



## PERLINDUNGAN HUKUM TERHADAP KONSUMEN ATAS KETIDAKSESUAIAN HARGA DALAM PEMBAYARAN HARGA ARGOMETER DI TAKSI

Arfian Setiantoro\*, Rinitami Njatrijani, Suradi  
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro  
E-mail : [arfian.elnino@gmail.com](mailto:arfian.elnino@gmail.com)

### Abstrak

Dewasa ini, taksi sebagai salah satu sarana transportasi darat yang cepat dan efisien, menyebabkan perkembangan yang pesat dalam dunia pengangkutan darat. Undang-Undang Nomor 2 tahun 1981 tentang Metrologi Legal mengatur mengenai syarat pengukuran, tapi adanya pelanggaran segel ukur yang sudah kadaluarsa waktunya, segel ukur yang putus, dan perubahan argometer yang disengaja. Mengenai pengemudi melakukan penarikan tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi melanggar ketentuan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah melakukan pengawasan terhadap meter taksi secara berkala dan khusus agar terciptanya sebuah perlindungan konsumen, sedangkan Balai Metrologi sebagai penyelenggara teknis pengukuran melakukan peneraan atau tera ulang pada meter taksi agar meminimalisir pelanggaran. Pengawasan dan pemeriksaan meter taksi di Kota Semarang, Rabu, 2 Desember 2015 oleh Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah, Seksi Pengawasan Kemetrolagian adanya 19 (sembilan belas) argometer taksi yang melanggar. Pertimbangan Majelis Komisi terhadap Putusan PKPU terkait Kasus Penetapan Harga menyatakan bahwa para pelaku usaha tidak terbukti melanggar Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat sehingga tidak merugikan konsumen.

Kata kunci : Perlindungan Konsumen, Harga/Tarif, Argometer/Meter taksi

### Abstract

*Today, a taxi as one means of ground transportation, fast and efficient, leading to rapid development in the world of land transport. Law No. 2 of 1981 on the Legal Metrology requirements governing the measurement, but their offense has expired seal measuring time, measuring the seal broken, and the meter changes are intentional. Regarding the driver's withdrawal rates that are not in accordance with official rates in violation of the provisions of Law No. 22 Year 2009 regarding Traffic and Road Transportation. Department of Industry and Trade of Central Java Province to supervise the taxi meter regularly and specifically for the creation of a consumer protection, while the Metrology Institute as a technical organizer perform calibration and calibration measurements repeated at the taxi meter in order to minimize the infringement. Supervision and inspection of taxi meters in Semarang, Wednesday, December 2, 2015 by the Department of Industry and Trade of Central Java Province, Supervision Section of Metrology. There are 19 (nineteen) metered taxi that violated. Advisory Council to the Commission Decision related PKPU Pricing Case stated that businesses are not proven to have violated Article 5 of Law No. 5 of 1999 on Prohibition of Monopolistic Practices and Unfair Business Competition that does not harm consumers.*

*Keywords: Consumer protection, Price, Taximeter*



## I. PENDAHULUAN

Ketatnya persaingan dapat mengubah perilaku ke arah persaingan yang tidak sehat karena para produsen – pelaku usaha memiliki kepentingan yang saling berbenturan diantara mereka. Persaingan yang tidak sehat ini pada gilirannya dapat merugikan konsumen.<sup>1</sup> Hal itu terjadi pula pada persaingan usaha pada pengangkutan pada angkutan umum khususnya angkutan darat.

Hal tersebut menunjukkan arti pentingnya transportasi di Indonesia, sehingga pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi atau pengangkutan mutlak diperlukan. Pembangunan yang baik dan berkualitas tidak hanya mengenai peningkatan mutu sarannya saja, tetapi juga harus menyangkut pembangunan aspek hukum transportasi sendiri. Pembangunan hukum tidak hanya menambah peraturan baru atau merubah peraturan lama dengan peraturan baru tetapi juga harus dapat memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi semua pihak yang terkait dengan sistem transportasi terutama pengguna jasa transportasi.<sup>2</sup>

Taksi merupakan alat angkutan umum yang menggunakan mobil untuk mengangkut penumpangnya. Umumnya taksi menggunakan mobil jenis sedan. Tarif taksi dihitung melalui dua cara, menggunakan argometer yaitu dihitung secara

otomatis tergantung jumlah jarak yang ditempuh, dan cara lain yaitu berdasarkan kesepakatan penumpang dan pengemudi taksi. Karakteristik istimewa yang dimiliki taksi membuat tarif taksi ditetapkan di atas tarif angkutan umum lainnya. Tarif yang ditetapkan mulai dari tarif bawah hingga tarif atas. Menggunakan argometer sering adanya penyimpangan dengan melakukan manipulasi terhadap perhitungan argometer. Bisa karena argometer belum di tera ulang maupun argometer sudah dirubah mekanisme mengenai penetapan harga untuk konsumen.

Taksi memang bisa dikatakan merupakan transportasi umum namun bersifat eksklusif di mana penumpangnya terbatas dan dilengkapi argometer sebagai penanda berapa biaya penggunaannya dan itu sesuai tarif yang dimiliki masing-masing perusahaan taksi. Bahwa dalam Pasal 1 angka 9 PP No.41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, menyatakan taksi adalah kendaraan umum dengan jenis mobil penumpang yang diberi tanda khusus dan dilengkapi dengan argometer.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah secara jelas dan tegas mengatur mengenai penetapan tarif taksi, sebagaimana diatur pada Pasal 183 Ayat (1) UU No. 22 Tahun 2009 yang secara lengkap berbunyi: Tarif Penumpang untuk angkutan orang tidak dalam trayek dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf a ditetapkan oleh Perusahaan Angkutan Umum atas persetujuan Pemerintah sesuai dengan kewenangan masing -

<sup>1</sup> Janus Sidabalok, 2014, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, hal 2

<sup>2</sup> Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung, hal.13.



masing berdasarkan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Sekarang ini, khusus di Kota Semarang terdapat 10 perusahaan taksi, sedangkan armada yang beroperasi mencapai 1.300 mobil. Pemerintah menetapkan tarif yang berlaku pada setiap buka pintu taksi antara Rp 5.500 hingga Rp 7.000. Pada pantauan yang dilakukan Disperindag, puluhan taksi terjaring dalam pemeriksaan. Pelanggaran mereka antara lain, segel ukur yang sudah kadaluarsa waktunya, segel ukur yang putus, dan perubahan argometer yang disengaja hal jelas melanggar Undang-Undang No 2 Tahun 1981 mengenai Metrologi Legal. Pengemudi melakukan penarikan tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi, hal ini tentu saja melanggar Pasal 42 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Penetapan tarif atau harga yang berbeda-beda dari masing pelaku usaha sehingga menimbulkan persaingan usaha.

Sebagai konsumen tentunya kita berhak mendapat pelayanan yang layak dan rasional, dan untuk itu diperlukan persaingan yang sehat antar-pelaku usaha agar tercipta harga yang efisien dan sesuai dengan peraturan yang berlaku. Kira-kira relevansi Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat harus selalu diperhatikan.

## II. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah social legal research / yuridis empiris yaitu merupakan penelitian yang menitik-beratkan perilaku individu atau

masyarakat dalam kaitannya dengan hukum. Berdasarkan hal tersebut, tidak dapat disangkal bahwa yang paling sering menjadi topik di dalam penelitian sosio-legal adalah masalah efektivitas aturan hukum, kepatuhan terhadap aturan hukum, peranan lembaga atau institusi hukum terhadap masalah sosial tertentu atau sebaliknya, pengaruh masalah sosial tertentu terhadap aturan hukum.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah studi kepustakaan yaitu suatu cara memperoleh data melalui penelitian kepustakaan, yang dalam penulisan laporan penelitian penulis mencari data dan keterangan-keterangan dengan membaca putusan pengadilan, buku-buku, bahan kuliah, karya ilmiah, dan berbagai peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan Perlindungan Konsumen serta media massa, yang merupakan data sekunder yang diperlukan dalam penelitian ini. Serta menggunakan teknik wawancara yaitu mendasarkan diri pada laporan tentang diri sendiri atau *self-report*, atau setidaknya tidaknya pada pengetahuan dan atau keyakinan pribadi. Responden yang diwawancarai pada penelitian ini adalah Kepala Seksi Metrologi Dinas Perindustrian dan Perdagangan Jawa Tengah Bagian Metrologi, Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Dinas Perindustrian dan Perdagangan Jawa Tengah bagian Metrologi dan Kepala Bagian Teknis Balai Metrologi Wilayah Semarang.

Dari data tersebut kemudian dianalisis dan dirumuskan sebagai data penunjang di dalam penelitian ini. Analisis yang akan dilakukan dalam penelitian ini akan dilakukan secara kualitatif dan kuantitatif.



Selanjutnya ditarik kesimpulan dengan menggunakan metode berfikir induktif, yaitu suatu pola berpikir yang mendasarkan pada hal-hal yang bersifat khusus, dan ditarik kesimpulan yang bersifat umum.

### III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan penelitian yang penulis lakukan. Upaya melindungi kepentingan umum dengan adanya jaminan kebenaran pengukuran serta adanya ketertiban dan kepastian hukum dalam pemakaian satuan ukuran, standar satuan, metode pengukuran, dan alat alat ukur, takar, timbang dan perlengkapannya merupakan sebuah kewajiban yang diemban oleh pemerintah beserta aparaturnya, dibawah koordinasi menteri yang membidangi metrologi legal yaitu Menteri Perdagangan.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1985 juga telah ditegaskan tanggung jawab bagi aparatur metrologi yaitu UUTP digolongkan kedalam UUTP Metrologi Legal yang pemeriksaan, pengujian, peneraan, dan penera ulangnya serta pengawasannya dilakukan oleh instansi pemerintah yang ditugaskan di bidang Metrologi Legal. Kegiatan dari Pengawasan Kemetrolologiaan dilakukan oleh tim pelaksana lapangan yang terdiri dari pengamat tera dan / atau PPNS Metrologi Legal dari Unit Kerja di Dinas yang membidangi Perdagangan yang memiliki Tupoksi Metrologi legal. Dalam hal ini, Dinas yang bersangkutan belum memiliki pengamat tera dan/atau PPNS Metrologi Legal, maka pelaksanaan Pengawasan harus berkoordinasi dengan Direktorat metrologi dan

tenaga Dinas sebagai pendamping pelaksanaan pengawasan.

Pembentukan Balai Metrologi Wilayah Semarang adalah untuk mendukung adanya standarisasi penyelenggaraan kemetrolologiaan di daerah guna mewujudkan tertib ukur, keadilan dan kepastian hukum dalam penggunaan UUTP dan perdagangan BDKT, serta pelayanan prima kepada masyarakat.

Tujuan Metrologi Legal:

1. Melindungi kepentingan individu dan perusahaan;
2. Melindungi kepentingan nasional;
3. Melindungi keselamatan dan kesehatan umum, termasuk yang berhubungan dengan lingkungan dan pelayanan kesehatan;
4. Memenuhi persyaratan perdagangan internasional.

Keputusan Direktur Jenderal Perdagangan Dalam Negeri Nomor 27/PDN/KEP/3/2010 tentang Syarat Teknis Meter Taksi. Syarat Teknis Meter Taksi merupakan pedoman bagi petugas dalam melaksanakan tera dan tera ulang Meter Taksi serta pengawasan Meter Taksi guna meminimalisir terjadi penyimpangan penggunaan Meter Taksi dalam penentuan tarif taksi serta upaya perwujudan tertib ukur sebagaimana diamanatkan dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1981 tentang Metrologi Legal.

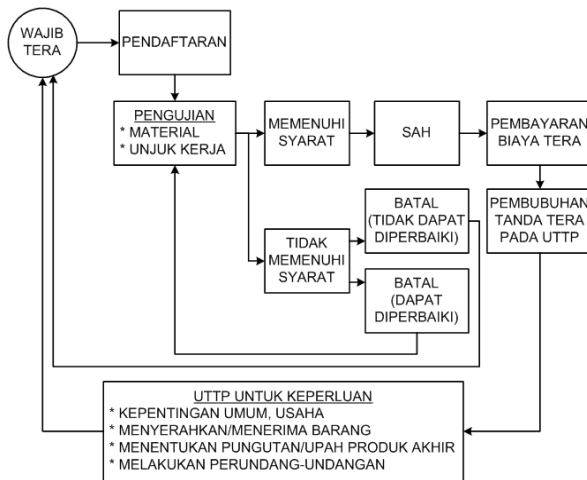
Batas kesalahan penunjukan relatif pada saat terpasang pada taksi pada saat pengujian meter taksi yaitu:

1. Tera:
  - a. Pada pengujian jarak:  $\pm 2\%$  dari nilai sebenarnya; dan
  - b. Pada pengujian waktu:  $\pm 3\%$  dari nilai sebenarnya.
2. Tera ulang:
  - a. Pada pengujian jarak:  $\pm 4\%$



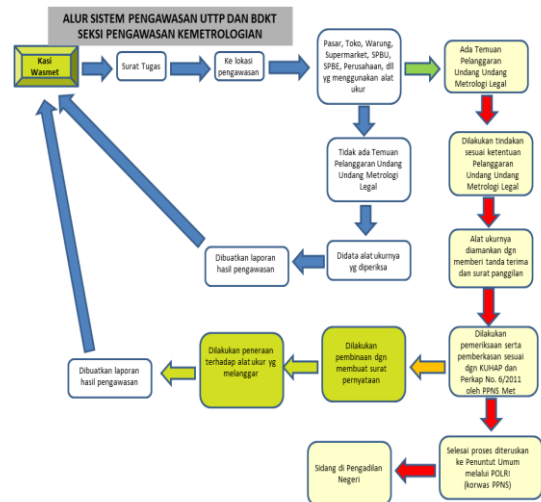
- dari nilai sebenarnya; dan
- b. Pada pengujian waktu:  $\pm 3\%$  dari nilai sebenarnya
  3. Ketidaktetapan yang diizinkan untuk tera dan tera ulang adalah 1%.

Gambar 1 : Bagan Alur Tera/Tera Ulang UUTP



Sumber: Standar Operasional Prosedur Pelayanan Tera dan Tera Ulang UUTP, Kalibrasi Alat Ukur Serta Pengujian Barang dalam Keadaan Terbungkus di Balai Metrologi Semarang.

Gambar 2 : Alur Sistem Pengawasan UUTP Seksi Pengawasan Kemetrolgiaan :



Sumber: Wawancara dengan PPNS Metrologi Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah Willy A.N. Sigarlaki dengan Kepala Seksi Metrologi Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah Noor Aziz, S.H., M.M.

Tabel 1:

REKAPAN DATA TAXI 2014 - 2015 DI KOTA SEMARANG													
PURI KENCANA TAXI		PANDU		ATLAS		EXPRESS		ASTRIA		KOSTI		BLUE BIRD	
2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015
80	65	75	35	382	452	150	150	20	20	265	280	300	388
JUMLAH													
2014		2015											
				1272		1390							

Hasil dan tindak lanjut yang terjadi dilapangan mengenai pengawasan meter taksi pada Rabu , 2 Desemeber 2015 oleh Disperindag Prov. Jawa Tengah dapat dipaparkan sebagai berikut :

1. Dari 19 (sembilan belas) belas argometer taksi yang melanggar, 11 (sebelas) taxi bertanda tera tahun 2014 yang masa berlakunya sampai dengan 30 Nopember 2015, 8 (delapan) taksi tidak ada tanda tera dan 2 (dua) mobil taksi disita dan ditahan oleh Penyidik Polrestabes Semarang dikarenakan pada waktu



dilakukan pemeriksaan, tidak memiliki STNK mobilnya.

2. Hasil di lapangan bahwa pelanggaran yang terjadi karena kurang pemahaman dari pengelola taksi tersebut. Mengingat juga sasaran dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah adalah melakukan pembinaan agar semua taksi yang menggunakan argometer taksi di Kota Semarang tertib meter taksinya, tertib juga teranya.
3. Penyidik PNS Dinas Perindag Prov. Jateng melakukan penyitaan dan pemanggilan terhadap taksi yang melanggar ke Polrestabes Semarang dan dilakukan pemeriksaan oleh Penyidik Polrestabes Semarang untuk diperiksa dan didengar keterangannya serta dilakukan pembinaan selanjutnya agar tidak terjadi lagi pelanggaran terhadap pemakaian meter taksi / argo meter tersebut.

Terwujudnya perlindungan konsumen akan terlaksana jika semua pihak baik Pemerintah, Pelaku Usaha, Konsumen saling bekerja sama dan mematuhi peraturan yang ada. Hambatan-hambatan yang sering muncul dalam pelaksanaan perlindungan konsumen terutama dibidang kemetrologiaan adalah sebagai berikut:<sup>3</sup>

1. Banyak konsumen yang tidak melapor apabila merasa dirugikan atas tindakan pelaku usaha, bisa dikatakan sebagai

nir aksi/tanpa aksi dari konsumen yang dirugikan;

2. Kurangnya pengetahuan masyarakat untuk mengetahui apabila takaran meter taksi yang diberikan tidak sesuai pada ketentuan yang ada sehingga mereka hanya bisa berkeluh kesah saja.
3. Ketidaktahuan konsumen tentang mekanisme pengaduan apabila ada pelanggaran yang dilakukan pelaku usaha padahal adanya pengaduan diantara BPSK, LPSK dan lain-lain. Padahal apabila ada sebuah sengketa bisa dilakukan dengan jalan litigasi maupun non litigasi;
4. Keterbatasan Sumber Daya Manusia, peralatan untuk peneraan, dan anggaran yang dimiliki oleh UPTD Metrologi Legal untuk menunjang pelayanan tera dan tera ulang.

Berdasarkan wawancara dengan informan yang dilakukan di Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah, penyalahgunaan meter taksi dilapangan umumnya ada dua bagian:<sup>4</sup>

1. Visible fraud (penyalahgunaan yang tampak):
  - a. Penunjukan tarif yang tidak sesuai ketetapan pemerintah;
  - b. Tidak ada tanda tera pada meter taksi;
  - c. Rusaknya segel tanda tera pada meter taksi;

---

<sup>3</sup> Wawancara dengan PPNS Metrologi Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah Willy A.N. Sigarlaki, pada tanggal 14 Desember 2015

---

<sup>4</sup> Wawancara dengan Kepala Seksi Metrologi Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah Noor Aziz, S.H., M.M., pada tanggal 16 Desember 2015





- d. Penunjukan meter taksi yang tidak jelas yang membingungkan konsumen sering disebut adanya argo kuda;
  - e. Tidak melakukan tera ulang ketika adanya jatuh tempo;
  - f. Melakukan transaksi tidak menggunakan meter taksi/hanya perjanjian lisan/argo mulut.
2. Invisible fraud (penyalahgunaan yang tidak tampak):
- a. Penambahan pulsa palsu (argo kuda) berupa adanya injeksi pulsa pada kabel transmisi sensor ke perangkat elektronik;
  - b. Perubahan program (*software*) tanpa seijin balai metrologi.

Perlindungan Hukum terhadap Konsumen yang terdapat pada Putusan PKPU Nomor: 29/KPPU-I/2009 bermula dari KPPU yang menerima laporan tentang adanya dugaan pelanggaran Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat yang dilakukan oleh Terlapor I: Kosti Semarang, Terlapor II: PT Wahana Atlas Nusantara (Atlas Group), Terlapor III: PT Centris Multi Persada cabang Semarang, Terlapor IV: Koperasi Puri Kencana, Terlapor V: PT Pandu Persada Sarana Mukti, Terlapor VI: PT Astria Taxi, Terlapor VII: PT Satria Express Perdana cabang Semarang, Terlapor VIII: Blue Bird cabang Semarang, Terlapor IX: Kosti Solo, Terlapor X: PT Solo Central Taksi, Terlapor XI: PT Mahkota Ratu Taksi, Terlapor XII: Koperasi Bengawan Taksi, Terlapor XIII: CV Sekar Gelora, Terlapor XIV: CV

Sakura Sari Taksi, Terlapor XV: Koperasi Banyumas Taksi, Terlapor XVI: Koperasi Satria Transport, Terlapor XVII: Koperasi Dita Ayu Bahari, Terlapor XVIII: PT Wahana Eka Lestari (Atlas Group), Terlapor XIX: DPD Organda Propinsi Jawa Tengah, Terlapor XX: DPC Organda Kota Semarang, Terlapor XXI: DPC Organda Kota Surakarta, Terlapor XXII: DPC Organda Kabupaten Banyumas, dan Terlapor XXIII: DPC Organda Kota Tegal. Kedua puluh tiga terlapor semua pelaku usaha dibidang jasa tranportasi taksi.

Menimbang bahwa untuk membuktikan terjadi atau tidak terjadinya pelanggaran Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, maka Majelis Komisi berpendapat dan menilai hal-hal sebagai berikut:

1. Bahwa Majelis Komisi berpendapat Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 pada pokoknya melarang pelaku usaha membuat perjanjian atau kesepakatan mengenai harga jual produk barang dan atau jasa dengan para pesaingnya
2. Bahwa tarif taksi yang berlaku di Jawa Tengah maupun di 4 (empat) kota di Jawa Tengah yaitu Semarang, Surakarta, Tegal dan Purwokerto hingga akhir Februari 2010 masih mengacu pada hasil kesepakatan atau hasil pembahasan yang dilakukan oleh para pengusaha taksi dengan difasilitasi oleh DPC Organda setempat.
3. Bahwa masing-masing Terlapor I sampai dengan Terlapor XVIII telah mengajukan permohonan penetapan tarif taksi kepada



Pemerintah setempat sesuai dengan hasil rapat koordinasi yang dilakukan oleh para pengusaha taksi dengan Pemerintah Daerah Propinsi Jawa Tengah pada tanggal 17 Februari 2010

4. Bahwa mulai awal Maret 2010 Pemerintah Propinsi Jawa Tengah, Pemerintah Kota Semarang, Pemerintah Kota Surakarta dan Pemerintah Kota Tegal telah menerbitkan persetujuan penetapan tarif taksi yang diajukan oleh para pengusaha taksi
5. Bahwa besaran tarif taksi yang disetujui oleh Pemerintah Propinsi Jawa Tengah, Pemerintah Kota Semarang, Pemerintah Kota Surakarta dan Pemerintah Kota Tegal tersebut tidak berbeda dengan besaran tarif hasil kesepakatan atau pembahasan yang dilakukan oleh para pengusaha taksi dengan DPC Organda setempat.
6. Bahwa Majelis Komisi menilai persetujuan penetapan tarif taksi yang diterbitkan oleh Pemerintah Propinsi Jawa Tengah, Pemerintah Kota Semarang, Pemerintah Kota Surakarta dan Pemerintah Kota Tegal tersebut mengakibatkan batalnya kesepakatan penetapan tarif taksi yang dilakukan oleh para pengusaha taksi dengan DPC Organda setempat.
7. Bahwa Majelis Komisi juga menilai penetapan tarif taksi yang dilakukan oleh para Terlapor sebelum adanya persetujuan penetapan tarif oleh Pemerintah setempat merupakan suatu tindakan para Terlapor

untuk mengisi kekosongan hukum akibat tidak adanya pengaturan mengenai tarif taksi yang seharusnya menjadi kewenangan pemerintah.

8. Bahwa dengan demikian Majelis Komisi menilai kesepakatan tarif yang dilakukan oleh para Terlapor bukanlah perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999.

Menimbang bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 35 huruf e Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi merekomendasikan kepada Komisi agar memberikan saran dan pertimbangan:

1. Kepada Pemerintah khususnya Menteri Perhubungan agar mempercepat terbitnya aturan-aturan di tingkat Pemerintah Pusat sebagai pedoman pentarifan taksi
2. Kepada Pemerintah Daerah agar mempercepat terbitnya aturan-aturan teknis mengenai pelaksanaan pentarifan taksi di daerah masing-masing;

Menimbang bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan di atas, maka mengingat Pasal 43 ayat (3) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999, Majelis Komisi:

Menyatakan Terlapor I: Kosti Semarang, Terlapor II: PT Wahana Atlas Nusantara (Atlas Group), Terlapor III: PT Centris Multi Persada cabang Semarang, Terlapor IV: Koperasi Puri Kencana, Terlapor V: PT Pandu Persada Sarana Mukti, Terlapor VI: PT Astria Taxi, Terlapor VII: PT Satria Express Perdana cabang Semarang, Terlapor VIII: Blue Bird cabang Semarang, Terlapor IX: Kosti Solo, Terlapor X: PT Solo





Central Taksi, Terlapor XI: PT Mahkota Ratu Taksi, Terlapor XII: Koperasi Bengawan Taksi, Terlapor XIII: CV Sekar Gelora, Terlapor XIV: CV Sakura Sari Taksi, Terlapor XV: Koperasi Banyumas Taksi, Terlapor XVI: Koperasi Satria Transport, Terlapor XVII: Koperasi Dita Ayu Bahari, Terlapor XVIII: PT Wahana Eka Lestari (Atlas Group), Terlapor XIX: DPD Organda Propinsi Jawa Tengah, Terlapor XX: DPC Organda Kota Semarang, Terlapor XXI: DPC Organda Kota Surakarta, Terlapor XXII: DPC Organda Kabupaten Banyumas, dan Terlapor XXIII: DPC Organda Kota Tegal tidak terbukti melanggar Pasal 5 Undang-Undang Nomor tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Perjanjian kartel harga (*price fixing agreement*) dilarang dalam Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Pasal tersebut berbunyi sebagai berikut:

“Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian, dengan pelaku usaha pesaingnya, yang bermaksud untuk mempengaruhi harga dengan mengatur produksi dan atau pemasaran suatu barang dan atau jasa, yang dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan atau persaingan usaha tidak sehat”

Unsur-unsur dari perjanjian kartel adalah pelaku usaha, perjanjian, pelaku usaha pesaingnya, bermaksud mempengaruhi harga, mengatur produksi dan atau pemasaran, barang, jasa dapat mengakibatkan terjadinya praktek monopoli dan mengakibatkan persaingan usaha tidak sehat. Dari unsur-unsur Pasal 11, dapat dilihat

bahwa perjanjian kartel juga berkaitan langsung dengan konsumen. Barang/jasa yang harganya dipengaruhi atau diatur produksi dan atau pemasarannya dalam perjanjian kartel, merupakan sesuatu yang dapat dimanfaatkan langsung oleh konsumen.

Sebagai lembaga yang diserahi tugas untuk mengawasi jalannya persaingan usaha, KPPU mempunyai tanggung jawab untuk mencegah atau upaya preventif dan menindak perilaku kartel di Indonesia. KPPU sebagaimana dirumuskan dalam Pasal 36 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999, mempunyai kewenangan melakukan penegakan hukum perkara-perkara kartel baik berdasarkan atas inisiatif KPPU sendiri atau atas dasar laporan dari masyarakat.

Dalam hal ini penulis setuju dengan pertimbangan hakim bahwa kasus mengenai dugaan pelanggaran Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dalam Pelayanan Jasa Taksi di Kota Semarang, Kota Surakarta, Kota Tegal dan Kota Purwokerto Propinsi Jawa Tengah yang dilakukan oleh para terlapor tidak melanggar pasal yang dituduhkan. Dalam hal ini penulis beranggapan bahwa tidak memenuhi unsur-unsur yang secara langsung dari dari Pasal 5 tersebut diantaranya unsur tersebut adalah unsur pelaku usaha, unsur perjanjian, unsur harga pasar, unsur barang, unsur konsumen, unsur pasar bersangkutan, unsur usaha Patungan karena dalam Pasal 5 ayat 2 huruf b semua unsur akan hilang atau sirna ketika “suatu perjanjian yang didasarkan undang-



undang yang berlaku”. Dalam kasus tersebut terlapor telah berupaya menetapkan tarif taksi sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, dengan adanya persetujuan penetapan tarif taksi oleh pemerintah setempat maka kesepakatan penetapan tarif taksi oleh para terlapor menjadi tidak berlaku lagi.

Jika diruntut dengan adanya penetapan tarif oleh para pelaku jika terbukti bersalah melanggar Pasal 5 Undang-Undang No 5 Tahun 1999 maka jelas akan dapat merugikan konsumen dan dapat pula dikenakan prinsip tanggung jawab mutlak (*strict liability principle*) yang juga dianut pula dalam Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Prinsip ini dimana pelaku usaha harus membuktikan sendiri apakah mereka tidak bersalah atau tidak dan beban kerugian seharusnya ditanggung oleh pelaku usaha sebagai pengelola jasa serta dapat dikenakan proses penuntutan beruntun dari pemilik usaha hingga sopir taksi.

## IV PENUTUP

### A. Simpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan pada bab sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Salah satu upaya untuk melindungi konsumen yaitu dilakukannya pengawasan terhadap barang dan/atau jasa yang beredar. Berdasarkan peraturan daerah Provinsi Jawa Tengah Nomor 6 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Provinsi Jawa Tengah pengawasan metrologi dilakukan oleh Dinas

Perindustrian dan Perdagangan khususnya seksi kementrologiaan, dengan di bantu lembaga teknis yaitu Balai Metrologi Wilayah yang kegiatannya melakukan Pengujian, pemeriksaan, dan membubuhkan tanda tera. Hasil pengawasan mengenai meter taksi di Kota Semarang, Rabu, 2 Desember 2015 oleh Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Tengah Seksi Pengawasan Kemetrolgian adanya 19 (sembilan belas) belas argometer taksi yang melanggar

2. Berdasarkan Putusan KPPU Nomor: 29/KPPU-I/2009 menyatakan bahwa Terlapor I:berjumlah 23 (dua puluh tiga) pelaku usaha jasa taksi tidak terbukti melanggar Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat. Dikarenakan tidak memenuhi unsur-unsur yang secara langsung dari dari Pasal 5 tersebut diantaranya unsur tersebut adalah unsur pelaku usaha, unsur perjanjian, unsur harga pasar, unsur barang, unsur konsumen, unsur pasar bersangkutan, unsur usaha Patungan karena dalam Pasal 5 ayat 2 huruf b semua unsur akan hilang atau sirna ketika “suatu perjanjian yang didasarkan Undang-Undang yang berlaku”. diruntut dengan adanya penetapan tarif oleh para pelaku jika terbukti bersalah melanggar Pasal 5 Undang-Undang No 5 Tahun 1999 maka jelas akan dapat merugikan konsumen dan dapat pula dikenakan prinsip



tanggung jawab mutlak (*strict liability principle*) yang juga dianut pula dalam Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

## B. Saran

### 1. Saran bagi Pemerintah:

- a. Meningkatkan kualitas dalam pelayanan Tera/ Tera Ulang terhadap pelaku usaha yang memiliki usaha yang wajib tera.
- b. Memberikan penyuluhan dan pemahaman secara mendalam terhadap masyarakat/wajib tera agar sesuai ketentuan yang berlaku.
- c. Melakukan pengawasan secara lebih berkala tidak hanya 1 (satu) hingga 2 (dua) tapi sedapat mungkin melakukan inspeksi secara mendadak kepada usaha yang wajib tera.
- d. Pengalokasian dana yang lebih dari pemerintah terhadap pengawasan terhadap pelanggaran agar tidak terjadi pengawasan pada waktu tertentu.
- e. Memberikan sanksi yang lebih tegas kepada pelaku usaha yang melakukan kecurangan agar tidak mengulangi.
- f. Membuat peraturan yang melindungi konsumen misalkan dengan membuat peraturan gubernur atau peraturan walikota yang lebih memadai mengenai tarif argometer agar setara dan tidak hanya ditetapkan batas bawah maupun batas atas saja.
- g. Memberikan penyuluhan/sosialisasi kepada masyarakat yang menggunakan jasa transportasi taksi akan ciri-

ciri taksi yang melakukan pelanggaran.

- h. Memberikan dukungan secara terpadu dengan pelaporan setiap kegiatan pengawasan atau peneraan agar terciptanya perlindungan hukum terhadap konsumen jasa transportasi taksi.

### 2. Saran bagi Pelaku Usaha:

- a. Pemahaman lebih mendalam akan pentingnya wajib ukur /tera terhadap pelaku usaha yang memiliki usaha yang berkenaan tentang peneraan agar sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
- b. Pelaku usaha taksi lebih berinisiatif terhadap taksi sebagai pengelola jasa atas pengecekan secara berkala mengenai tera/tera ulang agar ketetapan meter taksi sesuai dengan ketentuan yang ada maupun pengecekan surat kelengkapan misalkan STNK masih berlaku atau tidak.
- c. Pemberitahuan terlebih dahulu terhadap konsumen tentang ketentuan taksi apakah menggunakan tarif bawah atau tarif atas agar terciptanya transparansi kepada konsumen.
- d. Memberikan sanksi tegas kepada pegawai taksi yang melakukan pelanggaran, misalkan adanya pegawai menggunakan “argo mulut” padahal tersebut tidak sesuai ketentuan yang berlaku.

### 3. Saran bagi konsumen

- a. Konsumen harus lebih berhati-hati dan menyadari atas ciri-ciri taksi yang melakukan pelanggaran terhadap peneraan ataupun ketidaksesuaian harga ketika pembayaran argometer.



- b. Melakukan pelaporan terhadap pihak-pihak terkait yang bertanggungjawab atas pelanggaran ataupun kecurangan terhadap jasa transportasi taksi agar hak dan perlindungan hukum terhadap konsumen tidak dilanggar oleh pelaku usaha.
- c. Melakukan pelaporan terhadap pihak-pihak terkait yang bertanggungjawab atas pelanggaran ataupun kecurangan terhadap jasa transportasi taksi agar hak dan perlindungan hukum terhadap konsumen tidak dilanggar oleh pelaku usaha.

#### **V. DAFTAR PUSTAKA**

- Janus Sidabalok, 2014, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Suwardjoko Warpani, *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, ITB, Bandung.
- Undang-Undang No. 2 tahun 1981

- tentang Metrologi Legal
- Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen,
- Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah No 2 Tahun 1985 Wajib dan Pembebasan untuk Ditera dan/atau Ditera Ulang Serta Syarat-Syarat Bagi Alat-Alat Ukur, Takar, Timbang, dan Perlengkapannya (UUTP) yang Wajib Ditera Ulang.
- Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.
- Keputusan Direktur Jenderal Perdagangan Dalam Negeri Nomor 27/PDN/KEP/3/2010 tentang Syarat Teknis Meter Taksi