



Analisis Yuridis Putusan KPPU No. 15/KPPU-I/2019 Terhadap Pengenaan Sanksi Pelaporan Tertulis Jasa Angkutan Udara

Sandy Ekki Wiratama Buana^{1*}, Ratna Dewi²

¹ Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Indonesia

² Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Indonesia

*Corresponding Author: sandyekkiwb@gmail.com

Histori Artikel	Abstrak
<p>Masuk: 30 Nov 2021 Review: 28 Apr 2022 Diterima: 15 Jun 2022 Terbit: 15 Jun 2022</p>	<p>Dunia usaha pada akhir tahun 2019 menjadi sorotan publik, ketika lahirnya Putusan KPPU No. 15/KPPU-I/2019. Dimana putusan KPPU tersebut telah memutuskan tujuh maskapai terbukti melakukan pelanggaran persaingan usaha karena dianggap melakukan perjanjian bersama-sama dalam menetapkan harga tiket pesawat. Namun yang menjadi sorotan menurut penulis dan beberapa sumber dalam putusan ini yaitu putusan KPPU yang hanya memberikan sanksi berupa pelaporan saja tanpa mengenakan sanksi denda kepada para pelaku usaha yang terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan persaingan usaha tidak sehat, dimana hal tersebut merupakan hal yang cenderung kurang adil dan pasti dalam proses penegakan hukum. Tujuan penelitian ini bertujuan melakukan tinjauan sejauh mana kemanfaatan putusan KPPU yang hanya memberikan sanksi berupa pelaporan saja tanpa mengenakan sanksi denda, dimana hal tersebut merupakan hal yang cenderung kurang adil dan pasti dalam proses penegakan hukum. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, dengan menggunakan sumber data sekunder dengan bahan hukum primer dan sekunder. Hasil pembahasan menjelaskan bahwa putusan KPPU tersebut menurut beberapa sumber dan penulis cenderung kurang adil dan pasti dalam proses penegakan hukum. Mengingat ke tujuh maskapai penerbangan tersebut secara sah dan meyakinkan telah melakukan ketentuan pelanggaran Pasal 5 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, namun yang menjadi koreksi harusnya dapat pula dijatuhkan ancaman sanksi denda dalam Pasal 47 ayat (2) huruf g Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, akan tetapi KPPU tidak menjatuhkan sanksi denda. Kesimpulan dalam</p>

Buana & Dewi



	<p>penelitian ini terhadap putusan KPPU menurut penulis kurang memberikan efek jera kepada para pelaku usaha yang terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan persaingan usaha tidak sehat.</p> <p>Kata Kunci: Pelaporan tertulis; KPPU; Pelaku Usaha;</p>
Article's History	Abstract
<p><i>Received: 30 Nov 2021</i> <i>Reviewed: 28 Apr 2022</i> <i>Accepted: 15 Jun 2022</i> <i>Published: 15 Jun 2022</i></p>	<p>The business world at the end of 2019 became the public spotlight, when the KPPU Decision No. 15/KPPU-I/2019. Where the KPPU's decision has decided that seven airlines are proven to have violated business competition because they are considered to have entered into a joint agreement in determining the price of airline tickets. However, according to the author and several sources in this decision, the focus of this decision is the KPPU's decision which only provides sanctions in the form of reporting without imposing fines to business actors who are proven legally and convincingly to conduct unfair business competition, where this tends to be less fair and certain in the law enforcement process. The purpose of this study is to review the benefits of the KPPU's decision which only provides sanctions in the form of reporting without imposing fines, which tend to be less fair and certain in the law enforcement process. This study uses normative legal research methods, using secondary data sources with primary and secondary legal materials. The results of the discussion explain that the KPPU's decision according to several sources and authors tends to be less fair and certain in the law enforcement process. Given that the seven airlines legally and convincingly have violated the provisions of Article 5 of Law no. 5 of 1999, but the correction should also be the threat of a fine in Article 47 paragraph (2) letter g of Law Number 5 of 1999, however KPPU does not impose a fine. The conclusion in this study against the KPPU's decision according to the author does not provide a deterrent effect to business actors who are proven legally and convincingly to conduct unfair business competition.</p> <p>Keywords: Written reporting; KPPU; Businessmen; persaingan usaha tidak sehat.</p>

All articles are published online in <http://journal2.uad.ac.id/index.php/adlp/>

Pendahuluan

Perkembangan di dunia usaha pada saat ini membuat persaingan usaha sangat bervariasi tidak menutup kemungkinan pula pelaku usaha



menggunakan cara-cara yang tidak di benarkan dalam proses persaingan dalam dunia usaha yang menyebabkan pelanggaran bagi persaingan usaha. Persaingan itu sendiri merupakan sebuah kegiatan diantara pesaing didalam pasar untuk memperoleh apa yang diinginkan didalam pangsa pasar berupa daya beli yang tinggi oleh masyarakat atas produk yang ditawarkan masing-masing pelaku usaha (Mudjarat Kuncoro, 2005).

Sistem hukum nasional Indonesia mengenal adanya hukum persaingan usaha setelah mengalami krisis ekonomi yang berkepanjangan sejak tahun 1997 dan mencapai puncaknya pada tahun 1998 yang disertai juga dengan kondisi perekonomian dunia yang menurun. Disamping faktor krisis ekonomi maka Indonesia dalam waktu singkat dipaksa keadaan untuk melakukan berbagai deregulasi peraturan perekonomian untuk menyelesaikan ekonominya (Ningrum Natasya Sirait, 2004).

Namun begitu, perekonomian Indonesia berupaya menghindarkan diri dari sistem *free fight liberalism* yang mengeksploitasi manusia atau dominasi perekonomian oleh negara serta persaingan curang dalam berusaha dengan melakukan pemusatan kekuatan ekonomi pada satu kelompok tertentu saja (Ningrum Natasya Sirait, 2004). Persaingan usaha adalah salah satu faktor yang penting dalam menjalankan roda perekonomian suatu negara dan persaingan ditentukan oleh kebijakan persaingan (*competition policy*). Negara memang tidak dapat berjalan dan maju tanpa adanya dunia usaha yang berkembang secara cepat dan efisien (Ahmad Yani & Gunawan Wijaya, 1999). Oleh sebab itu walaupun proses persaingan akan mengakibatkan adanya masyarakat yang kalah dalam proses bersaing dan akan menjadi tanggungan sosial dalam ekonomi secara keseluruhan, tetapi persaingan tetap dianggap sebagai cara yang paling tepat dalam ekonomi untuk mencapai kesejahteraan secara keseluruhan melalui alokasi sumber daya yang maksimum (Ningrum Natasya Sirait, 2004).

Termaktup dalam Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 mengenai acuan kebijakan politik perekonomian bangsa serta hukum perekonomian bangsa Indonesia harus menjunjung dasar falsafah demokrasi ekonomi kerakyatan (Rachmadi Usman, 2004).

Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 secara jelas menyatakan bahwa perekonomian nasional harus dibangun atas dasar falsafah demokrasi ekonomi dalam wujud ekonomi kerakyatan (Rachmadi Usman, 2004). Oleh karena itu, sejalan dengan proses menuju sistem ekonomi pasar maka Indonesia juga telah memberlakukan undang-undang Hukum Persaingan Usaha yang diatur dalam UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Ningrum Natasya Sirait, 2004).



Pada hakikatnya keberadaan hukum persaingan usaha adalah mengupayakan secara optimal terciptanya persaingan usaha yang sehat (*fair competition*) dan efektif pada suatu pasar tertentu, yang mendorong agar pelaku usaha melakukan efisiensi agar mampu bersaing dengan para pesaingnya (Hermansyah, 2008).

Kelahiran Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 dimaksudkan untuk memberikan jaminan kepastian hukum dan perlindungan yang sama kepada setiap pelaku usaha dalam berusaha. Perlindungan dan kepastian hukum yang diberikan dengan cara mencegah timbulnya praktik-praktik monopoli dan/atau persaingan usaha yang tidak sehat lainnya. Harapannya dapat menciptakan iklim usaha yang kondusif, yang mana setiap pelaku usaha dapat secara wajar dan sehat (Rachmadi Usman, 2004).

Oleh sebab itu, Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 dibentuk agar pelaku usaha di Indonesia dalam menjalankan kegiatan usahanya berdasarkan demokrasi ekonomi dengan memperhatikan keseimbangan antara kepentingan pelaku usaha dan kepentingan umum.

Meskipun payung hukum UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat hadir untuk mengatur, melindungi dan menciptakan iklim usaha yang kondusif, yang mana setiap pelaku usaha diharapkan dapat secara wajar dan sehat bersaing dalam dunia usaha, namun pada praktiknya masih banyak pelaku usaha yang masih belum bisa menerapkan perintah persaingan usaha yang sehat sehingga menjadikan pelanggaran terhadap prinsip persaingan itu sendiri.

Persaingan usaha yang tidak sehat tersebut dapat kita lihat dalam kasus putusan KPPU No. 15/KPPU-I/2019. Amar putusan KPPU dalam kasus ini memutuskan bahwa ke tujuh maskapai penerbangan tersebut terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dan atas itu KPPU memberikan hukuman sanksi kepada ke tujuh maskapai tersebut untuk melaporkan memberitahukan secara tertulis kepada Komisi Pengawas Persaingan Usaha sebelum mengambil setiap kebijakan pelaku usaha yang akan berpengaruh terhadap peta persaingan usaha, harga tiket yang dibayar oleh konsumen, dan masyarakat. Ketujuh maskapai tersebut PT Garuda Indonesia, PT Citilink Indonesia, PT Sriwijaya Air, PT NAM Air, PT Batik Air, PT Lion Mentari dan PT Wings Abadi.

Badan Pusat Statistik (BPS) menyampaikan bahwa kenaikan jasa angkutan udara niaga berjadwal merupakan penyumbang dalam kenaikan inflasi tahun 2019. Data dari BPS mencatat harga tiket pesawat kerap berkontribusi pada inflasi, penurunan sekitar 0.03% (nol koma nol tiga persen) dari Juni 2019. *Indonesia National Air Carrier Association (INACA)* mengakui rata-rata



kenaikan harga tiket pesawat sebesar 40 persen sampai 120 persen beberapa waktu terakhir. Kenaikan itu terjadi sejak November tahun 2018 atau jelang momen Natal dan Tahun Baru (Nataru) (Hesti Rika, 2019).

Berkaitan dengan hal ini, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) telah merilis aturan baru terkait tarif pesawat. Aturan tersebut yaitu Peraturan Menteri Nomor PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri. Adanya peraturan tersebut tentunya menciptakan batasan perilaku bagi pelaku usaha terkhususnya maskapai penerbangan, dalam hal menetapkan harga tiket yang diberlakukan bagi konsumen. Terkait tarif batas atas dan tarif batas bawah, di dalam Peraturan Menteri Perhubungan ini tarif batas bawah ditetapkan sebesar 35% dari tarif batas atas dengan tetap memperhatikan apa yang dibutuhkan oleh masyarakat konsumen pengguna moda transportasi udara. Akan tetapi dalam hal ini pemerintah juga ingin melindungi keberlangsungan usaha Badan Usaha Angkutan Udara (Fadhly Fauzi Rachman, 2019).

Mengingat, bahwa transportasi udara merupakan sebuah layanan transportasi yang sangat dibutuhkan pada saat ini, dengan memiliki beberapa keunggulan dari transportasi udara salah satunya memiliki jangkauan yang lebih luas dan mampu menjangkau dari suatu daerah ke daerah lain dengan jarak tempuh yang relatif cepat dan sulit dijangkau dengan moda transportasi darat atau pun transportasi laut karena keadaan geografis (Hutagaol, 2018).

Persaingan usaha sendiri merupakan kegiatan yang dilakukan antar pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan produksi dan/atau pemasaran barang dan jasa yang diharapkan dapat lebih unggul di pasar yang bersangkutan. Akan tetapi, pelaku usaha dalam menjalankan kegiatan usahanya tidak selalu bersaing satu sama lain, sebaliknya mereka justru melakukan kesepakatan-kesepakatan atau perjanjian-perjanjian yang mengarah ke persaingan usaha tidak sehat, salah satu contohnya yaitu praktik kartel harga, yaitu yang seharusnya mereka bersaing memproduksi dan atau memasarkan suatu barang produknya masing-masing dengan harga yang lebih murah, tetapi justru mengadakan tindakan lain yaitu melakukan kesepakatan harga (*price fixing*). Apabila terjadi persaingan usaha tidak sehat di pasar yang bersangkutan tersebut, maka Undang-Undang Persaingan Usaha harus ditegakkan agar pasar yang bersangkutan menjadi sehat kembali (Carissa Christybella Wijaya, Micheline Hendrito, Monica Patricia Aripriatama dan Udin Silalahi, 2021).



KPPU sebagai lembaga administratif dengan wewenang untuk menerima laporan terkait adanya dugaan pelanggaran Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 juga menerima laporan terkait maskapai penerbangan yang diduga melakukan pelanggaran perjanjian penetapan harga. Pelaporan kasus dugaan terjadinya pelanggaran Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 terkait adanya dugaan penetapan harga terkait Jasa Angkutan Udara Niaga Berjadwal Penumpang Kelas Ekonomi Dalam Negeri diterima oleh KPPU pada penghujung bulan Januari 2019. Dalam penelitian kasus putusan KPPU No. 15/KPPU-I/2019 ini, adapun perusahaan-perusahaan tersebut meliputi maskapai penerbangan yang melayani jasa angkutan udara niaga yaitu PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT Citilink Indonesia, PT Sriwijaya Air, PT NAM Air, PT Batik Air, PT Lion Mentari dan PT Wings Abadi yang dinyatakan oleh KPPU terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar ketentuan dalam Pasal 5 Undang-Undang No 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat ([Gabriela Gexia Sihaloho, 2021](#)).

Menurut penulis, KPPU memberikan sanksi hanya berupa pelaporan saja tanpa mengenakan sanksi denda merupakan hal yang cenderung kurang adil dan pasti dalam proses penegakan hukum sehingga menjadi fokus kajian penulis dalam penelitian ini. Hal tersebut juga dikemukakan oleh Pengamat kebijakan publik Agus Pambagio menjelaskan KPPU telah memberi putusan bersalah terhadap tujuh maskapai karena terbukti melanggar Pasal 5 UU No. 5/1999. Namun, justru tidak menjatuhkan denda dan berisiko membingungkan dunia usaha. Menurutnya setelah KPPU memutuskan bersalah maka jelas sanksi berupa denda tetap harus dilaksanakan. Hanya saja, jika sanksi diberikan saat pandemi berlangsung, KPPU bisa menyesuaikan dalam proses pembayaran yang dilakukan oleh maskapai. Hukum, tegasnya, tetap berlaku dan wajib ditegakkan dalam kondisi apapun. Agus Pambagio menyatakan “Kalau alasannya pandemi, enggak ada hubungannya Covid-19 sama hukum. Kewenangan KPPU menetapkan monopoli atau tidak. Kalau hasilnya tidak didenda, ya buat apa dari awal ribut-ribut ada penyelidikan. Kalau tidak disanksi ya sekalian saja, tidak ada putusan bersalah dengan alasan yang lebih masuk akal,” jelasnya, Rabu (24/6/2020) ([Aji Styawan, 2020](#)).

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, penulis tertarik melakukan penelitian yang berjudul “Analisis Yuridis Pertimbangan KPPU Terhadap Pengenaan Sanksi Pelaporan Tertulis Dalam Pelanggaran Penetapan Harga Jasa Angkutan Udara (Studi Kasus: Putusan Kppu No. 15/Kppu-I/2019” dengan rumusan masalah yaitu bagaimana Analisa Yuridis Pertimbangan



KPPU Terhadap Pengenaan Sanksi Pelaporan Tertulis Kepada KPPU Pada Pelanggaran Penetapan Harga Jasa Angkutan Udara (Studi Kasus: Putusan Kppu No. 15/Kppu-I/2019)?

Metodologi

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif (Normative Legal Research), dimana penelitian hukum normatif ini bermakna bahwa metode penelitian yang digunakan untuk menemukan suatu aturan, prinsip, ataupun doktrin hukum yang bertujuan menemukan jawaban atas masalah hukum yang dihadapi (Marzuki, 2010). Penelitian hukum normatif ini menggunakan data sekunder yang terbagi atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier (Soekarno dan Mamudji, 2014). Bahan hukum primer berupa putusan KPPU No. 15/KPPU-I/2019. Sedangkan bahan hukum sekunder sebagai penunjang bahan hukum primer yang digali melalui buku, jurnal, hasil penelitian sebelumnya yang relevan. Dalam penelitian ini digunakan spesifikasi penelitian secara deskriptif analitis. Deskriptif yaitu penelitian yang bertujuan melukiskan tentang suatu hal di daerah tertentu dan pada saat tertentu (Ronny Hanitijo Soemitro, 1982:35). Analitis, maksudnya berkaitan dengan teori-teori hukum yang ada dan atau peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan objek yang diteliti. Sehingga dengan adanya objek penelitian dan didukung oleh data-data yang berkaitan dengan permasalahan yang akan diungkapkan diharapkan akan memberikan penjelasan secara cermat menyeluruh dan sistematis.

Hasil dan Analisis

Analisa yuridis pertimbangan KPPU terhadap pengenaan Sanksi Pelaporan Tertulis Kepada KPPU pada pelanggaran penetapan harga jasa angkutan udara (studi kasus: Putusan KPPU No. 15/KPPU-I/2019)

Berdasarkan kasus posisi yang telah diuraikan latar belakang diatas, kajian hukum terhadap Putusan KPPU Nomor 15/KPPU-I/2019 adalah sebagai berikut:

Pembuktian terhadap kasus-kasus pelanggaran perjanjian di KPPU tidak terlepas pada adanya alat bukti. Pasal 42 UU No. 5 Tahun 1999 mengatur bahwa alat bukti pemeriksaan Komisi berupa:

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



Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) berwenang untuk melakukan pengawasan persaingan usaha sebagai bentuk implementasi Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 serta peraturan pelaksanaannya agar dapat berjalan efektif sesuai asas dan tujuannya. Salah satu tugas berdasarkan Pasal 35 huruf a, yaitu melakukan penilaian terhadap perjanjian yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat sebagaimana diatur dalam Pasal 4 sampai dengan Pasal 16 dalam Bab III Perjanjian yang Dilarang. Perjanjian yang dilarang tersebut diantaranya mengatur mengenai penetapan harga dan kartel. Berdasarkan hal tersebut, maka Majelis Komisi memiliki kewenangan absolut untuk melakukan pemeriksaan ([Gabriela Gexia Sihaloho, 2021](#)).

Berkaitan dengan pembuktian, Indonesia mengenal asas *unus testis nullus testis* (satu bukti bukanlah bukti). Berdasarkan asas ini, diperlukan tambahan bukti lain yang akan menjadi pendukung bagi bukti yang lain. Berkaitan dengan bukti yang terdapat dalam Pasal 42 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, terhadap perkara pelanggaran penetapan harga yang termasuk dalam kategori *per se illegal* diperlukan adanya bukti tambahan salah satunya adalah petunjuk ([Gabriela Gexia Sihaloho, 2021](#)).

Berdasarkan pada Pasal 57 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2019 keterangan mengenai petunjuk adalah sebagai berikut:

- a. Petunjuk merupakan perbuatan, kejadian atau keadaan, yang karena persesuaiannya, baik antara yang satu dengan yang lain, maupun dengan perjanjian dan/atau kegiatan yang dilarang dan/atau penyalahgunaan posisi dominan menurut ketentuan Undang-Undang, menandakan bahwa telah terjadi suatu perjanjian dan/atau kegiatan yang dilarang dan/atau penyalahgunaan posisi dominan dan siapa pelakunya.
- b. Petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa bukti ekonomi dan/atau bukti komunikasi yang oleh Majelis Komisi diyakini kebenarannya.
- c. Bukti ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan penggunaan dalil-dalil ekonomi yang ditunjang oleh metode analisis data kuantitatif dan/atau kualitatif serta hasil analisis Ahli, yang semuanya bertujuan untuk memperkuat dugaan praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat.
- d. Bukti komunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan pemanfaatan data dan/atau dokumen yang menunjukkan adanya tukar menukar informasi antar pihak yang diduga melakukan praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat.



Pada kasus dalam Putusan KPPU No. 15/KPPU-I/2019, pelanggaran perjanjian penetapan harga (*price fixing*) yang terjadi dianalisis dengan mencari bukti tambahan yaitu bukti ekonomi dan bukti komunikasi sebagai petunjuk bagi KPPU dalam memutus perkara. Sejalan dengan pengertian bahwa bukti yang cukup³ adalah pemenuhan sekurang-kurangnya 2 (dua) alat bukti yang sah. Maka dari itu, pembuktian perkara in tidak terlepas pada pembuktian pemenuhan unsur-unsur dari pasal 5 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999.

Adapun pemenuhan unsur-unsur tersebut dapat diuraikan sebagai berikut (Gabriela Gexia Sihaloho, 2021):

1. Unsur Pelaku Usaha

Unsur ini terpenuhi dikarenakan para Terlapor yakni PT Garuda Indonesia (Persero), PT Citilink Indonesia, PT Sriwijaya Air, PT Nam Air, PT Batik Air Indonesia, PT Lion Mentari, PT Wings Abadi merupakan badan usaha berbentuk badan hukum sehingga para Terlapor tersebut merupakan pelaku usaha sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 angka 5 UU Nomor 5 Tahun 1999.

2. Unsur Perjanjian

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 7 UU Nomor 5 Tahun 1999 dinyatakan mengenai pengertian perjanjian yang berbunyi: “suatu perbuatan satu atau lebih pelaku usaha untuk mengikatkan diri terhadap satu atau lebih pelaku usaha lain dengan nama apapun, baik tertulis maupun tidak tertulis.”

Berkaitan dengan unsur perjanjian ini, tim investigator menyatakan bahwa dalam perkara a quo telah terjadi perbuatan mengikatkan diri pelaku usaha terhadap pelaku usaha lain (dalam hal ini pesaingnya) secara tidak tertulis atau *Concerted Action* yang dibuktikan dengan perilaku para Terlapor dalam bentuk kesepakatan meniadakan diskon atau membuat keseragaman diskon dan kesepakatan meniadakan produk yang ditawarkan dengan harga murah di pasar sehingga membatasi pasokan dan memelihara harga tinggi pada layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal penumpang kelas ekonomi di wilayah Indonesia.

Hal ini juga diperkuat dengan bukti ekonomi adanya implementasi penetapan harga sehingga dinyatakan bahwa unsur perjanjian telah terpenuhi. Perjanjian yang dilakukan para Terlapor untuk menetapkan harga dengan cara menjual hanya tiket ekonomi *subclass* yang harganya tinggi atau mengurangi tiket ekonomi *subclass* harga rendah atau promo

³ Lihat Pasal 1 Angka 13 Peraturan Komisi No. 1 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.



merupakan bentuk penetapan harga berupa kesepakatan meniadakan produk yang ditawarkan dengan harga murah di pasar sehingga membatasi pasokan dan memelihara harga tinggi.

Berdasarkan Peraturan KPPU Nomor 4 Tahun 2011 dinyatakan bahwa terdapat keterkaitan antara ketentuan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dengan ketentuan Pasal 26 UU Nomor 5 Tahun 1999 adalah bahwa perilaku penetapan harga akan menjadi lebih mudah dilakukan apabila terdapat jabatan rangkap pada perusahaan yang saling bersaing. Melalui jabatan rangkap inilah yang akhirnya justru akan memfasilitasi proses penetapan harga. Hal tersebut terbukti dengan adanya kerja sama operasi dan/atau manajemen yang dilakukan Garuda Group (PT Garuda Indonesia (Persero), Tbk dan PT Citilink Indonesia) dengan PT Sriwijaya Air dan PT NAM Air dimana dalam implementasinya selain adanya kerja sama operasional dan pemasaran, juga terdapat rangkap jabatan.

3. Unsur Pelaku Usaha Pesaing

Para Terlapor merupakan pelaku usaha yaitu badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang melayani penumpang (khususnya kelas ekonomi) di dalam wilayah Indonesia serta merupakan pesaing bagi Terlapor yang lain khususnya apabila dilihat dari sisi konsumen pada pasar bersangkutan. Sehingga Pasal 1 angka 5 UU Nomor 5 Tahun 1999, unsur Pelaku Usaha Pesaing terpenuhi.

4. Unsur Menetapkan Harga

Berdasarkan Peraturan KPPU Nomor: 4 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pasal 5 (Penetapan Harga) UU Nomor 5 Tahun 1999 dinyatakan bahwa penetapan harga yang dimaksud dalam ketentuan tersebut tidak hanya penetapan harga akhir, melainkan juga perjanjian atas struktur atau skema harga. Penetapan harga yang dilakukan oleh para terlapor diduga dilakukan pada periode bulan November 2018 hingga bulan Mei 2019 atau setidaknya dilakukan sejak bulan November 2018 yang antara lain adalah dengan mengurangi frekuensi dan/atau merubah dan/atau menghilangkan rute-rute penerbangan tertentu, mengurangi dan/atau menutup akses penjualan subclass tiket dengan harga rendah atau murah, menaikkan harga tiket. Atas dasar fakta, bukti dan analisis tersebut maka Tim menyimpulkan bahwa perilaku para Terlapor tersebut dapat dikategorikan sebagai perjanjian dan/atau kesepakatan untuk menetapkan harga sehingga ketentuan unsur Pasal 5 UU Nomor 5 Tahun 1999 terpenuhi.

5. Unsur Barang/Jasa



Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 16 UU Nomor 5 Tahun 1999 disebutkan: “Barang adalah setiap benda, baik berwujud maupun tidak berwujud, baik bergerak maupun tidak bergerak, yang dapat diperdagangkan, dipakai, dipergunakan, atau dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.” Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 17 UU Nomor 5 Tahun 1999 disebutkan: “Jasa adalah setiap layanan yang berbentuk pekerjaan atau prestasi yang diperdagangkan dalam masyarakat untuk dimanfaatkan oleh konsumen atau pelaku usaha.” Bahwa produk yang ada merupakan layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal penumpang kelas ekonomi rute penerbangan dalam negeri sehingga memenuhi unsur produk berupa jasa.

6. Unsur Konsumen/Pelanggan

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 15 UU Nomor 5 Tahun 1999 disebutkan: “Konsumen adalah setiap pemakai dan atau pengguna barang dan atau jasa baik untuk kepentingan diri sendiri maupun untuk kepentingan pihak lain.” Konsumen yang dimaksud adalah pemakai dan/atau pengguna dan/atau pelanggan layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal penumpang kelas ekonomi rute penerbangan dalam negeri. Oleh karena itu, unsur konsumen atau pelanggan sebagaimana dimaksud pada ketentuan Pasal 1 angka 15 UU Nomor 5 Tahun 1999 terpenuhi.

7. Unsur Pasar Bersangkutan yang Sama

Berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 10 UU Nomor 5 Tahun 1999 diatur definisi mengenai pasar bersangkutan yaitu: “pasar yang berkaitan dengan jangkauan atau daerah pemasaran tertentu oleh pelaku usaha atas barang dan atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan atau jasa tersebut.” Bahwa pasar bersangkutan dalam perkara a quo adalah layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal penumpang kelas ekonomi rute penerbangan dalam negeri dan pelanggaran yang dilakukan berada pada pasar bersangkutan sebagaimana telah diuraikan sebelum pada butir 5 (Pasar Produk) dan butir 6 (Pasar Geografis) Bagian Pasar Bersangkutan dan selanjutnya berkorelasi dengan perilaku. Atas dasar fakta, bukti dan analisis tersebut maka unsur Pasar Bersangkutan yang Sama terpenuhi.

Berdasarkan pada unsur-unsur pelanggaran penetapan harga sebagaimana yang telah diuraikan diatas, dapat disimpulkan bahwa semua unsur dinyatakan telah terpenuhi. Pembuktian dalam pemenuhan unsur-unsur Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dilakukan dengan pendekatan *per se illegal* dan merupakan syarat yang bersifat kumulatif. Pembeneran



substantif dalam *per se illegal* harus didasarkan pada fakta atau asumsi dan apabila satu saja unsur tidak terpenuhi maka tidak dapat dikatakan bahwa suatu perbuatan tersebut merupakan perbuatan yang melanggar ketentuan dalam Pasal 5 tersebut. Selain daripada pemenuhan unsur-unsur Pasal 5 (Penetapan Harga) Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, KPPU juga telah mempertimbangkan adanya bukti ekonomi dengan mendengarkan keterangan-keterangan daripada saksi maupun ahli. Oleh karena itu, penulis sepakat dengan putusan Majelis Komisi yang menyatakan bahwa, Pihak Terlapor I sampai dengan Terlapor VII terbukti secara sah dan meyakinkan melakukan kesepakatan terkait penetapan harga tiket Jasa Angkutan Udara Niaga Berjadwal Penumpang Kelas Ekonomi (Gabriela Gexia Sihaloho, 2021). Penanganan perkara tentunya akan menghasilkan sanksi sebagai tindak lanjut dari adanya pelanggaran yang terjadi. Sebagaimana yang telah diatur dalam Pasal 47 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, KPPU berwenang menjatuhkan sanksi berupa tindakan administratif bagi pelaku pelanggaran ketentuan undang-undang ini (Gabriela Gexia Sihaloho, 2021).

Setelah penulis melakukan analisa hukum seperti yang disebutkan di atas, maka penelitian atas pendapat KPPU dirasa perlu untuk menganalisa kajian atas pertimbangan KPPU atas putusan tersebut. Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU) telah memutuskan tujuh maskapai terbukti melakukan pelanggaran persaingan usaha karena dianggap melakukan perjanjian bersama-sama dalam menetapkan harga tiket pesawat. Ketujuh maskapai tersebut PT Garuda Indonesia, PT Citilink Indonesia, PT Sriwijaya Air, PT NAM Air, PT Batik Air, PT Lion Mentari dan PT Wings Abadi. Majelis Komisi KPPU yang terdiri dari Kurnia Toha sebagai Ketua Majelis Komisi dan Kodrat Wibowo serta Yudi Hidayat, masing-masing sebagai Anggota Majelis menjatuhkan sanksi berupa perintah kepada tujuh maskapai tersebut untuk melakukan pemberitahuan secara tertulis kepada KPPU setiap kebijakan mereka yang akan berpengaruh terhadap peta persaingan usaha, harga tiket yang dibayar oleh konsumen, dan masyarakat sebelum kebijakan tersebut dilakukan.

Namun begitu, jika diteliti kembali pertimbangan-pertimbangan Majelis Komisi dalam memutus putusan tidak terlepas dari situasi pandemi COVID-19 yang sedang terjadi dalam masa penyelidikan hingga putusan. Meskipun dalam putusannya Majelis Komisi seakan-akan menjatuhkan putusan yang tidak sesuai dengan yang diatur dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1999, seperti pengenaan sanksi denda pasal 47 ayat (2) huruf g Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Sehingga sanksi denda yang harusnya dikenakan kepada ke tujuh maskapai tidak diberikan, karena pertimbangan dari Majelis



Komisi bahwa implikasi pandemi Corona Virus Disease 2019 (COVID19) telah berdampak antara lain terhadap perlambatan pertumbuhan ekonomi nasional, penurunan penerimaan negara, dan peningkatan belanja negara dan pembiayaan, sehingga diperlukan berbagai upaya Pemerintah untuk melakukan penyelamatan kesehatan dan perekonomian nasional, dengan fokus pada belanja untuk kesehatan, jaring pengaman sosial (*social safety net*), serta pemulihan perekonomian termasuk untuk dunia usaha dan masyarakat yang terdampak.

Majelis Komisi berpendapat terdapat juga hambatan masuk yang tinggi dari sisi modal dan regulasi yang mengakibatkan jumlah pelaku usaha sedikit dalam industri penerbangan. Persaingan harga di industri tersebut diatur melalui peraturan pemerintah melalui batasan tertinggi dan terendah dari penetapan tarif atau harga penumpang pelayanan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, sehingga masih terdapat ruang persaingan harga diantara rentang batasan tersebut.

Berdasarkan persidangan, Majelis Komisi menilai bahwa telah terdapat *concerted action* atau *parallelism* (Katrina Marcellina, 2011) para Terlapor, sehingga telah terjadi kesepakatan antar para pelaku usaha (*meeting of minds*) (Dadang Sukandar, 2015) dalam bentuk kesepakatan untuk meniadakan diskon atau membuat keseragaman diskon, dan kesepakatan meniadakan produk yang ditawarkan dengan harga murah di pasar. Hal ini mengakibatkan terbatasnya pasokan dan harga tinggi pada layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal penumpang kelas ekonomi di wilayah Indonesia (Gabriela Gexia Sihaloho, 2021).

Atas dasar putusan ini, di satu sisi penulis setuju dengan putusan KPPU dalam amar putusan nya menyatakan bahwa tujuh maskapai penerbangan tersebut secara sah dan meyakinkan melanggar ketentuan pasal 5 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999.

Namun, di sisi lainnya penulis juga berasumsi kurang setuju yang kemudian cenderung menjadi catatan penulis dalam kasus putusan ini yaitu belum adanya pemberian sanksi denda sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 47 ayat (2) huruf g Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999. Padahal, pelanggaran atas pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tersebut sudah jelas kemungkinan sanksi denda dapat dikenakan sebagaimana yang diatur dalam 47 ayat (2) huruf g Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.

Dalam hal ini, jika dilihat dari pertimbangan KPPU memberikan sanksi pemberitahuan pelaporan tertulis kepada ke tujuh maskapai tersebut yaitu dalam bagian pertimbangan putusannya menyebutkan implikasi pandemi Corona Virus Disease 2019 (COVID19) telah berdampak antara lain terhadap



perlambatan pertumbuhan ekonomi nasional, penurunan penerimaan negara, dan peningkatan belanja negara dan pembiayaan, sehingga diperlukan berbagai upaya Pemerintah untuk melakukan penyelamatan kesehatan dan perekonomian nasional, dengan fokus pada belanja untuk kesehatan, jaring pengaman sosial (*social safety net*), serta pemulihan perekonomian termasuk untuk dunia usaha dan masyarakat yang terdampak. Harusnya menurut penulis, sanksi denda tetap diberikan kepada tujuh maskapai tersebut, demi memberikan jaminan kepastian hukum. Dampak dari tidak dikenakan sanksi denda ini juga dapat menimbulkan ketidakpercayaan masyarakat terhadap KPPU serta citra KPPU sebagai lembaga pengawas di mata komunitas pengusaha dapat berkurang yang dapat mengakibatkan pengusaha ragu terhadap KPPU dalam menangani pertikaian di dunia usaha.

Kecenderungan catatan ini, menurut penulis akan sangat relevan jika di tinjau bahkan di bandingkan dengan teori relatif atau tujuan (*doel theorien*). Pokok teori ini menyebutkan bahwa pidana adalah alat untuk menegakkan tata tertib (hukum) dalam masyarakat dengan dasar pemikirannya adalah penjatuhan pidana mempunyai tujuan untuk memperbaiki sikap mental atau membuat pelaku pidana tidak berbahaya lagi, dibutuhkan proses pembinaan sikap mental atau pemberian efek jera kepada pelaku (Resi Maldini, 2019)

Sehingga asumsi penulis bahwa kepada 7 (tujuh) maskapai yang telah diputus secara sah dan meyakinkan bersalah oleh KPPU akan sangat tepat jika pula sanksi denda pasal 47 ayat (2) huruf g Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 dikenakan dan hal ini sangat relevan di dasari dengan teori relative atau tujuan (*doel theorien*).

Sebenarnya dalam Undang-Undang No. 5 tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat mengenal dan menerapkan sanksi pidana berupa pidana denda dan pidana kurungan. Seperti dalam Pasal 48 ayat (1), yang terdapat ancaman pidana denda minium Rp. 25.000.000.000;- (dua puluh lima miliar rupiah) dan maksimum Rp.100.000.000.000;- (seratus miliar rupiah), atau pidana kurungan pengganti denda maksimum 6 (enam) bulan. Ketentuan pidana lain dalam undang-undang itu terdapat dalam Pasal 48 ayat (2), yaitu pidana denda minimum Rp 5.000.000.000,00 (lima miliar rupiah) dan maksimum Rp 25.000.000.000,00 (dua puluh lima miliar rupiah), atau pidana kurungan pengganti denda selama-lamanya 5 (lima) bulan. Oleh karena itu, bentuk sanksi yang dianut berdasarkan contoh tersebut adalah sanksi pidana yang masuk dalam ranah publik. Hal ini sebagaimana klasifikasi pidana sebagaimana dimaksud Pasal 10 Kitab Undang-Undang Hukum Pidana



(KUHP) yang membagi pidana menjadi pidana pokok dan pidana tambahan. Dalam pasal itu disebutkan bahwa pidana denda dan pidana kurungan masuk dalam kategori pidana pokok.

Sebagaimana kita ketahui, kedudukan sanksi pidana berupa pidana denda terhadap para pelaku usaha menurut penulis jika ini diterapkan dengan maksimal akan memberikan efek jera kepada para pelaku usaha yang melakukan persaingan usaha tidak sehat.

Hukum timbul karena adanya masyarakat, maka tidak ada hukum tanpa masyarakat. Keberadaan hukum adalah sebagai sarana untuk mewujudkan keadaan masyarakat negara yang teratur dan harmonis dalam interaksinya sesama individu. Konsep Negara hukum yang dianut oleh Indonesia pada awalnya hanya tercantum dalam penjelasan UUD 1945, yang kemudian pada amandemen ke empat konsep negara hukum dimasukkan dalam batang tubuh UUD 1945 Pasal 1 Ayat (3) yang menyatakan bahwa "Negara Indonesia adalah Negara Hukum" (Alim Samad dan Fokky Fuad, 2016). Konsep negara hukum mengakibatkan bahwa hukum menjadi syarat dalam menjalankan kehidupan bernegara. Menurut Zainuddin Ali bahwa: "Hukum yang terbentuk itu kemudian dijadikan sebagai kontrol sosial di masyarakat. Hukum sebagai kontrol sosial merupakan aspek yuridis normatif dari kehidupan sosial masyarakat atau sebagai pemberi definisi dari tingkah laku yang menyimpang serta akibat-akibatnya. Selain itu juga berfungsi menetapkan tingkah laku yang baik dan tidak baik, serta menerapkan sanksi hukum terhadap orang yang berperilaku tidak baik tersebut, guna tercapainya ketentraman dan kemakmuran di masyarakat" (Zainuddin Ali, 2012).

Sehingga, menurut tinjauan penulis di dasari beberapa sumber bahwa putusan KPPU yang memberikan pengenaan sanksi hanya berupa laporan pemberitahuan tertulis kepada tujuh maskapai penerbangan tersebut cenderung tidak relevan atau belum efektif dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Tentang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, karena dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 ini mengenal dan menyebutkan pelaku usaha dapat dikenakan pidana denda. Hal lainnya, jika di bandingkan dan di tinjau dari teori relative atau tujuan (*doel theorien*) dari sifat dan tujuan hukum publik atau pidana yang pada intinya menyebutkan bahwa tujuan dari hukum pidana denda bertujuan untuk memberikan efek jera kepada para pelaku serta menjadi peringatan bagi pelaku agar tidak melakukan atau mengulangi perbuatan kejahatan di kemudian hari.

Kesimpulan



Berdasarkan kajian pembahasan di atas, maka penulis menarik kesimpulan terhadap analisa yuridis pertimbangan KPPU terhadap pengenaan sanksi pelaporan tertulis kepada KPPU pada pelanggaran penetapan harga jasa angkutan udara (studi kasus: Putusan KPPU No. 15/KPPU-I/2019) yaitu dalam hal ini KPPU telah memutuskan kepada pelaku tujuh maskapai secara sah dan meyakinkan melakukan pelanggaran atas penetapan harga tiket pesawat yang mana pelanggaran tersebut diatur dalam Pasal 5 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999.

Namun, yang jadi koreksi catatan penulis dalam putusan ini yaitu terhadap pertimbangan yuridis putusan KPPU yang hanya memberikan sanksi berupa pelaporan pemberitahuan secara tertulis kepada KPPU sebelum mengambil setiap kebijakan pelaku usaha yang akan berpengaruh terhadap peta persaingan usaha. Putusan tersebut jika di cermati kembali, menurut penulis cenderung agak keliru mengingat ketentuan pelanggaran Pasal 5 Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 dapat pula dijatuhkan ancaman sanksi denda dalam Pasal 47 ayat (2) huruf g Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, akan tetapi KPPU tidak menjatuhkan sanksi denda. Tidak adanya sanksi denda dalam putusan tersebut menurut penulis tidak memberikan efek jera kepada tujuh maskapai penerbangan tersebut, mengingat teori relatif atau tujuan (*doel theorien*) dapat dijadikan tinjauan serta dasar dalam penerapan sanksi denda.

Referensi

Ali, Zainudin. (2012) *Sosiologi Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, 2007.

Alim Samad & Fokky Fuad. (2016), Sanksi Pidana Perjanjian Yang Dilarang Menurut Penggolongan Hukum Privat dan Publik. *Jurnal Universitas Al Azhar Indonesia*, Vol I (2). Dalam <https://jurnal.uai.ac.id/>

Aji Styawan,
<https://ekonomi.bisnis.com/read/20200624/98/1257147/maskapa-tidak-didenda-pengamat-kppu-tidak-tegas>, "Maskapai Tidak Didenda, Pengamat: KPPU Tidak Tegas!", Akses 24 Juni 2020.

Carissa Christybella Wijaya, Micheline Hendrito, Monica Patricia Aripriatama dan Udin Silalahi. (2021). Penegakan Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia Melalui Harmonisasi Public Enforcement Dan Private Enforcement. *Jurnal Law Review*, Vol XX (3). Dalam <http://dx.doi.org/10.19166/lr.v0i0.2963>



Dadang Sukandar, <https://www.legalakses.com/perjanjian/>, “Pengertian dan Syarat-Syarat Sah Perjanjian”, Akses 22 Januari 2015.

Fadhly Fauzi Rachman, https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d_4490086/daftar_lengkap-tarif-batas-atas-dan-bawah-tiket_pesawat, “Daftar Lengkap Tarif Batas Atas dan Bawah Tiket Pesawat”, Akses 30 Maret 2019.

Faishal Fachri & Iwan Erar Joesoef. (2020). Analisis Pertimbangan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Terhadap Pelanggaran Oleh Perusahaan Penerbangan Badan Usaha Milik Negara (Studi Putusan No. 15/KPPU I/2019). Jurnal Fakultas Hukum Universitas Tulang Bawang, Vol 18 (2). Dalam <https://doi.org/10.37090/keadilan.v18i2.310>

Free Fight Liberalism adalah kebebasan usaha yang tidak terkendali sehingga memungkinkan terjadinya eksploitasi kaum ekonomi yang lemah, <https://brainly.co.id/tugas/14606853>, Akses 01 Februari 2021.

Hesti Rika, <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20190115191331-92361065/kenaikan-harga-tiket-pesawat-sempat-tembus-120-persen>, “Kenaikan Harga Tiket Pesawat Sempat Tembus”, Akses 15 Januari 2019.

Hermansyah. (2008). *Pokok-pokok Hukum Persaingan Usaha di Indonesia*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Hutagaol. (2018). Penerbangan Perintis Dalam Mengembangkan Perekonomian Di Pulau Karimun Jawa, Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik, Vol 05.

Kuncoro, Mudrajat. (2005). *Strategi Bagaimana Meraih Keunggulan Kompetitif*, Jakarta: Erlangga.

Lubis, Andi Fahmi. (2017). *Hukum Persaingan Usaha Buku Teks Edisi Kedua*, Jakarta: Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU).

Maldini, Resi. (2019). *Perbandingan Sistem Pemidanaan di Belanda dengan di Indonesia Dalam Upaya Penanggulangan Over Capacity Lembaga*



Pemasyarakatan (LAPAS) di Indonesia. (Skripsi Sarjana, Universitas Pasundan, Bandung, Jawa Barat, Indonesia)

Marcellina, Katrina. (2011). *Penggunaan Analisa Ekonomi Dalam Pembuktian Kasus-Kasus Kartel Oleh Komisi Pengawas Persaingan Usaha di Indonesia*, (Skripsi Sarjana, Universitas Indonesia, Depok, Indonesia).

Meyliana, Devi. (2013). *Hukum Persaingan Usaha "Studi Konsep Pembuktian Terhadap Perjanjian Penetapan Harga dalam Persaingan Usaha*, Malang: Setara Press.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2019 Tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas Atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.

Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Pedoman Pelaksanaan Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 (UU No. 5/1999)

Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 1 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Penanganan Perkara Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha RI No. 15/KPPU-I/2019 Tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 5 Dan Pasal 11 UU Nomor 5 Tahun 1999 Terkait Jasa Angkutan Udara Niaga Berjadwal Penumpang Kelas Ekonomi Dalam Negeri.

Sihaloho, Gabriela Gexia. (2021). *Kajian Hukum Persaingan Terhadap Pelanggaran Penetapan Harga Pada Jasa Angkutan Udara Niaga Berjadwal Penumpang Kelas Ekonomi Dalam Negeri (Studi Kasus: Putusan KPPU No. 15/Kppu-I/2019)*. (Skripsi Sarjana, Universitas Sumatera Utara, Sumatera Utara, Indonesia).

Sirait, Ningrum Natasya. (2004). *Hukum Persaingan di Indonesia UU No.5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, Medan: Pustaka Bangsa Press.



Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Usman. Rachmadi. (2004). *Hukum Persaingan Usaha Di Indonesia*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Yani, Ahmad. & Wijaya, Gunawan. (1999). *Seri Hukum Bisnis Anti Monopoli*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.