



DOI: <https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i3>

Received: 4 Mei 2024, Revised: 26 Mei 2024, Publish: 31 Mei 2024

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

## Kesepakatan Penetapan Harga Dengan Dasar Penetapan Pemerintah Tentang Tarif Batas Bawah Tiket Pesawat Sebagai Pelanggaran Persaingan Usaha (Studi Putusan Nomor 1811 K/Pdt.Sus-KPPU/2022)

Yoel Christian<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, Indonesia

Email: [yoelchris@gmail.com](mailto:yoelchris@gmail.com)

Corresponding Author: [yoelchris@gmail.com](mailto:yoelchris@gmail.com)

**Abstract:** *Every human being needs transportation to be able to move to the destination or place they want to go, because transportation is something that every human being needs, there is a need for regulations that can regulate transportation so that it is not exploited by parties who want to gain excessive profits. Air transportation is a type of transportation that is usually the main choice for traveling long distances, because the time and efficiency are better compared to other transportation. However, if you want to use air transportation, the fare is usually higher compared to other forms of transportation. Because the fare is more expensive, the KPPU as a supervisory institution should be able to control it so that unhealthy business competition does not occur so that consumers using air transportation are not disadvantaged because of the policies implemented. detrimental nature implemented by airlines.*

**Keyword:** *Transportation, Kppu*

**Abstrak:** Setiap manusia memerlukan transportasi untuk dapat berpindah tempat ke tujuan atau tempat yang ingin dituju olehnya, oleh karena transportasi merupakan hal yang dibutuhkan oleh setiap manusia, maka perlu adanya regulasi/peraturan yang dapat mengatur transportasi sehingga tidak dimanfaatkan oleh pihak pihak yang ingin memperoleh keuntungan berlebih. Transportasi Udara merupakan salah satu transportasi yang biasanya merupakan pilihan utama untuk melakukan perjalanan yang jauh, dikarenakan waktu dan efisiensi yang lebih baik dibandingkan dengan transportasi lainnya. Akan tetapi jika ingin menggunakan transportasi udara biasanya tarif yang dikeluarkan lebih besar di bandingkan transportasi lainnya. Dikarenakan tarif yang lebih mahal, maka sudah seharusnya KPPU selaku lembaga pengawas dapat mengontrol agar tidak terjadinya persaingan usaha tidak sehat sehingga konsumen pengguna transportasi udara tidak dirugikan karena kebijakan yang bersifat merugikan yang diterapkan oleh maskapai penerbangan.

**Kata Kunci:** *Trasportasi, KPPU*

## PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sebuah kebutuhan pada masa ini yang timbul karena pergerakan masyarakat yang berkelanjutan dan berpindah-pindah. Tuntutan aktivitas yang harus berpindah kota maupun daerah, atau keperluan melakukan perjalanan dan bepergian, baik itu kepentingan pribadi maupun bisnis, membuat orang-orang membutuhkan sarana transportasi. Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi.<sup>1</sup>

Tujuan pembangunan transportasi adalah untuk menciptakan sistem transportasi yang efisien dan efektif. Hal ini berarti bahwa ia harus mampu memberikan jasa pelayanan transportasi yang cukup, sesuai penyebaran jaringannya ke seluruh daerah dan wilayah yang memerlukan jasa pelayanan tersebut. Hal lain yang perlu dipertimbangkan adalah kemampuan dan daya beli masyarakat.<sup>2</sup>

Fenomena persaingan tarif yang terjadi di industri angkutan udara nasional kemudian melahirkan persoalan yang dilematis. Di satu sisi, persaingan tarif itu membuat masyarakat dengan penghasilan menengah ke bawah mampu menikmati dan menjangkau harga yang ada. Namun di sisi lain, persaingan tarif juga mengakibatkan kesulitan pada pengusaha di bidang jasa penerbangan, yang berdampak pada meningkatnya kompleksitas persoalan tarif tersebut. Dalam persaingan usaha yang sehat terdapat kegiatan usaha yang mengedepankan keadilan dalam mengelola bidang usaha, sehingga secara tidak langsung akan memberikan kepastian kesempatan berusaha yang sama bagi semua pelaku usaha.<sup>3</sup> Persaingan, apabila dipelihara secara konsisten, akan menciptakan kemanfaatan bagi masyarakat, sebaliknya apabila persaingan dibelenggu oleh peraturan-peraturan, atau dihambat oleh perilaku-perilaku usaha tidak sehat dari perilaku pasar, maka akan muncul dampak kerugian bagi konsumen.<sup>4</sup>

Apabila persaingan dilakukan secara sehat, maka pelaku pasar dituntut untuk memperbaiki produk atau jasa yang dihasilkan dengan terus melakukan inovasi, berupaya keras memberi produk atau jasa yang terbaik bagi konsumen, menghasilkan produk atau jasa secara efisien. Di sisi lain, konsumen mempunyai pilihan dan membeli barang atau jasa tertentu dengan harga yang murah namun berkualitas tinggi. Selain itu, pengaturan ini akan melindungi para konsumen dengan harga yang bersaing dan produk alternatif yang dapat dibeli dengan mutu yang tinggi di pasar.<sup>5</sup>

KPPU menduga adanya tanda-tanda tidak wajar dari tingginya harga tiket maskapai penerbangan di Indonesia pada 2019. Pada saat itu, isu persaingan usaha tidak sehat di balik mahalnya tiket pesawat, mengemuka. Penelitian pun dilakukan KPPU dimana menghasilkan 7 maskapai ditetapkan menjadi terlapor. Pada persidangan Majelis Komisi, ditemukan bukti yang menunjukkan terjadinya kesepakatan antar pelaku usaha dalam meniadakan diskon, atau membuat keseragaman diskon. Serta meniadakan produk yang ditawarkan dengan harga murah di pasar. Hal inilah yang berdampak terbatasnya tiket penerbangan domestik.<sup>6</sup>

---

<sup>1</sup> Asmawi, Awing, Diah Fatma Sjoraida, and Rully Khairul Anwar. "Masalah Dan Dinamika Implementasi Kebijakan Publik Tentang Transportasi (Kajian Di Kota Tasikmalaya, Jawa Barat)." *CosmoGov: Jurnal Ilmu Pemerintahan* 3.2 (2017): 205-218.

<sup>2</sup> Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003), hlm. 145

<sup>3</sup> Almi, Ara Annisa. "Green Banking dalam Perspektif Hukum Persaingan Usaha Bank Digital di Indonesia." *Jurnal Studia Legalia* 4.01 (2023): 1-12.

<sup>4</sup> Irma Nurhayati, "Kajian Hukum Persaingan Usaha: Kartel Antara Teori dan Praktik", *Jurnal Hukum Bisnis*, Volume 30, Nomor 2, 2011, hlm. 6

<sup>5</sup> Teguh Sulistia, "Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Dalam Ekonomi Pasar Bebas", *Jurnal Hukum Bisnis*, Volume 22, Nomor 5, 2003, hlm. 64

<sup>6</sup> Iwan Purwanto, "7 Maskapai Tersangkut Kartel Tiket, Begini Respons Menhub Budi", <https://www.inilah.com/7-maskapai-tersangkut-kartel-tiket-begini-repons-menhub-budi>, diakses 20 September 2023

Perkara ini bermula dari penelitian inisiatif yang dilakukan KPPU atas layanan jasa angkutan udara niaga berjadwal penumpang kelas ekonomi penerbangan dalam negeri di Indonesia. Penelitian tersebut dilanjutkan dengan penyelidikan kepada 7 (tujuh) maskapai yang kemudian ditetapkan menjadi Terlapor. Pada proses persidangan Majelis Komisi, ditemukan bukti yang menunjukkan telah terjadi kesepakatan antar para pelaku usaha dalam meniadakan diskon atau membuat keseragaman diskon, serta meniadakan produk yang ditawarkan dengan harga murah di pasar. Hal ini berdampak pada berkurangnya ketersediaan tiket pesawat domestik dan jika ada, tersedia dengan harga yang relatif tinggi. KPPU menilai telah terjadi kesepakatan secara diam-diam atau dikenal dengan istilah *concerted action* yang diperkuat dengan fakta terjadinya *parallelism* dalam pengurangan subclass tiket pesawat dengan harga murah.<sup>7</sup>

Pada tanggal 23 Juni 2020, KPPU memutuskan bahwa tujuh maskapai terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 (Penetapan Harga) Undang- Undang Nomor 5 Tahun 1999. Sanksinya berupa perintah kepada 7 Terlapor untuk memberitahukan secara tertulis kepada KPPU setiap kebijakan yang akan berpengaruh terhadap peta persaingan usaha, harga tiket yang dibayar oleh konsumen, dan masyarakat selama dua tahun, sebelum kebijakan tersebut diambil.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis akan membahas dua permasalahan terkait uraian tersebut yaitu bagaimana pembuktian *concerted action* dalam Kesepakatan Penetapan Harga berdasarkan Putusan Nomor 1811 K/Pdt.Sus-KPPU/2022? Kedua bagaimana Kesepakatan Penetapan Harga dengan dasar Penetapan Pemerintah tentang Tarif Batas Bawah Tiket Pesawat sebagai Pelanggaran Persaingan Usaha berdasarkan Putusan Nomor 1811 K/Pdt.Sus-KPPU/2022.

## **METODE**

Penelitian hukum yuridis normatif, yakni penelitian terhadap bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan tertentu atau hukum positif yang berlaku. Berkaitan dengan penelitian ini, peneliti menggunakan pendekatan perundang-undangan dan kasus yang dilakukan dengan meninjau peraturan perundang-undangan yang berlaku dengan penerapan yang sedang dilaksanakan maupun yang akan dilaksanakan.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Concerted Action dalam Penetapan Harga Tiket Pesawat pada Putusan Nomor 1811 K/Pdt.Sus-KPPU/2022**

Terhadap Putusan 365/Pdt.Sus- KPPU/2020/PN Jkt.Pst., KPPU selaku Termohon Keberatan mengajukan permohonan kasasi pada tanggal 14 September 2020.

Menurut Majelis Hakim pada tingkat kasasi, alasan-alasan kasasi dari Termohon Keberatan dapat dibenarkan bahwa *Judex Facti* salah menerapkan hukum dengan pertimbangan sebagai berikut:

- a. Struktur pasar pada pasar bersangkutan in casu penerbangan komersial dalam negeri adalah oligopol dan terkonsentrasi sehingga mudah bagi Para operator penerbangan pada pasar bersangkutan untuk membuat kesepakatan mengenai harga maupun suplai frekuensi penerbangan (kartel);
- b. Bahwa terbukti perubahan tarif penerbangan Para Pemohon Keberatan berlaku pada saat bersamaan dan ditetapkan oleh operator/Para Pemohon Keberatan setelah melihat tarif

---

<sup>7</sup> KPPU, "KPPU Menang Kasasi Perkara Penetapan Harga dalam Jasa Angkutan Udara Niaga Berjadwal Penumpang Kelas Ekonomi Dalam Negeri", <https://kppu.go.id/blog/2022/12/kppu-menang-kasasi-perkara-penetapan-harga-dalam-jasa-angkutan-udara-niaga-berjadwal-penumpang-kelas-ekonomi-dalam-negeri/>, diakses 20 September 2023

yang diberlakukan oleh operator lain bukan karena biaya operasional masing-masing operator Para Pemohon Keberatan;

- c. Bahwa fakta menunjukkan bahwa tarif penerbangan yang diberlakukan oleh Para Pemohon Keberatan tetap naik meskipun peak season telah berakhir, dan biaya operasional in casu harga bahan bakar (avtur) turun, sedangkan tarif penerbangan komersial oleh operator diluar KSO Para Pemohon Keberatan justru mengalami penurunan;
- d. Bahwa dengan demikian tidak terdapat alasan sah membenarkan dalil Para Pemohon Keberatan bahwa tarif penerbangan yang mereka berlakukan adalah keputusan masing-masing operator bukan atas dasar kesepakatan;

Majelis Hakim pada tingkat kasasi mengabulkan permohonan kasasi dari Pemohon Kasasi Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), tersebut dan Membatalkan Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat Nomor 365/Pdt.Sus-KPPU/2020/PN Jkt. Pst., tanggal 2 September 2020 yang membatalkan Putusan Komisi Pengawas Persaingan Usaha Nomor 15/KPPU-I/2019, tanggal 23 Juni 2020 serta Mengadili Sendiri:

- a. Menyatakan bahwa Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, Terlapor IV, Terlapor V, Terlapor VI, dan Terlapor VII terbukti secara sah dan meyakinkan melanggar Pasal 5 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;
- b. Menyatakan bahwa Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, Terlapor IV, Terlapor V, Terlapor VI, dan Terlapor VII tidak terbukti melanggar Pasal 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999;
- c. Memerintahkan kepada Terlapor I, Terlapor II, Terlapor III, Terlapor IV, Terlapor V, Terlapor VI, dan Terlapor VII untuk 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 selama 2 (dua) tahun sejak putusan ini memiliki kekuatan hukum tetap;
- d. Menghukum Para Termohon Kasasi/Para Termohon untuk membayar biaya perkara, yang dalam tingkat kasasi ditetapkan sebesar Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah);

Dalam Putusan tersebut Terlapor terbukti melanggar Pasal 5 dan 11 Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 yaitu penetapan harga (*price fixing*) dan kartel. Penetapan harga merupakan salah satu strategi yang dilakukan di antara pelaku usaha dengan tujuan untuk menghasilkan laba yang setinggi-tingginya, dimana dengan adanya penetapan harga yang dilakukan di antara pelaku usaha telah meniadakan persaingan dari segi harga terhadap produk yang mereka jual atau pasarkan, dan kemudian dapat berakibat kepada *consumer's surplus* yang dimiliki oleh konsumen dipaksa beralih ke produsen atau penjual.<sup>8</sup> Sementara Kartel dapat mengontrol atau mengekang masuknya pesaing baru dalam bisnis yang bersangkutan.<sup>9</sup> Praktek kartel merupakan salah satu strategi yang diterapkan diantara pelaku usaha untuk dapat mempengaruhi harga dengan mengatur jumlah produksi mereka. Oleh karena itu, pelaku usaha membentuk suatu kerja sama horizontal untuk menentukan harga dan jumlah produksi barang atau jasa. Namun, pembentukkan kerja sama ini tidak selalu berhasil karena para anggota seringkali berusaha berbuat curang untuk keuntungannya masing-masing.<sup>10</sup>

Kasus ini merupakan kasus yang diselidiki dan diduga oleh KPPU dengan melakukan inisiatif sendiri dengan cara mengumpulkan data dan/atau informasi atas dugaan pelanggaran UU Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak. Harga tiket pesawat penumpang kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri awal tahun 2019 dirasakan masyarakat masih cukup tinggi meski masa peak season sudah

<sup>8</sup> Wiradiputra, *Pengantar Hukum Persaingan Usaha*, hlm. 23.

<sup>9</sup> Andi Fahmi Lubis *et al.*, *Hukum Persaingan Usaha*, hlm. 64

<sup>10</sup> Herbert Hovenkamp, *Federal Antitrust Policy: The Law of Competition and It's Practice*, 1995, hlm.144. dikutip dari Andi Fahmi *et al.*, *Op cit.*, hlm. 106

berakhir. Namun, biasanya set<sup>1</sup> Asmawi, Awing, Diah Fatma Sjoraida, and Rully Khairul Setelah masa peak season berakhir, harga tiket pesawat akan kembali normal.<sup>11</sup>

Dugaan adanya pelanggaran ini, pada awalnya adalah karena harga tiket pesawat penumpang kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri awal tahun 2019 dirasakan oleh masyarakat masih cukup tinggi meski masa *peak season* sudah berakhir. *Peak season* terjadi beberapa kali dalam satu tahun kalender seperti Hari Raya Idul Fitri, liburan sekolah, libur Hari Natal dan Tahun Baru long weekend, weekend serta Hari Raya Imlek. Masyarakat menilai bahwa harga tiket pesawat menjadi tinggi saat peak season masih wajar, karena pada umumnya terjadi peningkatan permintaan masyarakat (*demand*).

Pada bulan Desember 2017 hingga pertengahan bulan Januari 2018 adanya anomali khususnya jika dibandingkan dengan kurun waktu yang sama pada bulan Desember 2018 hingga pertengahan bulan Januari 2019. Tetapi, setelah masa *peak season* berakhir pada minggu kedua bulan Januari 2019, masyarakat masih merasakan harga tiket pesawat yang tinggi. Kondisi ini berjalan cukup lama, hingga pemerintah memerintahkan maskapai menurunkan harga tiket, karena telah menimbulkan keresahan diantara para konsumen. Badan Pusat Statistik (BPS) menyebutkan bahwa kenaikan jasa angkutan udara niaga berjadwal merupakan penyumbang kenaikan inflasi tahun 2019. Selain itu, struktur pasar di industri jasa angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri cenderung lebih terkonsentrasi pada beberapa maskapai penerbangan. Terlebih lagi konsentrasi pasar tersebut semakin tinggi ketika Garuda Group melakukan Kerjasama Operasi atau Kerjasama Manajemen dengan Sriwijaya Group pada periode November 2018 sehingga memicu adanya dugaan kartel di pasar bersangkutan.<sup>12</sup>

Dalam kasus ini, Majelis Hakim pada tingkat kasasi dalam Putusan No. 1811 K/Pdt.Sus-KPPU/2022 sependapat dengan Pertimbangan Majelis Komisi yang menggunakan bukti tidak langsung. Bukti tidak langsung (*indirect evidence*) merupakan salah satu alat bukti dalam proses investigasi kartel. Dalam konteks ini, bukti tidak langsung merupakan bukti yang tidak dapat menjelaskan secara terang dan spesifik mengenai materi kesepakatan antara pelaku usaha, yang mana terdiri dari bukti komunikasi dan bukti ekonomi. Dalam bukti tidak langsung, peran bukti komunikasi dan bukti ekonomi tidak berdiri sendiri, keduanya saling memiliki keterkaitan. Dengan adanya bukti ekonomi harus didukung oleh bukti komunikasi, jika bukti tidak didukung oleh bukti komunikasi maka pembuktian bukti tidak langsung (*indirect evidence*) menjadi tidak valid.

Mengenai penerapan Bukti Tidak Langsung (*Indidirect Evidence*) dijelaskan dalam PERKOM Nomor 1 Tahun 2019 Pasal 57 angka 1,2,3, dan 4 disebutkan bahwa :<sup>13</sup>

“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. Petunjuk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa bukti ekonomi dan/atau bukti komunikasi yang oleh Majelis Komisi diyakini kebenarannya. Bukti ekonomi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) merupakan penggunaan dalil-dalil ilmu ekonomi yang ditunjang oleh metode analisis data kuantitatif dan/atau kualitatif serta hasil analisis Ahli, yang semuanya bertujuan untuk memperkuat

<sup>11</sup> Komisi Pengawas Persaingan Usaha, Putusan No. 15/KPPU-I/2019, hlm. 3.

<sup>12</sup> Andi Saputra, “PN Jakpus Putuskan Lion Air Group Tak Terlibat Kartel Harga Tiket Pesawat” <https://news.detik.com/berita/d-5213152/pn-jakpus-putuskan-lion-air-group-takterlibat-kartel-harga-tiket-pesawat>, diakses Pada 4 Oktober 2023.

<sup>13</sup> Komisi Pengawas Persaingan Usaha, *Peraturan Komisi Pengawas Persaingan Usaha tentang Tata Cara Penanganan Perkara Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat*, PERKOM Nomor 1 Tahun 2019 Ps. 57 angka 1,2,3,4

dugaan praktek monopoli dan/atau persaingan usaha tidak sehat. 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”.

Pasal tersebut KPPU dalam menghadapi permasalahan persaingan usaha tidak sehat, KPPU dapat memberikan bukti petunjuk terjadinya pelanggaran dengan bukti ekonomi dan/atau bukti komunikasi yang diakui oleh Majelis Komisi kebenarannya. Sehingga penggunaan bukti tidak langsung (*Indirect Evidence*) merupakan bukti yang dapat digunakan dan diakui berdasarkan ketentuan PERKOM Nomor 1 Tahun 2019 Pasal 57.

Berdasarkan penjelasan yang sudah dipaparkan diatas, maka menurut penulis terdapat kekeliruan dalam pertimbangan Majelis Hakim pada tingkat kasasi dalam Putusan No. 1811 K/Pdt.Sus-KPPU/2022 dan Pertimbangan Majelis Komisi dalam Putusan KPPU No. 15/KPPU-I/2019, karena harga dalam TBA (tiket batas atas) dan TBB (tiket batas bawah) hampir dapat dipastikan adalah bukan merupakan harga eksekutif dan oleh karena itu hampir tidak mungkin ada keuntungan yang berlebihan (*excessive profit*). Komisi (KPPU) juga tidak memberikan pertimbangan dalam putusannya bahwa harga yang ditetapkan oleh Para Pemohon Keberatan (Lion Air Group) dan pelaku usaha lain adalah harga yang eksekutif.

Penggunaan analisis tambahan (*plus factors*) tidak membuktikan adanya perilaku bersama para terlapor yang mengandung adanya *concerted action* atas adanya kehendak bersama dalam melakukan penetapan harga. Menurut penulis hal ini sudah menjelaskan mengenai mengapa para terlapor melakukan pencabutan rute atau pengurangan frekuensi secara bersamaan. Pengurangan subclass secara bersamaan yang dilakukan oleh Para Terlapor bukanlah merupakan *conscious parallelism* yang didasari oleh sebuah perjanjian atau *meeting of the minds*. Apabila ada kemiripan strategi bisnis antara para Terlapor dengan para Terlapor lainnya itu bukan termasuk kepada kartel atau kesepakatan antara para Terlapor melainkan disebabkan oleh adanya kesamaan komponen pembentuk tarif dan struktur biaya yang ditetapkan oleh Pemerintah. Sehingga sudah menjadi suatu konsekuensi logis apabila terdapat perubahan pada komponen pembentuk tarif atau struktur biaya tersebut. Disamping itu, para Terlapor pun membantah seluruh tuduhan dalam Laporan Dugaan Pelanggaran perihal penghapusan subclass karena adanya perjanjian dan/atau kesepakatan dengan para Terlapor lainnya, tetapi merupakan keputusan independen manajemen para Terlapor sendiri yang terpaksa diambil guna menyelamatkan kelangsungan usaha perusahaan para Terlapor yang selama ini merugi.

### **Kesepakatan Penetapan Harga Dengan Dasar Penetapan Pemerintah Tentang Tarif Batas Bawah Tiket Pesawat Sebagai Pelanggaran Persaingan Usaha Berdasarkan Putusan Nomor 1811 K/Pdt.Sus-KPPU/2022**

Penetapan harga (*price fixing*) adalah suatu istilah yang biasanya diterapkan pada berbagai tindakan yang diambil oleh para pesaing yang memiliki pengaruh langsung atas harga. Jika para pelanggan tidak mempunyai alternatif untuk produk yang dikartelkan dan tidak dapat dengan mudah mengurangi konsumsi mereka, maka kenaikan harga dapat menjadi sangat besar. Paling tidak, kartel pada umumnya akan menetapkan harga di atas harga produsen yang terkecil efisiensinya di pasar.<sup>14</sup>

Adapun yang dimaksud dengan perjanjian penetapan harga adalah perjanjian di antara para penjual untuk menaikkan atau menetapkan harga, guna membatasi persaingan antar perusahaan dan meraih keuntungan yang lebih tinggi.<sup>15</sup>

<sup>14</sup> R.S Khemani, dkk. *Kerangka Rancangan dan Pelaksanaan Undang-Undang dan Kebijakan Persaingan*, (Washington D.C. dan Paris: Bank Dunia dan OECD, 1999), hal.27.

<sup>15</sup> *Price fixing agreement is an agreement between sellers to raise or fix prices in order to restrict inter-firm competition and earn higher profits. Price fixing agreements are formed by firms in an attempt to collectively*

Penentuan harga bukan hanya terjadi karena faktor produksi, namun dapat juga terjadi atau berasal dari lokasi penjualan, besarnya pasar, keunikan dari suatu produk, merek barang tersebut, pemegang hak paten, dan cara penjualan. Faktor-faktor tersebut mempengaruhi penentuan suatu harga dari produk yang dipasarkan.<sup>16</sup>

Terdapat dua pihak yang selalu terlibat dalam setiap transaksi di suatu pasar, yaitu penjual dan pembeli, atau produsen dan konsumen. Terjadinya harga adalah tergantung dari kekuatan relatif yang dimiliki kedua belah pihak.<sup>17</sup> Kekuatan tersebut tergantung atau dibatasi oleh tiga bentuk persaingan yang mempengaruhi terjadinya suatu harga<sup>18</sup>. Terdapat dua jenis *price fixing*, yakni:<sup>19</sup>

- a) *Price Fixing Horizontal*, terjadi apabila lebih dari satu perusahaan yang berada pada tahap produksi yang sama, dengan demikian sebenarnya satu perusahaan dengan perusahaan lainnya merupakan pesaing, melakukan persaingan misalnya dengan menentukan harga jual produk mereka dalam tingkat yang sama.
- b) *Price Fixing Vertikal*, terjadi apabila suatu perusahaan yang berada dalam tahap produksi tertentu, menentukan harga produk yang harus dijual oleh perusahaan lain yang berada dalam tahap produksi yang lebih rendah.

Ketentuan Pasal 5 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 menentukan larangan menyeluruh perjanjian penetapan harga horizontal dan peraturan ini melarang kartel harga yang telah lama dikenal. Paradigma yang berlaku untuk Pasal 5 ayat (1) Undang-undang Nomor 5 Tahun 1999 adalah perjanjian antar produsen, dimana produsen menetapkan harga yang harus dibayar oleh penerima barang dan/atau jasa, yang diperdagangkan di pasar yang bersangkutan yang sama dari segi faktual dan geografis.<sup>20</sup>

Dalam Pasal 83 ayat (1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut UU Penerbangan), “Kegiatan angkutan udara terdiri atas Angkutan Udara Niaga dan Angkutan Udara Bukan Niaga”. Angkutan Udara Niaga menurut Pasal 1 angka 14 UU Penerbangan yaitu angkutan udara untuk umum dengan memungut pembayaran. Sedangkan Angkutan Udara Bukan Niaga yaitu angkutan udara yang digunakan untuk melayani kepentingan sendiri, yang dilakukan untuk mendukung kegiatan, iyang usaha pokoknya selain di bidang angkutan udara.<sup>21</sup> Angkutan Udara Niaga terdiri atas Angkutan Udara Niaga Dalam Negeri dan Angkutan Udara Niaga Luar Negeri.<sup>22</sup>

KM 72 Tahun 2019 dan Pasal 11 Permenhub 20 Tahun 2019 menjelaskan bahwa “Tarif Batas Atas Ditetapkan oleh Menteri dengan keputusan Menteri tersendiri setelah berkoordinasi dengan asosiasi penerbangan nasional dengan mempertimbangkan masukan dari asosiasi pengguna jasa penerbangan”. Asosiasi Penerbangan yang dimaksud dalam pasal ini adalah *Indonesia National Air Carriers Association* atau INACA.

INACA diharapkan mampu memajukan daya saing dan kinerja para anggotanya serta meningkatkan pertumbuhan bisnis penerbangan dan investasi baru di bidang penerbangan,

---

*behave as a monopoly*. Lihat: RS Khemani and DM Shapiro, *Glossary of Industrial Organisation Economics and Competition Law*, (Paris: OECD, 1996), hal. 44.

<sup>16</sup> Marshall C. Howard, *Legal Aspect Marketing*, (Massachusetts: McGraw-Hill, Inc, 1964), hal.23.

<sup>17</sup> Asri Ernawati, “*Penetapan Harga dalam Perspektif Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Studi Kasus Penetapan Tarif Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta*”, (Tesis Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta 2004), hal 22.

<sup>18</sup> *Ibid.*, hal. 22-23.

<sup>19</sup> Tresna P. Soemardi, Kartel Internasional: Fenomena Kartel Internasional dan Dampaknya Terhadap Persaingan Usaha dan Ekonomi Nasional, *Jurnal KPPU Edisi 2 Tahun 2009*, (Jakarta: KPPU RI, 2009), hal. 49.

<sup>20</sup> Knud Hansen, *et.al.*, *Undang-undang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat (Law Concerning of Monopolistic Practises and Unfair Bussiness Competition)*, cet.2, (Jakarta: GTZ bersama PT. Katalis, 2007), hal. 44

<sup>21</sup> Indonesia, *Undang-Undang tentang Penerbangan*, Ps. 1 iangka 15.

<sup>22</sup> *Ibid.*, Ps. 83 ayat (2)

sehingga dapat membantu pemerintah dalam menciptakan lapangan pekerjaan yang seluas-luasnya dan penyerapan tenaga kerja (sumber daya manusia) masyarakat.<sup>23</sup>

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 2016 tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (selanjutnya disebut Permenhub 14/2016) merupakan peraturan pelaksanaan dari Pasal 130 UU Penerbangan. Permenhub 14/2016 adalah peraturan yang telah mengatur mengenai penetapan tarif batas atas (TBA) dan tarif batas bawah (TBB) penumpang pelayanan kelas ekonomi, angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri. Menurut Permenhub 14/2016, di dalam Pasal 1 angka 1, 2, 3, 5, dan 6 disebutkan bahwa:<sup>24</sup>

“Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri adalah harga jasa pada suatu rute tertentu di dalam negeri, atas pelayanan angkutan penumpang kelas ekonomi. Tarif dasar adalah besaran tarif per penumpang kilometer yang dinyatakan dalam rupiah. Tarif jarak adalah besaran tarif per rute penerbangan per satu kali ipenerbangan, untuk setiap penumpang yang merupakan hasil perkalian antara itarif dasar dengan jarak, serta dengan memerhatikan kemampuan daya beli. Tarif batas atas adalah harga jasa tertinggi/maksimum yang diizinkan diberlakukan oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang dihitung iberdasarkan komponen tarif jarak. Tarif batas bawah adalah harga jasa iterendah/minimum yang diizinkan diberlakukan oleh badan usaha angkutan iudara niaga berjadwal”.

Permenhub 14/2016 telah memberikan acuan atau pedoman mengenai besaran tarif atau harga terhadap semua kelompok pelayanan angkutan udara niaga dalam negeri, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) dan (2), maka yang diatur di dalam Permenhub 14/2016 adalah persaingan dalam hal tarif atau harga, dan bukan dalam hal kelompok pelayanan, dan karena Permenhub 14/2016 hanya memberikan batasan tertinggi dan terendah dari penetapan tarif / harga, penumpang pelayanan angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, sehingga masih terdapat ruang untuk persaingan harga diantara rentang batasan tersebut, yang seharusnya dilakukan oleh Para Terlapor, namun persaingan harga tersebut, tidak dilakukan oleh Para Terlapor.

Dalam Pasal 9 Permenhub 14/2016 telah mengatur bahwa, “Badan Usaha Angkutan Udara wajib menetapkan besaran tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi, yang besarnya tidak boleh melebihi tarif jarak tertinggi (Tarif Batas Atas) yang ditetapkan oleh Menteri, dan sesuai dengan kelompok pelayanan yang diberikan. Badan Usaha Angkutan Udara dalam menetapkan Tarif Batas Bawah penumpang pelayanan kelas ekonomi, serendah-rendahnya 30% dari Tarif Batas Atas, sesuai dengan kelompok pelayanan yang diberikan”.

Kecelakaan AirAsia QZ 8501 membuka mata tentang buruknya sistem pengawasan transportasi udara di Indonesia. Dugaan terjadi praktik jual beli slot penerbangan sudah berlangsung lama, sehingga menimbulkan opini mengenai lemahnya pengawasan, dan harga tiket murah yang ditawarkan maskapai penerbangan merupakan salah satu penyebab buruknya layanan keamanan pesawat terbang hal tersebut mendorong revisi dilakukan setelah ada evaluasi lapangan terhadap para pemangku kepentingan penerbangan.<sup>25</sup>

Berdasarkan evaluasi itu dirasa perlu menyesuaikan kembali prosentase tarif normal lebih kecil dari tarif batas atas sesuai kelompok pelayanan yang diberikan. Peraturan Menteri

---

<sup>23</sup>Indonesia National Air Carriers Association, “INACA Magz Vol. 1” <https://online.fliphtml5.com/ranny/phnr/#p=5> , diakses Pada 14 Oktober 2023

<sup>24</sup> Kementerian Perhubungan RI, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Mekanisme Formulasi Perhitungan dan Penetapan Tarif Batas Atas dan Batas Bawah Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri*, Permenhub No. 14 Tahun 2016 Ps. 1 angka 1, 2, 3, 5, 6

<sup>25</sup> Ketua KPPU: Kecelakaan Pesawat, Tiket Murah Jangan Jadi Kambing Hitam”, seperti dikutip dari <http://www.gatra.com/kolom-dan-wawancara/124104-ketua-kppu-kecelakaanpesawat,-tiket-murah-jangan-jadi-kambing-hitam.html>, diakses pada 14 Oktober 2023.

Perhubungan yang baru ini menetapkan tarif dasar bawah tiket pesawat sebesar 40% (empat puluh persen) dari tarif batas atas maskapai penerbangan. Perubahan ini dikaitkan dengan alasan keselamatan.<sup>26</sup>

Berdasarkan Putusan Nomor 1811 K/Pdt.Sus-KPPU/2022 terlapor, berdasarkan ketentuan dalam PM No. 14/2016 sebagaimana disebutkan di atas terbukti bahwa pelaku usaha tidak memiliki kemampuan untuk menetapkan harga bahkan justru terikat kewajiban yang diancam dengan sanksi untuk menetapkan harga yang telah ditetapkan oleh Pemerintah dalam PM No. 14/2016. Dengan demikian, tindakan Para Terlapor yang hanya menetapkan harga sebagaimana ditetapkan dalam PM No. 14/2016 adalah merupakan tindakan untuk melaksanakan peraturan perundang-undangan dan oleh karena itu harus dikecualikan dari penerapan ketentuan UU No. 5/1999 berdasarkan ketentuan Pasal 50 huruf a UU No 5/1999.

Atas dalil Para Terlapor yang menyatakan perilaku para terlapor yang menetapkan harga mendekati dan/atau menuju pada tarif batas atas adalah dalam rangka melaksanakan ketentuan Perundang-undangan mengenai TBA DAN TBB yang diatur oleh kementerian perhubungan sehingga tindakan para terlapor dikecualikan sebagaimana ketentuan UU No. 5 Tahun 1999, sesungguhnya diperkuat keterangan ahli Sdri. Ningrum Natasya Sirait dalam Affidavitnya halaman 32 alinea ketiga yang dapat dikutip:

“hal diatas dapat diilustrasikan pada penerapan tarif batas atas yang dilakukan oleh badan usaha niaga berjadwal. Peraturan Menteri perhubungan mengatur baha tarif tidak melebihi tarif batas atas yang ditentukan oleh Menteri dan pelanggarannya diancam dengan pengenaan sanks. Peraturan menetri tersebut dikeluarkan sebagai amanat langsung Undang-Undang. Adalah tidak logis bila pelaku usaha kemudian dianggap bersalah ketika menerapkan tarif batas atas itu sendiri. Hal ini menjadi kebingungan bagi pelaku usaha karena berdasarkan peraturan Menteri pelaku usaha dapat menerapkan tarif batas, bukanlah illegal dan justru membuktikan kepatuhan pelaku usaha pada peraturan perundangan. Dengan demikian jelas bahwa tindakan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang mematuhi ketentuan tarif batas atas yang ditetapkan dalam peraturan Menteri yang mendapatkan amanat langsung dari undang-undnag penerbangan maka harus dikecualikan dari penerapan UU No. 5 Tahun 1999 berdasarkan ketentauan Pasal 50 huruf a UU No. 5 Tahun 1999 “.

Selain itu berdasarkan keterangan Ahli Sdr. Prof. Hikmahanto Juwana, selaku Ahli Hukum Persaingan yang menyatakan bahwa apabila dapat dibuktikan para terlapor melanggar ketentuan Pasal 5 dan pasl 11 UU No. 5 Tahun 1999, mengacu pada ketentuan Pasal 50 huruf a perilaku tersebut dikecualikan karena menjalankan ketentuan perundang-undangan.

Bila Kemudian mengutip pendapat Keterangan Ahli oleh Ditha Wiradiputra pada kasus Putusan KPPU NO. 02/KPPU-I/2016, maka terdapat juga doktrin yang berlaku di dalam Hukum Persaingan Usaha, yaitu: bahwa adanya instruksi yang dikeluarkan berdasarkan regulasi suatu badan pemerintahan merupakan pengecualian dari keberlakuan Hukum Persaingan Usaha, beberapa pengecualian berlakunya hukum persaingan usaha adalah sebagai berikut:<sup>27</sup>

1. Adanya instruksi atau perintah dari UUD;
2. adanya instruksi atau perintah dari UU ataupun peraturan perundangan lainnya;

---

<sup>26</sup> Menurut Kepala Pusat Komunikasi Publik Kemenhub, J. A. Barata, penetapan tarif dasar bawah tersebut menjadi salah satu cara pemerintah untuk meningkatkan keselamatan penumpang. Tarif maskapai penerbangan yang murah, dinilai mengurangi beberapa komponen penting menyangkut keselamatan penumpang. Sebagai contohnya, disebabkan karena tarif murah, maka pelatihan pilot kemudian dihapuskan, padahal hal tersebut penting demi keselamatan penerbangan, “KPPU Kritik Perhitungan Baru Tiket Pesawat”, seperti dikutip dari <http://www.hukumonline.com/berita/baca/lt54b5d4ed13fdd/kppu-kritik-perhitungan-baru-tiketpesawat> diakses pada 27 Oktober 2023

<sup>27</sup> Jorde, Thomas, et all. “*Gilbert Law Summaries – Antitrust*”, 9th ed. (Harcourt Brace Legal and Professional Publications. Inc, 1996), hlm. 114

3. Instruksi atau pengaturan berdasarkan regulasi suatu badan administrasi."

Selain itu juga dalam dalam *Model Law on Competition* yang diterbitkan oleh *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*<sup>28</sup>, jelas bahwa hukum persaingan tidak bisa diterapkan kepada kebijakan yang diambil oleh Pemerintah, dan juga bahkan bagi perusahaan dan perseorangan yang menjalankan atau melaksanakan perintah dari Pemerintah, juga tidak dapat dikenakan Undang-Undang Persaingan Usaha. Maka oleh karenanya pelaku usaha yang menjalankan kebijakan pemerintah tidak dapat dikenakan Undang-undang Persaingan Usaha.<sup>29</sup>

PM No. 14/2016 sendiri telah dikeluarkan berdasarkan amanat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan ("UU Penerbangan"), yang dalam ketentuan Pasal 130 UU Penerbangan telah menyebutkan "Ketentuan lebih lanjut mengenai tarif angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi dan angkutan udara perintis serta tata cara dan prosedur pengenaan sanksi administratif DIATUR DENGAN PERATURAN MENTERI."

Dengan demikian PM No. 14/2016 adalah amanat langsung dari UU Penerbangan dan oleh karena itu tindakan Para Terlapor yang hanya menetapkan harga sebagaimana ditentukan dan diperintahkan dalam PM No. 14/2016 adalah merupakan tindakan melaksanakan perintah peraturan perundang-undangan sebagaimana ditegaskan dalam Peraturan KPPU Nomor 5 Tahun 2009 tentang Pedoman Pelaksanaan Ketentuan Pasal 50 huruf a Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

## KESIMPULAN

Berdasarkan uraian pada bab-bab sebelumnya, maka dalam penelitian ini dapat diberikan kesimpulan, yaitu:

1. Terdapat kekeliruan dalam pertimbangan Majelis Hakim pada tingkat kasasi dalam Putusan No. 1811 K/Pdt.Sus-KPPU/2022, karena harga dalam TBA (tiket batas atas) dan TBB (tiket batas bawah) hampir dapat dipastikan adalah bukan merupakan harga eksekutif dan oleh karena itu hampir tidak mungkin ada keuntungan yang berlebihan (*excessive profit*). Komisi (KPPU) juga tidak memberikan pertimbangan dalam putusannya bahwa harga yang ditetapkan oleh Para Pemohon Keberatan (Lion Air Group) dan pelaku usaha lain adalah harga yang eksekutif. Penggunaan analisis tambahan (*plus factors*) tidak membuktikan adanya perilaku bersama para terlapor yang mengandung adanya *concerted action* atas adanya kehendak bersama dalam melakukan penetapan harga.
2. Penetapan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut merupakan pengecualian dari perjanjian yang dilarang dalam Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, karena pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan tersebut merupakan amanat yang diberikan langsung dari Undang-Undang No. 1 Tahun 2009. Peraturan Menteri perhubungan mengatur bahwa tarif tidak melebihi tarif batas atas yang ditentukan oleh Menteri dan pelanggarannya diancam dengan pengenaan sanksi. Dengan demikian jelas bahwa tindakan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal yang mematuhi ketentuan tarif batas atas yang ditetapkan dalam peraturan Menteri yang mendapatkan amanat langsung dari undang-undang penerbangan maka harus dikecualikan dari penerapan UU No. 5 Tahun 1999 berdasarkan ketentuan Pasal 50 huruf a UU No. 5 Tahun 1999

<sup>28</sup> *United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)*, Model Law on Competition, Geneva, 2000, [www.unctad.org/diakeese](http://www.unctad.org/diakeese) tanggal 8 Juni 2017

<sup>29</sup> Hal ini merupakan Keterangan Ahli oleh Ditha Wiradiputra, S.H., M.E, sebagaimana dikutip oleh Frimanda Pebrinta Ginting, "Perjanjian Kartel Unggas yang Diinisiasi oleh Pemerintah yang diduga melanggar Pasal 11 UU No. 5 Tahun 1999 Dalam Putusan KPPU no. 02/KPPU-I/2016. Tesis, (Depok: Magister Hukum Universitas Indonesia, 2017)

## REFERENSI

- Andi Fahmi Lubis, et al. *Hukum Persaingan Usaha: Antara Teks dan Konteks*, Jakarta, Komisi Pengawas Persaingan Usaha dan Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH, 2009.
- Ernawati Asri, *Penetapan Harga dalam Perspektif Undang-Undang No. 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Studi Kasus Penetapan Tarif Bus Kota Patas AC di Wilayah DKI Jakarta*. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2004.
- Hansen, Knud et. al, *Undang-Undang Larangan Praktek Monopoli Dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Law Concerning Prohibition Of Monopolistic Practices And Unfair Business Competition*, Cet. II, Katalis Publishing Media Service, Jakarta, 2007.
- Jorde, Thomas, et all. "*Gilbert Law Summaries – Antitrust*". 9<sup>th</sup> Edition, *Harcourt Brace Legal and Professional Publications. Inc.*, 1996.
- Khemani R. S, *Kerangka Rancangan dan Pelaksanaan Undang-Undang dan Kebijakan Persaingan*. Bank Dunia dan OECD. Washington D.C dan Paris, 1999.
- Marshall C. Howard, *Legal Aspect of Marketing*, Massachusetts : McGraw-Hill, Inc, 1964.
- Rustian Kamaluddin, *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2003
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif-Suatu Tainjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Press, 1985.
- Indonesia, *Undang-Undang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat, UU No. 5 Tahun 1999*, LN No. 33 Tahun 1999, TLN. No. 3817
- Indonesia, *Undang-Undang Perseroan Terbatas*, UU No. 40 Tahun 2007, LN No. 106 Tahun 2007, TLN. No. 4756
- Indonesia, *Undang-Undang Tentang Penerbangan*, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009, Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956
- Almi, Ara Annisa. "Green Banking dalam Perspektif Hukum Persaingan Usaha Bank Digital di Indonesia." *Jurnal Studia Legalia* 4.01 2023.
- Asmawi, Awing, Diah Fatma Sjoraida, and Rully Khairul Anwar. "Masalah Dan Dinamika Implementasi Kebijakan Publik Tentang Transportasi (Kajian Di Kota Tasikmalaya, Jawa Barat)." *CosmoGov: Jurnal Ilmu Pemerintahan* 3.2 2017: 205-218.
- Ditha Wiradiputra, "Pengantar Hukum Persaingan Usaha Indonesia" dalam modal untuk retooling program under employee graduates at priority diciplines under TPSDP (Technology and Profesional Skills Development Sector Project), DIKTI, Jakarta, 14 September 2004
- Irma Nurhayati, "Kajian Hukum Persaingan Usaha: Kartel Antara Teori dan Praktik", *Jurnal Hukum Bisnis*, Volume 30, Nomor 2, 2011.
- Teguh Sulistia, "Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat Dalam Ekonomi Pasar Bebas", *Jurnal Hukum Bisnis*, Volume 22, Nomor 5, 2003
- Tresna P. Soemardi, *Kartel Internasional: Fenomena Kartel Internasional dan Dampaknya Terhadap Persaingan Usaha dan Ekonomi Nasional*, *Jurnal KPPU* Edisi 2, 2009
- Andi Saputra, "PN Jakpus Putuskan Lion Air Group Tak Terlibat Kartel Harga Tiket Pesawat" <https://news.detik.com/berita/d-5213152/pn-jakpus-putuskan-lion-air-group-takterlibat-kartel-harga-tiket-pesawat>, diakses Pada 4 Oktober 2023.
- Indonesia National Air Carriers Association, "INACA Magz Vol. 1" <https://online.fliphtml5.com/ranny/phnr/#p=5> , diakses Pada 14 Oktober 2023
- Iwan Purwanto, "7 Maskapai Tersangkut Kartel Tiket, Begini Respons Menhub Budi", <https://www.inilah.com/7-maskapai-tersangkut-kartel-tiket-begini-repons-menhub-budi>, diakses 20 September 2023
- Ketua KPPU: Kecelakaan Pesawat, Tiket Murah Jangan Jadi Kambing Hitam", seperti dikutip dari <http://www.gatra.com/kolom-dan-wawancara/124104-ketua-kppu->

kecelakaanpesawat,-tiket-murah-jangan-jadi-kambing-hitam.html, diakses pada 14 Oktober 2023.

Kompas.com "7 Maskapai Terbukti Kartel Tiket Pesawat, MA Perintahkan Laporkan KPPU jika Akan Keluarkan Harga Tiket", <https://money.kompas.com/read/2023/07/27/151824426/7-maskapai-terbukti-kartel-tiket-pesawat-ma-perintahkan-lapor-kppu-jika-akan?page=all>, diakses 20 September 2023

KPPU, "KPPU Menang Kasasi Perkara Penetapan Harga dalam Jasa Angkutan Udara Niaga Berjadwal Penumpang Kelas Ekonomi Dalam Negeri", <https://kppu.go.id/blog/2022/12/kppu-menang-kasasi-perkara-penetapan-harga-dalam-jasa-angkutan-udara-niaga-berjadwal-penumpang-kelas-ekonomi-dalam-negeri/>, diakses 20 September 2023