsip dan Ijin Operasi Taksi diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, Pasal 76 ayat (1) huruf b diatur tentang Kewenangan Pemberian Izin Operasi Taksi di Bandara;-----

11.1.2 Tarif Taksi di Bandara diatur dalam Peraturan Gubernur Nomor 62 Tahun 2008 tentang Penyesuaian (Penurunan) Tarif Angkutan Taksi dan Angkutan Sewa dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan serta



- Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) dan Mobil Bus Umum Trayek Makassar-Sungguminasa; -----
- 11.1.3 Penetapan Kuota Taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar ditentukan berdasarkan Kajian Tim yaitu berupa Rekomendasi Tim Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin-Makassar. -----
- 11.1.4 Bahwa Terlapor menyatakan berdasar peraturan/ketentuan tersebut di atas, pada prinsipnya Terlapor tidak memiliki kewenangan memberikan Ijin Penyelenggaraan Taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, termasuk juga Penentuan Tarif dan Kuotanya. --
- 11.1.5 Bahwa Terlapor menyatakan, pada prinsipnya untuk dapat beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, Operator Taksi harus memiliki Ijin Prinsip dan Ijin Operasi yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----
- 11.1.6 Bahwa setelah Ijin Prinsip dan Ijin Operasi dipenuhi, Terlapor dapat mengeluarkan Ijin Berusaha kepada Operator Taksi untuk beroperasi di bandara dengan terlebih dahulu meminta kepada Operator Taksi untuk memenuhi beberapa persyaratan administratif yang diperlukan. --
- 11.1.7 Bahwa dalam pelaksanaannya, Ijin Berusaha ini direalisasikan dalam bentuk pembuatan Surat Perjanjian Sewa Menyewa Ruangan dengan konsesi antara Terlapor dengan Operator Taksi. -----
- 11.1.8 Bahwa berdasarkan hal tersebut di atas, maka pada prinsipnya Terlapor akan menerima Operator Taksi untuk berusaha di bandara setelah Operator Taksi tersebut memperoleh Ijin Prinsip dan Ijin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----
- 11.1.9 Bahwa pada prinsipnya, Terlapor tidak berkewajiban mengundang Operator Taksi di Sulawesi Selatan untuk Menyediakan Layanan Jasa Taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. -----
- 11.1.10 Bahwa Pemberian Ijin Prinsip dan Ijin Operasi Penyelenggaraan Taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar bukan merupakan kewenangan Terlapor, melainkan kewenangan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----
- 11.1.11 Bahwa system prosedur kegiatan usaha di lingkungan perusahaan Terlapor diatur dengan Keputusan Direksi PT Angkasa Pura I (persero) Nomor KEP.105/KU.20.2.4/2003 yang dilengkapi dengan KEP.59/KU.20.2.4/2004 dan KEP.74/KU.20/2006 tentang kegiatan usaha penunjang Bandar Udara di lingkungan Bandar Udara yang

dikelola oleh Terlapor baik yang terkait dengan kegiatan penerbangan (*aeronautika*) maupun kegiatan Bandar Udara lainnya (*non-aeronautika*), antara lain penyediaan dan/atau penawaran fasilitas komersial Bandar Udara yang diproses melalui system pelelangan atau *beauty contest*.-----\

- 11.1.12 Bahwa pemilihan Operator Taksi di bandara tidak dilakukan dengan metode pemilihan yang diatur dalam KEP.105/KU.20.2.4/2003 beserta aturan perubahannya yang mensyaratkan adanya *beauty contest* atau lelang, sehingga dalam pemilihan Operator Taksi di bandara, Terlapor hanya menindaklanjuti dengan menerima Operator Taksi yang telah memiliki Ijin Prinsip dan Ijin Operasi yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----
- 11.1.13 Bahwa Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) telah membuka pengoperasian taksi masuk bandara melalui Surat Nomor AP.I.499/OP.90.2.5/2008/DU-B tanggal 12 Februari 2008 perihal Pembebasan Taksi Masuk Bandara. -----
- 11.1.14 Bahwa surat tersebut kemudian telah ditindaklanjuti Terlapor dengan menyampaikan pemberitahuan tersebut kepada 6 (enam) Operator Taksi (PT Bosowa Utama, PT Putra Transport Nusantara, PT Lima Muda, Perusahaan Daerah Kabupaten Maros, Kokapura, Koperasi Primer TNI-AU) melalui Surat Nomor AP.I.852/OP.90.2.5/2008/GMD tanggal 4 April 2008 perihal Surat Pemberitahuan. -----
- 11.1.15 Bahwa sebab surat tersebut hanya ditujukan kepada 6 (enam) Operator Taksi, dapat dijelaskan bahwa hal ini dilakukan dengan mengingat Terlapor tidak berkewajiban melakukan pengumuman secara terbuka kepada Operator Taksi untuk berusaha di bandara. Oleh karena itu, sebagai itikad baik dan dukungan nyata terhadap arahan-arahan KPPU untuk membuka kesempatan kepada Operator Taksi lain agar dapat berusaha di bandara, maka Terlapor mengirimkan pemberitahuan tersebut kepada Operator Taksi yang telah menyatakan minat untuk berusaha di bidang sarana transportasi bandara. -----
- 11.1.16 Bahwa penyebutan jumlah maksimal kendaraan jenis sedan yang dapat beroperasi di bandara masing-masing sebanyak 10 (sepuluh) unit untuk setiap operator, hal tersebut tidak bersifat final, mengingat Terlapor tidak memiliki kewenangan untuk menentukan jumlah kuota taksi yang beroperasi di bandara. Oleh karena itu dalam surat tersebut pada butir 2 (dua) diinformasikan oleh Terlapor bahwa untuk pelaksanaannya tetap mengacu kepada peraturan yang berlaku di Dinas

- Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan serta Administrator Bandara selaku pemegang Otoritas Bandara. -----
- 11.1.17 Bahwa Terlapor telah mendapat himbauan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang disampaikan melalui Surat Nomor: 550/551.11-127/2008 tanggal 30 Oktober 2008 perihal Permintaan Data, yang pada pokoknya menyampaikan bahwa untuk menghindari terjadinya penentuan jumlah kendaraan yang tidak sesuai dengan kebutuhan untuk beroperasi di bandara, atau tidak sesuai antara jumlah penyedia jasa angkutan dengan jumlah permintaan jasa angkutan, maka diharapkan agar pihak Angkasa Pura tidak memberikan rekomendasi terhadap perusahaan angkutan sebelum ada hasil kajian dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----
- 11.1.18 Bahwa kemudian dibentuklah Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, yang ditetapkan berdasarkan Keputusan Kepala Kantor Administrator Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar Nomor SK 33 Tahun 2008 tentang Susunan Keanggotaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.-----
- 11.1.19 Bahwa hasil kajian Tim tersebut kemudian dituangkan dalam Rekomendasi Tim Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, yang salah satu poin rekomendasinya pada butir 1 (satu) menetapkan jumlah kebutuhan angkutan darat yang beroperasi di bandara sebagai berikut: -----  
*Menetapkan penambahan jumlah kebutuhan kendaraan angkutan darat yang akan beroperasi di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sebanyak 62 unit (60 unit Taksi/Angkutan Sewa + 2 unit Bus Damri)* -----
- 11.1.20 Bahwa tidak terdapat upaya dari Terlapor untuk menghambat Operator Taksi melakukan kegiatan usaha penyediaan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. Justru melalui Surat Nomor: AP.I.852/OP.90.2.5/2008/GMD tanggal 4 April 2008 perihal Surat Pemberitahuan jo. Surat Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor: AP.499/OP.90.2.5/2008/DU-B tanggal 12 Februari 2008, Terlapor beritikad baik untuk merealisasikan Pembebasan Taksi masuk bandara sebagaimana arahan dari KPPU. Namun demikian mengingat

keterbatasan kewenangan Terlapor, maka itikad tersebut tidak dapat direalisasikan dengan sempurna.-----

- 11.1.21 Bahwa pada prinsipnya penentuan tarif dan pengawasan penggunaan tarif merupakan kewenangan Gubernur yaitu berdasarkan Peraturan Gubernur Nomor 62 Tahun 2008 tentang Penyesuaian (Penurunan) Tarif Angkutan Taksi dan Angkutan Sewa dalam wilayah Provinsi Sulawesi Selatan serta Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) dan Mobil Bus Umum Trayek Makassar-Sungguminasa. -----

Perihal Pengaturan Tarif Angkutan Taksi di Bandara-----

Pasal 1 -----

- (1) Tarif Angkutan Taksi Umum untuk sekali jalan ditentukan berdasarkan jenis tarif sebagai berikut:-----

- a. Tarif Awal : Rp. 5.000,------
- b. Tarif Dasar : Rp. 3.500,-/Kilometer -----
- c. Tarif Waktu : Rp. 35.000,-/Jam-----

- (2) Tarif Angkutan taksi Bandara dan Angkutan Sewa Bandara dengan pelayanan dari Bandara Sultan Hasanuddin ke kota Makassar, Ibukota Kabupaten Maros dan Ibukota Kabupaten Gowa (Sungguminasa) ditetapkan sebagai Zona sebagai berikut: --

- a. Zona I sebesar : Rp. 65.000,-/sekali jalan -----
- b. Zona II sebesar : Rp. 87.000,-/sekali jalan -----
- c. Zona III sebesar : Rp. 100.000,-/sekali jalan -----

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, maka Penetapan Tarif Angkutan Taksi di Bandara Sultan Hasanuddin Makassar diatur melalui Peraturan Gubernur. -----

- 11.1.22 Bahwa pada prinsipnya, pembagian kuota taksi di bandara merupakan kewenangan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yang pelaksanaannya dilakukan oleh Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar ditetapkan berdasarkan Keputusan Kepala Kantor Administrator Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar Nomor SK 33 Tahun 2008 tentang Susunan Keanggotaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.-----

- 11.1.23 Bahwa berdasarkan Lampiran SK 33 Tahun 2008 tersebut, keanggotaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat terdiri dari pihak:
- a. Administrator Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----

- b. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan;-----
- c. Pt Angkasa Pura I (Persero) Kantor Cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar.-----
- 11.1.24 Bahwa adapun tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat secara umum sesuai Diktum Kedua SK 33 Tahun 2008, adalah sebagai berikut: -----
- a. Melakukan kajian teknis terhadap kapasitas angkutan darat yang seharusnya dibutuhkan untuk kepentingan pelayanan umum/pengguna jasa; -----
- b. Menyusun prosedur pemberian perizinan, pentarifan, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku; -----
- c. Menyusun langkah-langkah penertiban, pengaturan kendaraan angkutan darat (taksi, kendaraan sewa) di tempat parkir umum Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----
- d. Menyampaikan laporan dan rekomendasi sebelum masa kerja berakhir kepada Kepala Kantor Administrator Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sebagai regulator dan kepada General Manager PT (Persero) Angkasa Pura I Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sebagai penyelenggara Bandar Udara. -----
- 11.1.25 Bahwa dalam hal pelaksanaan tugas Tim sebagaimana dimaksud butir 2 (dua) di atas, perlu diinformasikan kapasitas masing-masing pihak secara teknis sebagai berikut;-----
- a. Administrator Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, dalam hal ini pihak Administrator Bandara selaku Pejabat Pemegang Fungsi Pemerintah dan Fungsi Koordinasi dari tugas pemerintah di Bandar Udara Umum (sesuai fungsi yang diatur dalam Pasal 1 butir 10 Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor SKEP/47/III/2007), bertindak selaku Pengawas dalam pelaksanaan kegiatan operasional Bandar Udara. --
- b. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan;-----
- Berkapasitas antara lain mengkaji secara teknis kuota kebutuhan angkutan darat;-----
  - Sesuai Risalah Rapat Tim Kajian Teknis Operasional Angkutan Darat tanggal 29 Januari 2009 huruf c butir 2, disampaikan bahwa berdasarkan *hitungan sementara dari Dishub Provinsi*, ditetapkan tambahan jumlah kebutuhan angkutan darat adalah

sebanyak 60 unit (sudah termasuk *rent car* yang telah beroperasi di Bandara) dan Bus sebanyak 2 unit; -----

- Hasil perhitungan sementara tersebut kemudian ditetapkan dalam Rekomendasi Tim Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang hasil Pelaksanaan Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Hasanuddin Makassar, yaitu pada butir 1 (satu) yang berbunyi sebagai berikut: -----

*Menetapkan penambahan jumlah kebutuhan angkutan darat yang akan beroperasi di Bandar Udara Internasional Sultan Hsanuddin Makassar sebanyak 62 unit (60 unit Taksi/Angkutan Sewa + 2 unit Bus Damri)*-----

c. PT. Angkasa Pura I (Persero) Kantor Cabang Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;-----

- Untuk kepentingan pengkajian, PT. Angkasa Pura I Kantor Cabang Bandar Udara Sultan Hasanuddin, Makassar berkapasitas sebagai narasumber dan memberikan *supply* data-data terkait dengan pelaksanaan kegiatan operasional Bandar Udara. -----

11.1.26 Bahwa berdasarkan hal-hal sebagaimana tersebut di atas, terlihat bahwa dalam pelaksanaan tugas Tim, secara teknis, anggota Tim memiliki fungsi dan tugas masing-masing yang saling mendukung. Dalam hal ini perlu kami tegaskan kembali bahwa sesuai Risalah Rapat Tim tanggal 29 Januari 2009 sebagaimana tersebut di atas, *yang berkapasitas menentukan jumlah kuota kebutuhan kendaraan angkutan darat adalah Dinas Perhubungan* dan bukan PT. Angkasa Pura I (Persero) Kantor Cabang Bandara Sultan Hasanuddin Makassar.

11.1.27 Bahwa rekomendasi tersebut merupakan hasil kajian Tim, sehingga apa yang dituangkan dalam rekomendasi tersebut merupakan tanggung jawab bersama sebagai Tim sesuai kapasitasnya masing-masing. -----

11.1.28 Bahwa sebagaimana telah Terlapor sampaikan dalam pemeriksaan-pemeriksaan sebelumnya bahwa dalam teknis pelaksanaan kegiatan taksi bandara diberlakukan standar operasi yang berlaku di bandara sebagai berikut:-----

1. Operator taksi wajib menyediakan loket/*counter* penjualan karcis/tiket dengan ukuran 1 x 1 M2 sesuai estetika bandara; -----

2. Pengenaan biaya sewa tempat loket/*counter* penjualan karcis/tiket *counter* sebesar Rp. 165.000,-/M2/bulan kepada Operator Taksi dan Bus Damri;-----
  3. Pengenaan biaya Rp. 6.000,-/sekali buka pintu kepada Operator Taksi dan Rp. 50.000,-/sekali rit kepada Bus Damri; -----
  4. Operasional taksi dan bus wajib menggunakan stiker resmi bandara dan dikenakan biaya stiker sebesar Rp. 500.000,-/kendaraan dan biaya parkir berlangganan selama 1 (satu) tahun periode 2009 sebesar Rp. 500.000,-/kendaraan (belum termasuk PPN 10%); ----
  5. Melaporkan hasil penjualan atas kegiatan jasa angkutan di bandara setiap bulan kepada Terlapor, selambat-lambatnya tanggal 5 bulan berjalan dengan melampirkan bukti-bukti. -----
- 11.1.29 Bahwa adapun dasar hukum pengenaan biaya operasional di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar, adalah sebagai berikut:-----
1. Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.49/KU.20.2.4/2002 tentang Pungutan Konsesi di Bandara yang dikelola PT Angkasa Pura I (Persero);-----
  2. Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.51/KU.20.6/2005 tentang Tarif/Biaya Parkir Kendaraan Bermotor di Kantor Cabang PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Sultan Hasanuddin Makassar; -----
  3. Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.53/KU.07.02/2009 tentang Tarif Sewa Ruangan di Lingkungan Bandara yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero). -
- 11.1.30 Bahwa biaya-biaya yang dibebankan kepada Operator Taksi tersebut sudah sesuai dengan aturan pentarifan yang berlaku dan menggunakan tarif dasar (*floor price*), serta diberlakukan sama dengan pengguna jasa bandara lainnya. -----
- 11.1.31 Bahwa perihal Tuduhan Dugaan Pelanggaran Pasal 17, pada prinsipnya, biaya-biaya yang dibebankan Terlapor kepada Operator Taksi sudah sesuai dengan aturan pentarifan yang berlaku dan menggunakan tarif dasar (*floor price*), serta diberlakukan sama dengan pengguna jasa bandara lainnya. -----
- 11.1.32 Bahwa mengenai terdapat Operator Taksi yang mengalami kerugian dalam pengoperasian taksi, tidak serta diakibatkan dari penetapan biaya operasional yang terlalu tinggi/berlebihan (*excessive price*), akan tetapi dapat diakibatkan oleh faktor lain misalnya faktor pemberian pelayanan yang dilakukan oleh Operator Taksi kepada konsumen dan

lain sebagainya. Sehingga dalam hal ini, tidak tepat apabila kemudian Terlapor diindikasikan telah melakukan praktek monopoli sebagaimana diatur dalam Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999. -----

- 11.1.33 Bahwa perihal Tuduhan Dugaan Pelanggaran Pasal 19 huruf (a), pada prinsipnya, Terlapor sangat mendukung dilakukannya pembebasan taksi masuk bandara. Salah satu upaya konkrit yang dilakukan Terlapor adalah dengan mengeluarkan Surat Nomor AP.I.852/OP.90.2.5/2008/GMD tanggal 4 April 2008 perihal Surat Pemberitahuan jo. Surat Direksi PT Angkasa Pura I (Persero) Nomor AP.I.499/OP.90.2.5/2008/DU-B tanggal 12 Februari 2008. Upaya tersebut dilaksanakan dengan tetap mengingat keterbatasan Terlapor dalam hal penyelenggaraan taksi di bandara, sebagaimana telah kami uraikan di atas. Oleh karena itu, Terlapor merasa sangat tidak tepat apabila Terlapor telah menghambat Operator Taksi lainnya untuk dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar, sehingga diindikasikan melanggar Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999. -----
- 11.1.34 Bahwa perihal Tuduhan Dugaan Pelanggaran Pasal 19 huruf (c), pada prinsipnya, peredaran taksi di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar didasarkan pada kajian *load factor* penumpang (perhitungan mekanisme penetapan kebutuhan dan penambahan jumlah angkutan taksi pada wilayah operasi yang sudah tertutup berdasarkan hasil kajian teknis) yang merupakan dasar perhitungan jumlah armada taksi yang perlu disiapkan atau dibutuhkan oleh bandara. Hal ini dimaksudkan agar dalam pelaksanaan pelayanan operasional di bandara, khususnya bagi pengguna jasa, dapat dilayani dengan tetap memperhatikan estetika Bandar Udara dengan tidak mengurangi tingkat kenyamanan dan pelayanan kepada penumpang, pengunjung, dan pengantar.-----
- 11.1.35 Bahwa dalam hal ini, pengkajian teknis *load factor* penumpang merupakan kewenangan Dinas Perhubungan. Sebagai contoh dalam penerapannya, perlu kami sampaikan Surat Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 550/551.11-127/2008 tanggal 30 Oktober 2008 perihal Permintaan Data, yang pada pokoknya menyampaikan bahwa PT. Angkasa Pura I Kantor Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar tidak diperkenankan memberikan rekomendasi kepada perusahaan angkutan untuk



beroperasi di bandara sebelum ada hasil kajian jumlah kebutuhan kendaraan yang beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan. -----

11.1.36 Bahwa perihal Tuduhan Dugaan Pelanggaran Pasal 19 huruf (d), pada prinsipnya, penentuan kuota merupakan kewenangan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang pelaksanaannya dilakukan oleh Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar ditetapkan berdasarkan Keputusan kepala Kantor Administrator Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar Nomor SK 33 Tahun 2008 tentang Susunan Keanggotaan Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar.-----

11.1.37 Bahwa hasil kajian Tim tersebut kemudian dituangkan dalam Rekomendasi Tim Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin, Makassar. Hasil kajian ini kemudian dilaksanakan Terlapor sesuai ketentuan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Dalam hal ini Terlapor tidak berwenang untuk menolak. Sehingga sangat tidak tepat apabila Terlapor diduga telah melanggar ketentuan Pasal 19 huruf (d), yaitu dengan melakukan pembatasan peredaran unit taksi di bandara dan juga telah melakukan praktek diskriminasi terhadap Operator Taksi lain di bandara selain taksi Kopsidara. -----

11.1.38 Bahwa sehubungan dengan hal-hal tersebut di atas, Terlapor memohon kepada Majelis Komisi memutuskan sebagai berikut: -----

- Memutuskan Terlapor tidak terbukti melanggar pasal 17 dan Pasal 19 huruf (a), (c), dan (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; ----
- Dalam hal Majelis Komisi berpendapat lain, maka memohon agar Majelis Komisi memutuskan bahwa perbuatan Terlapor merupakan perbuatan yang dikecualikan sesuai dengan Pasal 51 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999.-----

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

## TENTANG HUKUM

1. Berdasarkan Laporan Hasil Pemeriksaan Lanjutan, surat, dokumen, dan alat bukti lainnya, Majelis Komisi menilai dan menyimpulkan ada tidaknya pelanggaran yang dilakukan oleh para Terlapor sebagai berikut:-----

### 1.1. Tentang Dugaan Pelanggaran -----

- 1.1.1. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL pada pokoknya menyimpulkan bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin melanggar Pasal 17, Pasal 19 huruf a, c, dan d Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang dilakukan oleh PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin terkait Jasa Pelayanan Taksi (Vide A59).-----

### 1.2. Tentang Identitas Terlapor-----

- 1.2.1. Bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar adalah Unit Pelaksana PT. Angkasa Pura I (Persero) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) dan dipimpin oleh seorang General Manager;-----
- 1.2.2. Bahwa Organisasi dan Tata Kerja PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar ditetapkan berdasarkan Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.93/OM.00/2005 tanggal 21 Desember 2005; -----
- 1.2.3. Bahwa PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar memiliki fungsi pengelolaan kegiatan usaha pelayanan jasa kebandarudaraan sesuai dengan pedoman dan kebijaksanaan yang digariskan oleh Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero).-

### 1.3. Tentang Pasar Bersangkutan -----

- 1.3.1. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyatakan pada pokoknya menyatakan Pasar Bersangkutan dalam perkara ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi yang dilaksanakan oleh operator taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;-----
- 1.3.2. Terhadap definisi pasar bersangkutan di atas, Terlapor tidak memberikan tanggapan; -----
- 1.3.3. Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi sependapat dengan kesimpulan Tim Pemeriksa yang menyatakan Pasar Bersangkutan dalam perkara ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi yang dilaksanakan oleh operator taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar.-----

#### 1.4. Tentang Penyelenggaraan Taksi Bandara -----

- 1.4.1. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyatakan penyelenggaraan angkutan taksi bandara diatur melalui Pasal 64 ayat (1) *jo.* Pasal 76 ayat (1) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum (Vide A59); -----
- 1.4.2. Bahwa angkutan taksi bandara dapat beroperasi bila telah mendapat Izin Prinsip dan Izin Operasi dari Gubernur dalam hal ini diwakili oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dan Izin Berusaha dari Terlapor (Vide A59); -----
- 1.4.3. Bahwa berdasarkan data Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2008 dinyatakan terdapat 8 (delapan) operator taksi yang mendapat Izin Operasi di Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Lima Muda Nusantara, Puskud Hasanuddin, PT. Lima Muda Mitra, Gowata Taksi, Kopsidara, Gowa Makassar Taksi, dan PT. Putra Transport Nusantara (Vide A59); -----
- 1.4.4. Bahwa dari 8 (delapan) operator taksi tersebut, hanya 3 (tiga) operator taksi yang dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: Kopsidara, PT. Bosowa Utama, dan PT. Putra Transport Nusantara, sedangkan 5 (lima) operator taksi lainnya tidak dapat beroperasi karena tidak mendapat Persetujuan Izin Operasi/Izin Berusaha dari Terlapor (Vide A59);-----
- 1.4.5. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyimpulkan Terlapor telah menghambat operator taksi lainnya untuk dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar (Vide A59); ---
- 1.4.6. Bahwa Terlapor dalam tanggapan dan/atau pembelaannya menyatakan tidak berkewajiban mengundang operator taksi di Sulawesi Selatan untuk menyediakan layanan jasa taksi di bandara, karena pemberian Izin Prinsip dan Izin Operasi taksi bandara bukan merupakan kewenangan Terlapor, melainkan kewenangan dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan (Vide A60); -----
- 1.4.7. Bahwa Terlapor dalam tanggapan dan/atau pembelaannya menambahkan akan menerima operator taksi untuk berusaha di bandara setelah operator taksi tersebut memperoleh Izin Prinsip dan Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan (Vide A60);-----
- 1.4.8. Bahwa fakta dalam LHPL dinyatakan terdapat 5 (lima) operator angkutan taksi yang beroperasi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu:

Kopsidara, PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya (Vide A59);-----

- 1.4.9. Bahwa dari 5 (lima) operator angkutan taksi bandara tersebut, terdapat 2 (dua) operator angkutan taksi bandara yang belum memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu: Primkopau Lanud Hasanuddin dan CV. Anugerah Karya (Vide A59); -----
- 1.4.10. Bahwa Majelis Komisi sependapat dengan kesimpulan Tim Pemeriksa dalam LHPL yang menyatakan Terlapor telah menghambat operator taksi lainnya untuk dapat menyediakan layanan jasa taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar (Vide A59). -----

#### **1.5. Tentang Tarif Taksi Bandara-----**

- 1.5.1. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyatakan tarif taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin wajib menggunakan tarif zona berdasarkan Peraturan Gubernur Sulawesi Selatan Nomor 62 Tahun 2008 tentang Penyesuaian (Penurunan) Tarif Angkutan Taksi dan Angkutan Sewa dalam Wilayah Provinsi Sulawesi Selatan serta Mobil Penumpang Umum (Mikrolet) dan Mobil Bus Umum Trayek Makassar-Sungguminasa (Vide A59); -----
- 1.5.2. Bahwa dari 5 (lima) operator taksi bandara, 1 (satu) operator menggunakan tarif zona, yaitu: Kopsidara, sedangkan 4 (empat) operator lainnya, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya menggunakan argometer (Vide A59);-----
- 1.5.3. Bahwa Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KAD-HND/09 tentang Hasil Pelaksanaan Tugas Tim Pengkajian Teknis Angkutan Darat di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin menyatakan semua operator taksi harus menggunakan argometer setelah ada peremajaan 100 (seratus) taksi bandara dan/atau setelah tanggal 31 Desember 2010 (Vide A59); -----
- 1.5.4. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyimpulkan pemberlakuan dua mekanisme penentuan tarif ini menimbulkan kondisi persaingan usaha yang timpang diantara operator taksi (Vide A59);-----
- 1.5.5. Bahwa Terlapor dalam tanggapan dan/atau pembelaannya menyatakan bahwa penetapan tarif angkutan taksi bandara diatur melalui Peraturan Gubernur Nomor 62 Tahun 2008 (Vide A60);-----
- 1.5.6. Bahwa Majelis Komisi sependapat dengan kesimpulan Tim Pemeriksa dalam LHPL yang menyatakan pemberlakuan dua mekanisme penentuan

tarif ini menimbulkan kondisi persaingan usaha yang timpang diantara operator taksi. -----

#### **1.6. Tentang Pembagian Kuota Taksi -----**

- 1.6.1. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyatakan Terlapor dengan mengacu kepada Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KAD-HND/09, menetapkan kuota taksi bagi masing-masing operator taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya sebanyak 10 (sepuluh) unit, sedangkan terhadap Kopsidara tidak ada pembatasan kuota taksi (Vide A59);-----
- 1.6.2. Bahwa alasan Terlapor membagi kuota taksi adalah untuk tidak mengganggu keberadaan operasional taksi yang telah ada di bandara yang berjumlah 185 (seratus delapan puluh lima) unit milik taksi Kopsidara (Vide A59);-----
- 1.6.3. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyatakan Terlapor telah melakukan pembatasan peredaran unit taksi di bandara dan juga telah melakukan praktek diskriminasi terhadap operator taksi lain di bandara selain taksi Kopsidara (Vide A59);-----
- 1.6.4. Bahwa Terlapor dalam tanggapan dan/atau pembelaannya menyatakan yang memiliki kapasitas untuk menentukan jumlah kuota kebutuhan kendaraan angkutan darat adalah Dinas Perhubungan berdasarkan Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis yang terdiri dari Terlapor, Administrator Bandara, dan Dinas Perhubungan, sehingga apa yang dituangkan dalam rekomendasi tersebut merupakan tanggung jawab bersama Tim sesuai kapasitasnya masing-masing (Vide A60);-----
- 1.6.5. Bahwa Terlapor dalam tanggapan dan/atau pembelaannya menambahkan telah memiliki itikad baik untuk merealisasikan pembebasan taksi masuk bandara dengan menerbitkan surat pemberitahuan kepada operator taksi bandara untuk dapat menambah unit taksi di bandara sebagaimana arahan dari KPPU (Vide A60);-----
- 1.6.6. Bahwa Majelis Komisi sependapat dengan kesimpulan Tim Pemeriksa yang menyatakan tindakan Terlapor yang membatasi peredaran dan/atau penjualan barang dan/atau jasa pada pasar bersangkutan yang sama dilakukan Terlapor dengan cara membatasi peredaran unit taksi operator taksi bandara, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara,

Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya masing-masing sebanyak 10 (sepuluh) unit; -----

1.6.7. Bahwa berkaitan dengan tindakan pembatasan tersebut, Majelis Komisi juga berpendapat sebagai berikut: -----

1.6.7.1. Bahwa latar belakang tindakan pembatasan tersebut adalah terkait dengan rekomendasi hasil kajian Tim Teknis dengan mempertimbangkan *load factor* Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----

1.6.7.2. Bahwa Majelis Komisi memahami tindakan pembatasan tersebut sebagai upaya pengaturan secara bertahap guna menyeimbangkan antara kebutuhan konsumen, keberadaan taksi umum serta kemampuan dan kapasitas Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----

1.6.7.3. Bahwa Majelis Komisi menilai tindakan pembatasan tersebut sebagai tindakan dalam kerangka pengaturan pengelolaan jasa taksi guna menjaga keseimbangan antara *supply* dan *demand*; -----

1.6.8. Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi menilai tindakan pembatasan tersebut masih dapat dibenarkan untuk saat ini; -----

1.6.9. Bahwa Majelis Komisi menilai Terlapor sebagai pengelola jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar telah memberikan perlakuan diskriminatif kepada operator angkutan taksi bandara yang baru, sebab memberlakukan kebijakan pembagian kuota hanya kepada penyedia angkutan taksi bandara yang baru, sedangkan terhadap penyedia angkutan taksi bandara yang lama, yakni Kopsidara, tidak ada pembatasan kuota; -----

1.6.10. Bahwa Majelis Komisi menilai kebijakan Terlapor tersebut menimbulkan hambatan bagi operator angkutan taksi yang baru untuk dapat bersaing dengan operator taksi Kopsidara dalam menyediakan jasa layanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin; -----

1.6.11. Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi menyimpulkan kebijakan Terlapor yang membagi kuota taksi sebagai bentuk perlakuan diskriminatif Terlapor terhadap penyedia jasa layanan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----

## **1.7. Tentang Praktek Diskriminasi Terhadap Pelaku Usaha Tertentu -----**

1.7.1. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyatakan Terlapor dengan mengacu kepada Rekomendasi Tim Pengkajian Teknis Nomor UM.002/33/KAD-HND/09, menetapkan kuota taksi bagi masing-masing operator taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin, yaitu:

PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya sebanyak 10 (sepuluh) unit, sedangkan terhadap Kopsidara tidak ada pembatasan kuota taksi; -----

1.7.2. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyatakan Terlapor sebagai pengelola jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar telah memberikan perlakuan diskriminatif kepada operator angkutan taksi bandara yang baru, sebab memberlakukan kebijakan pembagian kuota hanya kepada penyedia angkutan taksi bandara yang baru, sedangkan terhadap penyedia angkutan taksi bandara yang lama, yakni Kopsidara, tidak ada pembatasan kuota; -----

1.7.3. Bahwa Majelis Komisi tidak sependapat dengan kesimpulan Tim Pemeriksa dalam LHPL yang menyatakan pemberlakuan kebijakan pembagian kuota adalah bentuk perlakuan diskriminatif Terlapor kepada operator angkutan taksi bandara yang baru; -----

1.7.4. Bahwa Majelis Komisi menilai perlakuan diskriminatif Terlapor justru terjadi saat Terlapor memberikan kesempatan berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin hanya kepada 3 (tiga) dari 8 (delapan) operator angkutan taksi yang sudah memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu: Kopsidara, PT. Bosowa Utama, dan PT. Putra Transport Nusantara, sedangkan terhadap 5 (lima) operator lainnya, yakni: PT. Lima Muda Nusantara, Puskud Hasanuddin, PT. Lima Muda Mitra, Gowata Taksi, dan Gowa Makassar, tidak diberikan; -----

1.7.5. Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi menyimpulkan kebijakan Terlapor yang memberikan kesempatan berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin hanya kepada 3 (tiga) dari 8 (delapan) operator angkutan taksi yang sudah mendapatkan Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan adalah sebagai bentuk perlakuan diskriminatif Terlapor terhadap penyedia jasa layanan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----

#### **1.8. Tentang Penetapan Biaya Operasional Taksi di Bandara -----**

1.8.1. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyatakan Terlapor menetapkan biaya operasional angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dengan mengacu kepada Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero), sebagai berikut (Vide A59):-----

1.8.1.1. biaya sewa loket tiket: Rp. 165.000,-/M<sup>2</sup>/bulan kepada operator taksi/sewa dan operator bus Damri (total luas dihitung 2 M<sup>2</sup>); -----

- 1.8.1.2. biaya retribusi: Rp. 6.000,-/sekali buka pintu kepada operator taksi/sewa dan Rp. 50.000,-/sekali rit kepada operator bus Damri;
- 1.8.1.3. biaya stiker bandara: Rp. 500.000,-/kendaraan;-----
- 1.8.1.4. biaya parkir berlangganan selama 1 tahun periode 2009: Rp. 500.000,-/ kendaraan (belum termasuk PPN 10%); -----
- 1.8.2. Bahwa Terlapor menetapkan biaya operasional taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar dengan mengacu kepada ketentuan sebagai berikut (Vide A59):-----
- 1.8.2.1. Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.49/KU.20.2.4/2002 tentang Pungutan Konsesi di Bandara yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero); -----
- 1.8.2.2. Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.51/KU.20.2.6/2005 tentang Tarif/Biaya Parkir Kendaraan Bermotor di Kantor Cabang PT. Angkasa Pura I (Persero) Bandar Udara Hasanuddin Makassar; -----
- 1.8.2.3. Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.53/KU.07.02/2009 tentang Tarif Sewa Ruang di Lingkungan Bandara yang Dikelola PT. Angkasa Pura I (Persero);-----
- 1.8.3. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyatakan terdapat beberapa keluhan/keberatan dari operator taksi mengenai besaran pengenaan biaya operasional yang dibebankan Terlapor, seperti: PT. Putra Transport Nusantara, PT. Lima Muda Nusantara, dan PT. Gowa Makassar Taksi. Kebijakan pembagian kuota 10 (sepuluh) unit taksi untuk masing-masing operator taksi dinilai tidak dapat menutupi biaya operasional taksi bandara yang harus dibayar (Vide A59);-----
- 1.8.4. Bahwa Tim Pemeriksa dalam LHPL menyimpulkan Terlapor telah melakukan praktek monopoli dengan menetapkan biaya operasional angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*) (Vide A59);-----
- 1.8.5. Bahwa Terlapor dalam tanggapan dan/atau pembelaannya menyatakan biaya-biaya yang dibebankan kepada operator taksi sudah sesuai dengan aturan pentarifan yang berlaku dan menggunakan tarif dasar (*floor price*), serta diberlakukan sama dengan pengguna jasa bandara yang lainnya (Vide A60);-----
- 1.8.6. Bahwa Majelis Komisi menilai kebijakan Terlapor yang menetapkan biaya operasional taksi bandara telah sesuai dengan Keputusan Direksi



PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.49/KU.20.2.4/2002 *jo.* Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.51/KU.20.2.6/2005 *jo.* Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I (Persero) Nomor KEP.53/KU.07.02/2009 sebagai aturan pentarifan yang berlaku di lingkungan PT. Angkasa Pura I (Persero);-----

1.8.7. Bahwa Majelis Komisi menyimpulkan tidak terdapat praktek monopoli yang dilakukan Terlapor dengan cara menetapkan biaya operasional angkutan darat (taksi, sewa, dan bus) di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*); -----

2. Menimbang Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan: -----

(1) *Pelaku usaha dilarang melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat* -----

(2) *Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan atau pemasaran barang dan atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:* -----

a. *barang dan atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya; atau* -----

b. *mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan atau jasa yang sama; atau*-----

c. *satu pelaku usaha atau satu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang atau jasa tertentu* -----

3. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur dalam Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagai berikut:-----

3.1. **Pelaku Usaha;** -----

3.1.1. Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha menurut 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;* -----

3.1.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sebagaimana dinyatakan dalam butir 1.1. bagian Tentang Hukum; -----

- 3.1.3. Bahwa Terlapor merupakan perusahaan yang memiliki hak eksklusif untuk mengelola jasa pelayanan kebandarudaraan di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----
- 3.1.4. Bahwa dengan demikian, berdasarkan uraian pada butir 1.1. bagian Tentang Hukum, maka unsur Pelaku Usaha **terpenuhi**.-----
- 3.2. **Penguasaan atas Produksi dan/atau Pemasaran Barang dan/atau Jasa**; -----
- 3.2.1. **Barang dan/atau Jasa**-----
- 3.2.1.1. Bahwa yang dimaksud dengan jasa menurut Pasal 1 angka 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang menyatakan “*jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha;*” -----
- 3.2.1.2. Bahwa pasar produk yang dimaksud dalam perkara ini sebagaimana diuraikan dalam butir 5.2.3.2. adalah jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----
- 3.2.1.3. Bahwa dengan demikian unsur Jasa **terpenuhi**.-----
- 3.2.2. **Penguasaan Atas Produksi dan/atau Pemasaran Barang dan/atau Jasa**-----
- 3.2.2.1. Bahwa menurut Pasal 17 ayat 2 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 menyatakan “*Pelaku usaha patut diduga atau dianggap melakukan penguasaan atas produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) apabila:* -----
- (a) *barang dan/atau jasa yang bersangkutan belum ada substitusinya;* -----
- (b) *mengakibatkan pelaku usaha lain tidak dapat masuk ke dalam persaingan usaha barang dan/atau jasa yang sama; atau*-----
- (c) *suatu pelaku usaha atau suatu kelompok pelaku usaha menguasai lebih dari 50% (lima puluh persen) pangsa pasar satu jenis barang dan/atau jasa tertentu;*-----
- 3.2.2.2. Bahwa Terlapor memiliki hak monopoli untuk mengelola bandar udara dan kegiatan penunjang lainnya sesuai dengan peraturan yang berlaku; -----
- 3.2.2.3. Bahwa hak atas monopoli tersebut, Terlapor mengelola kegiatan penunjang kegiatan bandar udara, yaitu jasa pelayanan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; ----

3.2.2.4. Bahwa dengan demikian, Unsur Penguasaan atas Produksi dan/atau Pemasaran Barang dan/atau Jasa **terpenuhi**.-----

3.3. **Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat**-----

3.3.1. Bahwa yang dimaksud praktek monopoli menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: “*pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum*”;-----

3.3.2. Bahwa yang dimaksud pemusatan kekuatan ekonomi menurut Pasal 1 angka 6 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: “*penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan jasa*”;-----

3.3.3. Bahwa yang dimaksud persaingan usaha tidak sehat menurut 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*”;-----

3.3.4. Bahwa Terlapor sebagai pengelola jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar menetapkan biaya operasional taksi bandara, seperti: biaya sewa loket tiket, biaya retribusi, biaya stiker bandara, dan biaya parkir berlangganan selama 1 (satu) tahun periode;-----

3.3.5. Bahwa Terlapor dalam menetapkan biaya operasional tersebut mengacu kepada aturan pentarifan yang berlaku di lingkungan PT. Angkasa Pura I (Persero), yaitu Keputusan Direksi PT. Angkasa Pura I dengan menggunakan tarif dasar (*floor price*) serta memberlakukan biaya operasional taksi secara seragam kepada pengguna jasa bandara lainnya;--

3.3.6. Bahwa dengan demikian dapat disimpulkan tidak terdapat praktek monopoli yang dilakukan Terlapor dengan cara menetapkan biaya operasional taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin secara berlebihan (*excessive price*);-----

3.3.7. Bahwa dengan demikian, unsur Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat **tidak terpenuhi**.-----

4. Menimbang Pasal 19 huruf (a), (c), dan (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:*-----

- a. *menolak dan/atau menghalangi pelaku usaha tertentu untuk melakukan kegiatan usaha yang sama pada pasar bersangkutan; atau-----*
- c. *membatasi peredaran dan/atau penjualan barang dan/atau jasa pada pasar bersangkutan; -----*
- d. *melakukan praktek diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu; -----*
5. Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi mempertimbangkan unsur-unsur dalam Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 sebagai berikut:-----
- 5.1. **Pelaku Usaha;**-----
- 5.1.1. Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha menurut 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;*-----
- 5.1.2. Bahwa pelaku usaha yang dimaksud dalam perkara ini adalah PT Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sebagaimana dinyatakan dalam butir 1.1. bagian Tentang Hukum;-----
- 5.1.3. Bahwa Terlapor merupakan perusahaan yang memiliki hak eksklusif untuk mengelola jasa pelayanan kebandarudaraan di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;-----
- 5.1.4. Bahwa dengan demikian, berdasarkan uraian pada butir 1.1. bagian Tentang Hukum, maka unsur Pelaku Usaha **terpenuhi**.-----
- 5.2. **Menolak dan/atau Menghalangi Pelaku Usaha Tertentu Untuk Melakukan Kegiatan Usaha Yang Sama Pada Pasar Bersangkutan;**-----
- 5.2.1. **Pelaku Usaha Tertentu**-----
- 5.2.1.1. Bahwa yang dimaksud dengan pelaku usaha tertentu adalah operator angkutan taksi yang memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan;-----
- 5.2.1.2. Bahwa berdasarkan data Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan tahun 2008, angkutan taksi yang sudah memiliki Izin Operasi ada 8 (delapan) operator, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Lima Muda Nusantara, Puskud Hasanuddin, PT. Lima Muda Mitra, Gowata Taksi, Kopsidara, Gowa Makassar Taksi, dan PT. Putra Transport Nusantara;-----

- 5.2.1.3. Bahwa selain itu, terdapat 2 (dua) operator taksi yang belum memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu: Primkopau Lanud Hasanuddin dan CV. Anugerah Karya; -----
- 5.2.1.4. Bahwa dengan demikian, unsur Pelaku Usaha Tertentu **terpenuhi**. -----
- 5.2.2. **Kegiatan Usaha Yang Sama**-----
- 5.2.2.1. Bahwa kegiatan usaha yang sama dalam perkara ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----
- 5.2.2.2. Bahwa dengan demikian, unsur Kegiatan Usaha Yang Sama **terpenuhi**. -----
- 5.2.3. **Pasar Bersangkutan** -----
- 5.2.3.1. Bahwa yang dimaksud dengan pasar bersangkutan menurut Pasal 1 angka 10 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 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”*; -----
- 5.2.3.2. Bahwa pasar bersangkutan yang dimaksud dalam perkara ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi yang dilaksanakan oleh operator taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----
- 5.2.3.3. Bahwa dengan demikian, unsur Pasar Bersangkutan **terpenuhi**;
- 5.2.4. Bahwa tindakan Terlapor yang menolak dan/atau menghalangi operator taksi umum yang memiliki izin operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan untuk dapat menyediakan jasa layanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin dilakukan dengan cara memberikan Izin Berusaha di Bandara Internasional hanya kepada 4 (empat) operator taksi baru selain Kopsidara, sebagai berikut: PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya; -----
- 5.2.5. Bahwa dengan demikian, unsur Menolak dan/atau Menghalangi Pelaku Usaha Tertentu Untuk Melakukan Kegiatan Usaha Yang Sama Pada Pasar Bersangkutan **terpenuhi**. -----
- 5.3. **Membatasi Peredaran dan/atau Penjualan Barang dan/atau Jasa pada Pasar Bersangkutan**;-----
- 5.3.1. **Barang dan/atau Jasa**-----

- 5.3.1.1. Bahwa yang dimaksud dengan jasa menurut Pasal 1 angka 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 yang menyatakan “*jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha;*” -----
- 5.3.1.2. Bahwa pasar produk yang dimaksud dalam perkara ini sebagaimana diuraikan dalam butir 5.2.3.2. adalah jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----
- 5.3.1.3. Bahwa dengan demikian unsur Jasa **terpenuhi**.-----
- 5.3.2. **Pasar Bersangkutan** -----
- 5.3.2.1. Bahwa yang dimaksud dengan pasar bersangkutan menurut Pasal 1 angka 10 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 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*”; -----
- 5.3.2.2. Bahwa pasar bersangkutan yang dimaksud dalam perkara ini adalah jasa pelayanan angkutan taksi yang dilaksanakan oleh operator taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----
- 5.3.2.3. Bahwa dengan demikian, unsur Pasar Bersangkutan **terpenuhi**.
- 5.3.3. Bahwa tindakan Terlapor yang membatasi peredaran dan/atau penjualan barang dan/atau jasa pada pasar bersangkutan yang sama dilakukan Terlapor dengan cara membatasi peredaran unit taksi operator taksi bandara, yaitu: PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya masing-masing sebanyak 10 (sepuluh) unit; -----
- 5.3.4. Bahwa berkaitan dengan tindakan pembatasan tersebut, Majelis Komisi juga berpendapat sebagai berikut: -----
- 5.3.4.1. Bahwa latar belakang tindakan pembatasan tersebut adalah terkait dengan rekomendasi hasil kajian Tim Teknis dengan mempertimbangkan *load factor* Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar; -----
- 5.3.4.2. Bahwa Majelis Komisi memahami tindakan pembatasan tersebut sebagai upaya pengaturan secara bertahap guna menyeimbangkan antara kebutuhan konsumen, keberadaan taksi umum serta kemampuan dan kapasitas Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;-----

- 5.3.4.3. Bahwa Majelis Komisi menilai tindakan pembatasan tersebut sebagai tindakan dalam kerangka pengaturan pengelolaan jasa taksi guna menjaga keseimbangan antara *supply* dan *demand*;---
- 5.3.4.4. Bahwa dengan demikian, Majelis Komisi menilai tindakan pembatasan tersebut masih dapat dibenarkan untuk saat ini; -----
- 5.3.4.5. Bahwa oleh karena tindakan tersebut masih dibenarkan maka unsur Membatasi Peredaran dan/atau Penjualan Barang dan/atau Jasa Pada Pasar Bersangkutan Yang Sama **tidak terpenuhi**.-----
- 5.4. **Melakukan Praktek Diskriminasi Terhadap Pelaku Usaha Tertentu**; -----
- 5.4.1. **Pelaku Usaha Tertentu** -----
- 5.4.1.1. Bahwa berdasarkan definisi pasar bersangkutan sebagaimana diuraikan dalam butir 5.2.3. bagian Tentang Hukum, maka pelaku usaha tertentu adalah operator taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddi, Makassar; -----
- 5.4.1.2. Bahwa dengan demikian, unsur Pelaku Usaha Tertentu **terpenuhi**. -----
- 5.4.2. **Praktek Diskriminasi** -----
- 5.4.2.1. Bahwa berdasarkan Putusan KPPU Perkara Nomor 07/KPPU-L/2004 tentang Perkara Divestasi *Very Large Crude Carrier* (VLCC) yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap, yang dimaksud dengan praktek diskriminasi adalah *tindakan, sikap, dan perlakuan yang berbeda terhadap pelaku usaha untuk mendapatkan kesempatan yang sama. Dengan demikian praktek diskriminasi tidak selalu berarti tindakan, sikap, dan perlakuan yang berbeda, tetapi juga berupa tindakan, sikap, dan perlakuan yang seharusnya*; -----
- 5.4.2.2. Bahwa tindakan diskriminasi terhadap pelaku usaha tertentu dilakukan Terlapor dengan cara membatasi peredaran unit taksi operator taksi PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya, sedangkan bagi operator taksi Kopsidara tidak dibatasi; -
- 5.4.2.3. Bahwa bagi operator taksi PT. Bosowa Utama, PT. Putra Transport Nusantara, Primkopau Lanud Hasanuddin, dan CV. Anugerah Karya dibatasi masing-masing sebanyak 10 (sepuluh) unit, sedangkan bagi operator taksi Kopsidara karena tidak dibatasi, maka Kopsidara tetap dapat mengoperasikan 185 (seratus delapan puluh lima) unit taksi yang sudah ada;-----
- 5.4.2.4. Bahwa dengan demikian, unsur Melakukan Praktek Diskriminasi Terhadap Pelaku Usaha Tertentu **terpenuhi**. -----

## 5.5. Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat-----

5.5.1. Bahwa yang dimaksud praktek monopoli menurut Pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: “*pemusatan kekuatan ekonomi oleh satu atau lebih pelaku usaha yang mengakibatkan dikuasainya produksi dan/atau pemasaran barang dan/atau jasa tertentu sehingga menimbulkan persaingan usaha tidak sehat dan dapat merugikan kepentingan umum*”;-----

5.5.2. Bahwa yang dimaksud pemusatan kekuatan ekonomi menurut Pasal 1 angka 3 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah: “*penguasaan yang nyata atas suatu pasar bersangkutan oleh satu atau lebih pelaku usaha sehingga dapat menentukan harga barang dan jasa*”; -----

5.5.3. Bahwa yang dimaksud persaingan usaha tidak sehat menurut 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*”; -----

5.5.4. Bahwa Terlapor sebagai pengelola jasa pelayanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar telah memberikan perlakuan diskriminatif kepada operator angkutan taksi bandara yang baru, sebab memberlakukan kebijakan pembagian kuota hanya kepada penyedia angkutan taksi bandara yang baru, sedangkan terhadap penyedia angkutan taksi bandara yang lama, yakni Kopsidara, tidak ada pembatasan kuota; ---

5.5.5. Bahwa kebijakan Terlapor tersebut menimbulkan hambatan bagi operator angkutan taksi yang baru untuk dapat bersaing dengan operator taksi Kopsidara dalam menyediakan jasa layanan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;-----

5.5.6. Bahwa dengan demikian, unsur Mengakibatkan Terjadinya Praktek Monopoli dan/atau Persaingan Usaha Tidak Sehat **terpenuhi**.-----

6. Menimbang bahwa sebelum memutuskan, Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:-----

6.1. Bahwa Majelis Komisi tetap memperhatikan keberadaan 185 (seratus delapan puluh lima) unit taksi yang dioperasikan oleh taksi Kopsidara dalam menyediakan jasa layanan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar sejak awal bandara didirikan agar tidak tersisih dari persaingan penyediaan jasa layanan angkutan taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;-----

6.2. Bahwa Majelis Komisi tetap memperhatikan *load factor* penumpang taksi di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar agar tetap memperhatikan



- estetika bandara dengan tidak mengurangi tingkat kenyamanan kepada penumpang, pengunjung, dan pengantar;-----
- 6.3. Bahwa Terlapor telah bertindak kooperatif selama pemeriksaan dilakukan. -----
7. Menimbang bahwa sebagaimana tugas Komisi yang dimaksud dalam Pasal 35 huruf e Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi merekomendasikan kepada Komisi untuk memberikan saran dan pertimbangan kepada:-----
- 7.1. Administrator Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar selaku Pejabat pemegang fungsi pemerintah dan fungsi koordinasi dari tugas pemerintah di bandara umum, untuk mengawasi pelaksanaan kegiatan jasa layanan taksi bandara agar lebih tertib;-----
- 7.2. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan selaku Pejabat yang berwenang menerbitkan Izin Operasi Taksi untuk: -----
- 7.2.1. segera menyelesaikan proses penerbitan Izin Operasi Taksi yang telah mendapat Izin Berusaha di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin; -----
- 7.2.2. membuka kesempatan seluas-luasnya kepada operator angkutan taksi lainnya untuk dapat beroperasi di bandara;-----
- 7.2.3. menyeragamkan pola tarif taksi bandara; dan-----
- 7.2.4. menertibkan beroperasinya angkutan taksi liar di Bandara Internasional Sultan Hasanuddin. -----
8. Menimbang bahwa perkara ini tidak dalam ruang lingkup kegiatan dan/atau perbuatan dan/atau perjanjian yang dikecualikan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 huruf a Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----
9. Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan di atas, maka mengingat Pasal 43 ayat (3) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi: -----

### MEMUTUSKAN

1. **Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tidak terbukti melanggar Pasal 17 Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----**
2. **Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 19 huruf (a) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----**
3. **Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar tidak terbukti melanggar Pasal 19 huruf (c) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----**

4. **Menyatakan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 19 huruf (d) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999; -----**
5. **Memerintahkan PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar membuka kesempatan bagi operator taksi yang telah memiliki Izin Operasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan untuk mendapatkan Izin Berusaha sebagai penyedia layanan jasa taksi di lingkungan Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar;-----**
6. **Menghukum PT. Angkasa Pura I (Persero) Cabang Bandara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar membayar denda sebesar Rp. 1.000.000.000,- (satu milyar rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Sekretariat Jenderal 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 **Senin**, tanggal **8 Maret 2010** dan dibacakan di muka persidangan yang dinyatakan terbuka untuk umum pada hari yang sama oleh Majelis Komisi yang terdiri dari Prof. Dr. Ir. H. Ahmad Ramadhan Siregar, M.S. sebagai Ketua Majelis, Dr. A.M. Tri Anggraini, S.H., M.H. dan Dr. Ir. Benny Pasaribu, M.Ec. masing-masing sebagai Anggota Majelis, dengan dibantu oleh Aru Armando, S.H. dan Ita Damayanti Wulansari, S.E. sebagai Panitera. -----

**Ketua Majelis,**

ttd

Prof. Dr. Ir. H. Ahmad Ramadhan Siregar, M.S.

**Anggota Majelis,**

ttd

Dr. A.M. Tri Anggraini, S.H., M.H.

**Anggota Majelis,**

ttd

Dr. Ir. Benny Pasaribu, M.Ec.

**Panitera,**

ttd

Aru Armando, S.H.

ttd

Ita Damayanti Wulansari, S.E.