



PRESS RELEASE
No. 13/KPPU-PR/V/2019

KPPU Putus Perkara No. 08/KPPU-L/2018

KPPU memutuskan perkara No.08/KPPU-L/2018 tentang Dugaan Pelanggaran Pasal 5 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat dalam Industri Jasa *Freight Container* (Uang Tambang) pada Rute Surabaya Menuju Ambon oleh 4 Perusahaan Pelayaran.

KPPU melalui Majelis Komisi yang terdiri dari Harry Agustanto, S.H., M.H. sebagai Ketua Majelis Komisi; Ukay Karyadi, S.E., M.E. dan Dr. M. Afif Hasbullah, S.H., M. Hum. masing-masing sebagai Anggota Majelis, telah selesai melakukan pemeriksaan terhadap Perkara Nomor 08/KPPU-L/2018.

Sekretariat Komisi telah melakukan penanganan perkara berdasarkan laporan dengan obyek perkara adalah Jasa *Freight Container* (Uang Tambang) pada Rute Surabaya Menuju Ambon oleh 4 Perusahaan Pelayaran, yang dilakukan oleh:

1. Terlapor I, PT Tanto Intim Line;
2. Terlapor II, PT Pelayaran Tempuran Emas, Tbk;
3. Terlapor III, PT Meratus Line;
4. Terlapor IV, PT Salam Pasific Indonesia Lines;

- I. Bahwa ketentuan Undang-Undang yang diduga dilanggar oleh para Terlapor adalah Dugaan Pelanggaran Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999

Pasal 5

(1) Pelaku usaha dilarang membuat perjanjian dengan pelaku usaha pesaingnya untuk menetapkan harga atas suatu barang dan atau jasa yang harus dibayar oleh konsumen atau pelanggan pada pasar bersangkutan yang sama.

(2) ...

II. Tentang Pasar Bersangkutan

- a. Bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 10 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 definisi mengenai pasar bersangkutan adalah sebagai berikut:

“pasar bersangkutan 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.”

- b. Bahwa atas dasar ketentuan tersebut maka dapat diketahui pasar bersangkutan dalam perkara *a quo* menekankan pada konteks horizontal yang menjelaskan kaitan antara pelaku usaha dengan pelaku usaha pesaingnya, sehingga cakupan pengertiannya dapat dikategorikan dalam 2 (dua) perspektif, yang meliputi:
- Pasar berdasarkan produk (*relevant product market*) terkait atas barang dan/atau jasa yang sama atau sejenis atau substitusi dari barang dan/atau jasa tersebut. -----
 - Pasar berdasarkan wilayah/geografis (*relevant geographic market*) terkait dengan jangkauan atau daerah pemasaran.
- c. Bahwa mengacu pada pengertian pasar bersangkutan, pasar berdasarkan produk akan dikategorikan dalam pasar bersangkutan atau dapat digantikan satu sama lain suatu produk apabila menurut konsumen terdapat kesamaan dalam hal fungsi/peruntukan/penggunaan, karakter spesifik, serta perbandingan tingkat harga produk tersebut dengan harga barang lainnya. Dari sisi penawaran, barang substitusi merupakan produk yang potensial dihasilkan oleh pelaku usaha yang berpotensi masuk ke dalam pasar tersebut.
- d. Bahwa barang-barang yang ada di Kota Ambon, baik barang sembako ataupun barang kebutuhan lain untuk pembangunan semuanya didatangkan dari Surabaya menggunakan kontainer kapal laut.

Bahwa jika dilihat dari sisi fungsi, konsumen yang akan mengirimkan barang ke atau keluar dari Ambon dapat memilih mengangkut kargo dengan menggunakan pesawat udara atau kontainer dengan menggunakan kapal laut atau jenis transportasi lain, tetapi pilihan tersebut tidak dapat dipisahkan dari pilihan konsumen, baik terhadap volume pengiriman maupun terhadap biaya yang dikeluarkan dari setiap pilihan penggunaan transportasi untuk pengangkutan.

Bahwa perusahaan pelayaran yang dimaksud dalam perkara *a quo* adalah perusahaan pelayaran dengan rute Surabaya menuju Ambon yang perizinan dan spesifikasi kapal yang dimiliki hanya digunakan untuk jasa kontainer, sebagaimana dikuatkan dengan pendapat Ir. Tri Achmadi, Ph.D. selaku Ahli Perkapalan dari Program Studi Teknik Transportasi Laut,

Institut Teknologi Sepuluh Nopember dalam persidangan yang pada pokoknya menyatakan secara teknis, kapal yang mengangkut kontainer harus memiliki spesifikasi khusus sehingga tidak bisa menggunakan sembarang kapal, dimana ada *design* tersendiri untuk menjamin *safety* dan untuk memastikan kontainer tidak terlepas dari kapal.

Bahwa dengan demikian pasar geografis perkara *a quo* adalah perusahaan pelayaran dengan rute Surabaya menuju Ambon yang perizinan dan spesifikasi kapal yang dimiliki hanya digunakan untuk jasa container.

Oleh karena itu, pasar bersangkutan dalam perkara *a quo* adalah jasa *freight container* rute Surabaya menuju Ambon yang dilakukan oleh 4 perusahaan pelayaran yaitu PT Tanto Intim Line, PT Pelayaran Tempuran Emas Tbk, PT Meratus Line, dan PT Salam Pasific Indonesia Lines

III. Tentang Struktur Pasar

Bahwa struktur pasar dapat diberikan pengertian sebagai kondisi lingkungan dimana perusahaan melakukan aktifitas produksinya. Struktur pasar dibedakan menjadi 6 (enam) bentuk diantaranya adalah sebagai berikut:

- 1) Pasar Persaingan Sempurna;
- 2) Pasar Persaingan Monopolistik;
- 3) Pasar Oligopoli;
- 4) Pasar Monopoli;
- 5) Pasar Monopsoni; dan
- 6) Pasar Oligopsoni.

Bahwa untuk pasar oligopoli, produk dan/atau jasa yang ditawarkan biasanya bersifat homogen atau derajat terdifferensiasinya sangat rendah. Dengan sifat produk tersebut, maka penjual tidak dapat memberikan pilihan produk yang berbeda secara signifikan terhadap konsumen. Sehingga konsumen akan sangat sensitif dengan perbedaan atau perubahan harga. Oleh karena itu, dalam menetapkan harga, produsen/penjual pada pasar oligopoli sangat terindependensi antara satu dengan yang lain dan akan saling memantau harga antara satu dengan yang lain serta tidak dapat secara bebas menentukan harga jual produk/jasa yang dijualnya

IV. Tentang Perilaku Pasar

1. Tentang surat penyesuaian tarif *freight container* rute Surabaya-Ambon
 - Terlapor I mengeluarkan surat penyesuaian tarif tertanggal 24 Agustus 2017, yang tarifnya disesuaikan menjadi Rp. 9.000.000,00 (20”) dan Rp. 18.000.000,00 (40”);

- Terlapor II mengeluarkan surat penyesuaian tarif tertanggal 23 Agustus 2017, yang tarifnya disesuaikan menjadi Rp. 9.000.000,00 (20”) dan Rp. 18.000.000,00 (40”);
 - Terlapor III mengeluarkan surat penyesuaian tarif tertanggal 23 Agustus 2017, yang tarifnya disesuaikan menjadi Rp. 9.200.000,00 (20”) dan Rp. 18.400.000,00 (40”);
 - Terlapor IV mengeluarkan surat penyesuaian tarif tertanggal 23 Agustus 2017, yang tarifnya disesuaikan menjadi Rp. 9.000.000,00 (20”) dan Rp. 18.000.000,00 (40”);
2. Tentang komponen tarif *freight container*
 3. Tentang tanggapan perusahaan EMKL dan/atau konsumen akhir terhadap surat penyesuaian tarif
 4. Tentang adanya pergerakan harga *freight container* sebelum dan setelah dikeluarkan surat penyesuaian tarif

Majelis Komisi menilai sebagai berikut: Bahwa diterbitkannya Surat Penyesuaian Tarif *Freight Container* Rute Surabaya menuju Ambon oleh keempat perusahaan pelayaran tidak didasari adanya kondisi merugi atau adanya perang tarif yang terjadi di pasar sebagaimana disampaikan para Terlapor, melainkan dalam rangka mengikuti penyesuaian harga perusahaan pesaing untuk rute pelayaran yang sama dimana adanya pemain baru yang masuk, menandakan pasar tersebut masih berpotensi untuk mendapatkan profit. Bahwa adanya surat penyesuaian harga dari masing-masing Terlapor dalam waktu yang berdekatan membuktikan adanya bentuk kesepakatan untuk menetapkan besaran tarif *freight container*, meskipun dalam prakteknya kesepakatan tersebut tidak berjalan secara efektif. Seharusnya harga yang terbentuk berdasarkan interaksi antara permintaan dan penawaran, serta mempertimbangkan faktor produksi masing-masing.

V. Tentang Pemenuhan Unsur

1. Unsur Pelaku Usaha.
2. Unsur Perjanjian
3. Unsur Pelaku Usaha Pesaing
4. Unsur Menetapkan Harga
5. Unsur Jasa
6. Unsur Konsumen
7. Unsur Pasar Bersangkutan

***Seluruh unsur terpenuhi**

- VI. Tentang Pertimbangan Majelis Komisi
- Menimbang bahwa sebelum memutuskan, Majelis Komisi mempertimbangkan hal-hal yang memberatkan dan meringankan bagi para Terlapor sebagai berikut:
- a. Bahwa Terlapor I, Terlapor II, dan Terlapor III pernah dinyatakan bersalah melanggar Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;
 - b. Bahwa Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, dan Terlapor IV telah bersikap baik dan kooperatif dalam proses persidangan.
 - c. Bahwa Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, dan Terlapor IV merupakan pelaku usaha di sektor industri strategis bagi pengembangan perekonomian wilayah
 - d. Bahwa Terlapor IV belum pernah dinyatakan bersalah karena melanggar UU No. 5 Tahun 1999.
- VII. Tentang Rekomendasi Majelis Komisi.
1. Bahwa Majelis Komisi merekomendasikan kepada Kementerian Perhubungan cq Direktorat Jenderal Perhubungan Laut agar melakukan penataan terhadap industri pelayaran agar terjadi persaingan usaha yang sehat.
 2. Bahwa apabila pelaku usaha dalam industri pelayaran tersebut dalam menjalankan usahanya tidak menerapkan prinsip persaingan usaha yang sehat maka pihak Pemerintah diharapkan untuk meninjau ulang ijin usaha perusahaan pelayaran tersebut.
- VIII. Menimbang bahwa berdasarkan fakta-fakta, penilaian, analisa dan kesimpulan yang telah diuraikan di atas, maka Majelis Komisi:

MEMUTUSKAN

1. Menyatakan bahwa Terlapor I (PT Tanto Intim Line), Terlapor II (PT Pelayaran Tempuran Emas, Tbk.), Terlapor III (PT Meratus Line), dan Terlapor IV (PT Salam Pasific Indonesia Lines) terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 ayat (1) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.
2. Menghukum Terlapor I (PT Tanto Intim Line), membayar denda sebesar Rp7.154.000.000,00 (Tujuh Miliar Seratus Lima Puluh Empat Juta Rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 425812 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha).

3. Menghukum Terlapor II (PT Pelayaran Tempuran Emas, Tbk.), membayar denda sebesar Rp5.642.000.000,00 (Lima Miliar Enam Ratus Empat Puluh Dua Juta Rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 425812 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha).
4. Menghukum Terlapor III (PT Meratus Line), membayar denda sebesar Rp6.580.000.000,00 (Enam Miliar Lima Ratus Delapan Puluh Juta Rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 425812 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha).
5. Menghukum Terlapor IV (PT Salam Pasific Indonesia Lines), membayar denda sebesar Rp1.415.000.000,00 (Satu Miliar Empat Ratus Lima Belas Juta Rupiah) yang harus disetor ke Kas Negara sebagai setoran pendapatan denda pelanggaran di bidang persaingan usaha Satuan Kerja Komisi Pengawas Persaingan Usaha melalui bank Pemerintah dengan kode penerimaan 425812 (Pendapatan Denda Pelanggaran di Bidang Persaingan Usaha).
6. Memerintahkan Terlapor I (PT Tanto Intim Line), Terlapor II (PT Pelayaran Tempuran Emas, Tbk), Terlapor III (PT Meratus Line), dan Terlapor IV (PT Salam Pasific Indonesia Lines) untuk menghentikan perilaku penyesuaian tarif freight container sebagaimana dimaksud Pasal 47 ayat (2) huruf c Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999.
7. Memerintahkan para Terlapor untuk melaporkan dan menyerahkan salinan bukti pembayaran denda ke KPPU.

Surabaya, 23 Mei 2019

Komisi Pengawas Persaingan Usaha

Republik Indonesia