

PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 8 TAHUN 2026
TENTANG
TATA CARA PENETAPAN TARIF PENUMPANG ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DALAM NEGERI KELAS EKONOMI

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa untuk memberikan perlindungan kepada konsumen serta memberikan kepastian, kewajaran, transparansi serta akuntabilitas dalam penerapan tarif penumpang oleh badan usaha angkutan udara niaga berjadwal, perlu mengatur mengenai tata cara penetapan tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi;

b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Tata Cara Penetapan Tarif Penumpang Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri Kelas Ekonomi;

Mengingat : 1. Pasal 17 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916) sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 61 Tahun 2024 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 225, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6994);

3. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor

41, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6856);
4. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6644);
5. Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 369) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2026 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 173 Tahun 2024 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2026 Nomor 29);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2025 Nomor 115) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 7 Tahun 2026 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 4 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2026 Nomor 618);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG TATA CARA PENETAPAN TARIF PENUMPANG ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DALAM NEGERI KELAS EKONOMI.

BAB I
KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:
1. Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.
2. Kementerian adalah kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi.
3. Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal adalah Badan Usaha Angkutan Udara yang telah memiliki perizinan berusaha angkutan udara niaga berjadwal.
4. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang transportasi.
5. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

BAB II
TARIF PENUMPANG ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DALAM NEGERI

Pasal 2

Tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri dihitung berdasarkan komponen:
a. tarif jarak;
b. pajak;
c. iuran wajib asuransi; dan
d. biaya tuslah/tambahan.

Pasal 3

(1) Tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a, dibedakan untuk:
    a. Pesawat Udara jenis propeller; dan
    b. Pesawat Udara jenis jet.
(2) Tarif jarak untuk Pesawat Udara jenis propeller sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dibedakan berdasarkan kapasitas tempat duduk sesuai dengan *Alocation Seats Configuration* standar pabrikan Pesawat Udara, yang terdiri atas:
    a. kurang dari atau sama dengan 30 (tiga puluh) tempat duduk; dan
    b. lebih dari 30 (tiga puluh) tempat duduk.

Pasal 4

(1) Tarif jarak terdiri atas biaya pokok rata-rata ditambah dengan keuntungan wajar.
(2) Besaran tarif jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan tarif batas atas.

Pasal 5

Pajak dan iuran wajib asuransi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf b dan huruf c dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai perpajakan dan iuran wajib asuransi.

Pasal 6

Biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf d, dikenakan dalam hal:
a. kenaikan harga bahan bakar (*fuel surcharge*) Pesawat Udara;
b. terjadi ketidakseimbangan keterisian penumpang penerbangan berangkat atau pulang pada kondisi tertentu; atau
c. adanya pelayanan tambahan yang diberikan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal kepada penumpang.

Pasal 7

(1) Biaya tuslah/tambahan yang dikenakan dalam hal kenaikan harga bahan bakar (*fuel surcharge*) Pesawat Udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf a dapat dikenakan dan dipungut oleh Badan Usaha

Angkutan Udara Niaga Berjadwal untuk menutup biaya bahan bakar.

(2) Perhitungan biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan pada harga bahan bakar Pesawat Udara yang digunakan pada penetapan tarif jarak.

Pasal 8

(1) Biaya tuslah/tambahan yang dikenakan dalam hal terjadi ketidakseimbangan keterisian penumpang penerbangan berangkat atau pulang pada kondisi tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf b meliputi:
   a. pada saat hari besar keagamaan nasional; atau
   b. pada saat kegiatan berskala nasional atau internasional.

(2) Perhitungan biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan pada asumsi ketidakseimbangan keterisian penumpang yang diangkut oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.

Pasal 9

(1) Biaya tuslah/tambahan yang dikenakan dalam hal adanya pelayanan tambahan yang diberikan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal kepada penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf c merupakan pelayanan penumpang sebelum penerbangan (*pre-flight*), selama penerbangan (*in-flight*), dan/atau sesudah penerbangan (*post-flight*).

(2) Pelayanan tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan pilihan bagi penumpang yang disediakan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.

BAB III
FORMULA PERHITUNGAN TARIF

Pasal 10

(1) Formula perhitungan Tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 huruf a merupakan hasil perkalian antara tarif dasar dengan jarak.

(2) Tarif jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan kepada penumpang untuk setiap rute penerbangan per satu kali penerbangan.

(3) Jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan jarak antara dua bandar udara yang diukur dengan metode *great circle distance* dalam satuan kilometer.

Pasal 11

(1) Tarif dasar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10 memperhitungkan:
   a. biaya operasional Pesawat Udara;
   b. proyeksi waktu tempuh; dan
   c. kapasitas tempat duduk terisi.

(2) Biaya operasional Pesawat Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
   a. biaya operasional langsung; dan

b. biaya operasional tidak langsung.

(3) Biaya operasional Pesawat Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diperoleh dari komponen biaya yang digunakan dalam perhitungan tarif yang bersumber dari data biaya operasional Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal pada saat penyusunan tarif dan sumber data lain yang relevan dengan memperhatikan prinsip akurasi, kewajaran, dan efisiensi biaya serta dapat dipertanggungjawabkan.

(4) Perhitungan biaya operasional Pesawat Udara sebagaimana dimaksud pada ayat (3) digunakan sebagai dasar penetapan tarif dasar dan tarif jarak yang merupakan biaya operasional Pesawat Udara paling efisien dan/atau populasi yang terbanyak yang dioperasikan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.

(5) Proyeksi waktu tempuh sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diperoleh dari perhitungan model relasi antara jarak dan waktu tempuh aktual.

(6) Kapasitas tempat duduk terisi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c diperoleh dari perhitungan faktor muat sebesar 65% (enam puluh lima persen) dari kapasitas tempat duduk Pesawat Udara.

Pasal 12

(1) Biaya langsung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) huruf a, terdiri atas:
   a. biaya operasional langsung tetap; dan
   b. biaya operasional langsung variabel.

(2) Biaya operasional langsung tetap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan biaya yang timbul sebagai akibat dari aktivitas Pesawat Udara yang meliputi:
   a. biaya penyusutan dan/atau sewa Pesawat Udara;
   b. biaya asuransi;
   c. biaya gaji tetap pilot, *co pilot*, dan awak kabin;
   d. biaya gaji tetap teknisi; dan
   e. biaya pelatihan.

(3) Biaya operasional langsung variabel sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan biaya yang timbul sebagai akibat langsung dari frekuensi aktivitas pengoperasian Pesawat Udara yang meliputi:
   a. biaya bahan bakar;
   b. biaya pelumas;
   c. biaya tunjangan pilot, *co pilot*, awak kabin dan teknisi;
   d. biaya *overhaul* atau pemeliharaan;
   e. biaya jasa kebandarudaraan;
   f. biaya jasa pelayanan navigasi penerbangan;
   g. biaya jasa *ground handling* penerbangan; dan
   h. biaya katering penerbangan, untuk penerbangan yang memberikan pelayanan makanan dan/atau minuman sesuai standar pelayanan.

Pasal 13

Biaya tidak langsung sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (2) huruf b merupakan biaya yang timbul untuk

menunjang kegiatan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal yang tidak berhubungan atau berkaitan secara langsung dengan operasional Pesawat Udara, yang terdiri atas:
a. biaya organisasi; dan
b. biaya pemasaran dan penjualan.

Pasal 14

Rincian biaya operasional Pesawat Udara sebagaimana dimaksud Pasal 11 ayat (4) tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

BAB IV
MEKANISME PENETAPAN TARIF

Pasal 15

Menteri menetapkan tarif batas atas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (2).

Pasal 16

(1) Penetapan tarif batas atas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 berdasarkan usulan dari:
    a. asosiasi penerbangan sipil;
    b. Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal; dan/atau
    c. Direktur Jenderal.
(2) Direktur Jenderal melakukan penelaahan terhadap usulan tarif batas atas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan mengikutsertakan unit kerja terkait.
(3) Penelaahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) mempertimbangkan masukan dari asosiasi pengguna jasa penerbangan.
(4) Hasil penelaahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) berupa:
    a. usulan diterima; atau
    b. usulan ditolak.
(5) Dalam hal hasil penelaahan berupa usulan diterima sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf a, Direktur Jenderal mengusulkan perubahan tarif batas atas kepada Menteri.
(6) Dalam hal hasil penelaahan berupa usulan ditolak sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf b, Direktur Jenderal menyampaikan surat penolakan kepada asosiasi penerbangan sipil atau Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal disertai dengan alasan.

Pasal 17

(1) Tarif batas atas yang telah ditetapkan harus dipublikasikan melalui:
    a. laman Kementerian, yang dilakukan oleh Kementerian; dan
    b. media cetak dan elektronik dan/atau dipasang pada setiap tempat penjualan tiket Pesawat Udara dan bandar udara, yang dilakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.

(2) Publikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dalam jangka waktu paling lama 15 (lima belas) hari kerja terhitung sejak tarif batas atas ditetapkan.

Pasal 18

(1) Biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 dan Pasal 8 ditetapkan oleh Menteri.
(2) Menteri mendelegasikan penetapan biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada Direktur Jenderal.
(3) Penetapan biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan usulan dari:
    a. Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal; dan/atau
    b. asosiasi perusahaan penerbangan nasional.
(4) Direktur Jenderal melakukan penelaahan terhadap usulan biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dengan mengikutsertakan unit kerja terkait.
(5) Hasil penelaahan sebagaimana dimaksud pada ayat (5) berupa:
    a. usulan diterima; atau
    b. usulan ditolak.
(6) Dalam hal hasil penelaahan berupa usulan diterima sebagaimana dimaksud pada ayat (5) huruf a, Direktur Jenderal menetapkan biaya tuslah/tambahan.
(7) Dalam hal hasil penelaahan berupa usulan ditolak sebagaimana dimaksud pada ayat (5) huruf b, Direktur Jenderal menyampaikan surat penolakan kepada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal dan/atau asosiasi perusahaan penerbangan nasional disertai dengan alasan.
(8) Pengenaan biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan persentase dari tarif jarak penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri.

Pasal 19

(1) Biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ditetapkan oleh Menteri.
(2) Menteri mendelegasikan penetapan biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) kepada Direktur Jenderal.
(3) Penetapan biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan usulan dari Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.
(4) Usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) memuat:
    a. jenis pelayanan tambahan;
    b. proses pelayanan tambahan;
    c. manfaat pelayanan tambahan;
    d. biaya pengenaan pelayanan tambahan; dan
    e. rencana kerja sama dengan pihak terkait, dalam hal adanya kerja sama.
(5) Dalam hal usulan biaya tuslah/tambahan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berupa jasa asuransi selain yang diatur dalam Peraturan Menteri yang mengatur mengenai

tanggung jawab pengangkut angkutan udara, selain memuat ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (4), usulan juga memuat:

a. data dukung terkait jenis perlindungan asuransi; dan
b. proses klaim asuransi.

Pasal 20

(1) Dalam hal terdapat kondisi yang disebabkan oleh penurunan kemampuan operasional bandar udara yang mengakibatkan kapasitas Pesawat Udara tidak dapat mengangkut secara maksimal, Menteri dapat menetapkan tarif batas atas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 yang bersifat sementara.
(2) Penetapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan usulan dari Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.
(3) Usulan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), dilakukan penelaahan oleh Direktur Jenderal.
(4) Hasil penelaahan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berupa:
    a. usulan diterima; atau
    b. usulan ditolak.
(5) Dalam hal hasil penelaahan berupa usulan diterima sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf a, Direktur Jenderal mengusulkan tarif batas atas yang bersifat sementara kepada Menteri.
(6) Dalam hal hasil penelaahan berupa usulan ditolak sebagaimana dimaksud pada ayat (4) huruf b, Direktur Jenderal menyampaikan surat penolakan kepada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal disertai dengan alasan.

Pasal 21

(1) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal wajib menerapkan tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi pada rute yang dilayani berdasarkan penetapan tarif batas atas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15.
(2) Penerapan tarif batas atas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berdasarkan ketentuan:
    a. penerapan tarif paling banyak 100% (seratus persen) dari tarif batas atas, untuk kelompok pelayanan dengan standar maksimum*;*
    b. penerapan tarif paling banyak 90% (sembilan puluh persen) dari tarif batas atas, untuk kelompok pelayanan dengan standar menengah*;* dan
    c. penerapan tarif paling banyak 85% (delapan puluh lima persen) dari tarif batas atas, untuk kelompok pelayanan dengan standar minimum.
(3) Kelompok pelayanan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) mengacu pada ketentuan Peraturan Menteri yang mengatur mengenai standar pelayanan penumpang kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal.

Pasal 22

(1) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal wajib menerapkan tarif penumpang dengan ketentuan:
   a. sebesar 10% (sepuluh persen) dari tarif dewasa pendamping bayi *(infant),* untuk penumpang bayi (*infant*) berusia kurang dari 2 (dua) tahun; dan
   b. tarif tertentu berdasarkan kebijakan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal, untuk penumpang veteran perang.

(2) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal dapat menerapkan tarif penumpang paling tinggi sebesar 900% (sembilan ratus persen) dari tarif jarak per penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, untuk penumpang yang menggunakan tandu (*stretcher*).

Pasal 23

Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam menerapkan tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 21 ayat (1), pada tiket harus dicantumkan:

a. rincian komponen tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri; dan
b. biaya pelayanan jasa penumpang Pesawat Udara

Pasal 24

(1) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal bertanggung jawab terhadap besaran tarif penumpang pelayanan kelas ekonomi yang dijual melalui:
   a. kanal penjualan yang dimiliki oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal; dan
   b. mitra penjualan tiket.

(2) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal yang melakukan kerja sama dengan mitra penjualan tiket, mitra penjualan tiket harus mencantumkan pada tiket:
   a. rincian komponen tarif penumpang; dan
   b. besaran biaya pelayanan jasa penumpang Pesawat Udara.

Pasal 25

(1) Menteri dapat menetapkan besaran tarif batas bawah untuk tarif jarak sebagai salah satu bentuk pengawasan dan evaluasi pengenaan tarif penumpang oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.

(2) Tarif batas bawah untuk tarif jarak sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan tarif terendah atau minimum yang diizinkan diberlakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.

Pasal 26

(1) Penetapan besaran tarif batas bawah untuk tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25, dilakukan dengan mempertimbangkan paling sedikit:
   a. perlindungan konsumen; dan

b. perlindungan dari persaingan usaha tidak sehat.

(2) Pertimbangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus berdasarkan pada aspek keselamatan dan keamanan di bidang penerbangan.

Pasal 27

Dalam hal terdapat rute baru yang besaran tarifnya belum ditetapkan oleh Menteri, Direktur Jenderal dapat menetapkan tarif batas atas yang bersifat sementara dengan menggunakan formula perhitungan tarif jarak sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10.

BAB V

EVALUASI TARIF PENUMPANG PELAYANAN KELAS EKONOMI ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL

Pasal 28

(1) Direktur Jenderal melakukan evaluasi terhadap besaran tarif batas atas yang telah ditetapkan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15.

(2) Evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara berkala setiap 3 (tiga) bulan dan/atau sewaktu-waktu dalam hal terjadi perubahan yang mempengaruhi kelangsungan kegiatan Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal.

(3) Perubahan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), merupakan perubahan yang menyebabkan terjadinya perubahan biaya operasional Pesawat Udara yang disebabkan adanya perubahan:
   a. harga avtur;
   b. harga nilai tukar rupiah; dan/atau
   c. harga komponen biaya lainnya.

Pasal 29

Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal ~~26~~ 28 ayat (2) merupakan salah satu dasar perubahan atas tarif batas atas untuk tarif jarak yang telah ditetapkan.

BAB VI

PENGAWASAN DAN SANKSI

Pasal 30

(1) Direktur Jenderal melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan penerapan tarif penumpang angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri kelas ekonomi.

(2) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan melalui:
   a. inspeksi;
   b. pengamatan; dan
   c. pemantauan.

(4) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dilakukan berdasarkan:
   a. harga tiket yang tercantum dalam laman penjualan, besaran harga yang tercantum pada tiket dan/atau bukti pembayaran lain yang dipersamakan;

b. laporan penyelenggara bandar udara;
c. laporan masyarakat/pengguna jasa;
d. informasi pada media elektronik dan media cetak; atau
e. informasi agen penjualan tiket.

(5) Pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 31

(1) Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal yang melakukan pelanggaran atas ketentuan yang diatur dalam Peraturan Menteri ini, dikenakan sanksi administratif.
(2) Sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dikenakan berdasarkan ketentuan Peraturan Menteri yang mengatur mengenai pengenaan sanksi administratif di bidang penerbangan.
(3) Dalam hal pelanggaran atas ketentuan terhadap Peraturan Menteri ini berupa penerapan tarif melewati batas atas atau batas bawah yang telah ditetapkan, terhadap Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal dikenakan sanksi administratif secara langsung berupa denda administratif paling banyak sebesar 10.000 (sepuluh ribu) *penalty unit*.

BAB VII
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 32

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 20 Tahun 2019 tentang Tata Cara dan Formulasi Perhitungan Tarif Batas atas Penumpang Pelayanan Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2019 Nomor 347), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 33

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 21 Oktober 2026

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

DUDY PURWAGANDHI

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 4 November 2026

DIREKTUR JENDERAL
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN
KEMENTERIAN HUKUM REPUBLIK INDONESIA,

DHAHANA PUTRA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2026 NOMOR 762

Balai Sertifikasi Elektronik Dokumen ini telah ditandatangani secara elektronik menggunakan sertifikat elektronik yang diterbitkan oleh Balai Sertifikasi Elektronik (BSrE), Badan Siber dan Sandi Negara
Keaslian Dokumen dapat dicek melalui tautan https://bsre.bssn.go.id/verifikasi

LAMPIRAN
PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 8 TAHUN 2026
TENTANG TATA CARA PENETAPAN TARIF PENUMPANG ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DALAM NEGERI KELAS EKONOMI

RINCIAN BIAYA OPERASIONAL PESAWAT UDARA

1.	Jenis Pesawat Udara (Jet/Propeller)	=	
2.	Tipe Pesawat Udara (Tipe Pesawat Udara yang dioperasikan-untuk penerbangan)	=	
3.	Tahun Pembuatan Pesawat Udara (Jika di dalam operasinya Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal menggunakan lebih dari satu Pesawat Udara, maka untuk perhitungan tahun pembuatan dapat digunakan rata-rata tertimbang)	=	
4.	Tahun Pembelian/Perolehan (Jika di dalam operasinya Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal menggunakan lebih dari satu Pesawat Udara, maka untuk perhitungan tahun pembelian perolehan dapat digunakan rata-rata tertimbang)	=	
5.	Jumlah seluruh tipe Pesawat Udara yang dimiliki (Jumlah seluruh tipe Pesawat Udara baik jet/propeller yang dioperasikan baik untuk komersial/perintis)	=	unit

6.	Jam Terbang Per Tahun untuk 1 (satu) Pesawat Udara (utilisasi / penggunaan rata-rata setiap Pesawat Udara untuk komersial dan perintis)	=	jam
7.	Jam terbang per tahun secara total (utilisasi/penggunaan seluruh pesawat yang dimiliki baik untuk komersial maupun perintis)	=	jam
8.	*Payload* per Pesawat Udara	=	Kg
9.	Kapasitas Pesawat Udara		
	a. Penumpang	=	Orang
	b. Barang / kargo	=	Kg
10.	Kapasitas Tempat Duduk Terisi (*Load Factor*)	=	%
11.	Nilai Tukar Rupiah terhadap Dolar Amerika Serikat	=	Rp
12.	Jumlah Pemakaian Bahan Bakar Per Jam Terbang	=	liter
13.	Harga Bahan Bakar Pesawat Udara Per Liter	=	Rp

RINCIAN CARA PERHITUNGAN KOMPONEN BIAYA
OPERASIONAL PESAWAT UDARA

No.	KOMPONEN BIAYA OPERASIONAL PESAWAT UDARA
I.	BIAYA OPERASIONAL LANGSUNG
A.	BIAYA OPERASIONAL LANGSUNG TETAP
	1.a. BIAYA PENYUSUTAN
	a. Penyusutan Pesawat Udara
	1) Harga Pesawat Udara dalam dolar Amerika Serikat Harga Pesawat Udara dapat diasumsikan atas dasar: - nilai perolehan Pesawat Udara, atau - harga pasar Pesawat Udara saat ini, atau - harga Pesawat Udara hasil reevaluasi, atau - harga Pesawat Udara berdasarkan nilai buku
	2) Nilai Konversi rupiah per dolar Amerika Serikat prakiraan nilai tukar rupiah terhadap dolar Amerika Serikat
	3) Harga Pesawat Udara dalam rupiah Harga Pesawat Udara dalam dolar Amerika Serikat dikalikan dengan nilai konversi rupiah terhadap dolar Amerika Serikat atau (1 x 2)
	4) Umur ekonomis Batas umur prakiraan Pesawat Udara dapat dioperasikan secara ekonomis / masa penyusutan : - masa penyusutan untuk Pesawat Udara baru 15 tahun - masa penyusutan untuk Pesawat Udara lama 10 tahun - untuk Pesawat Udara yang telah disusut habis (dibeli lebih dari 15 tahun), harus dilakukan reevaluasi guna mengetahui nilai buku Pesawat Udara
	5) Biaya penyusutan pertahun $\frac{\text{3) - nilai residu}}{\text{4)}}$ nilai residu = harga Pesawat Udara x 10 %
	6) BIAYA PENYUSUTAN PESAWAT UDARA PER JAM $\frac{\text{biaya penyusutan per tahun}}{\text{produksi jam terbang per tahun}}$
	b. Penyusutan *Rotable* 1) Biaya penyusutan *rotable* per tahun $\frac{\text{harga rotable sparepart}}{\text{masa pakai}}$ masa pakai : 10 tahun harga *rotable sparepart* berdasarkan harga perolehan *Apabila tidak tercatat harga perolehan, harga rotable sparepart diasumsikan 10 % s/d 15 % dari harga Pesawat Udara a 1) atau a 3)*
	2) BIAYA PENYUSUTAN *ROTABLE* PER JAM $\frac{\text{biaya penyusutan rotable per tahun}}{\text{produksi jam terbang per tahun}}$
	c. PENYUSUTAN *ENGINE* (MESIN PESAWAT UDARA) 1) Jumlah mesin Pesawat Udara 2) Harga mesin Pesawat Udara *Harga mesin Pesawat Udara berdasarkan harga perolehan X jumlah mesin* 3) Umur ekonomis mesin Umur ekonomis mesin Pesawat Udara = umur ekonomis Pesawat Udara

No.	KOMPONEN BIAYA OPERASIONAL PESAWAT UDARA
	4) BIAYA PENYUSUTAN MESIN PESAWAT UDARA PER JAM *harga mesin Pesawat Udara* *umur ekonomis X produksi jam terbang per tahun* d. TOTAL BIAYA PENYUSUTAN PER JAM *Total a 6) + b 2) + c 4)* 1.b BIAYA SEWA PESAWAT UDARA a. Total biaya sewa per tahun Harga sewa Pesawat Udara terdiri dari: - *Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance* (ACMI); - dsb b. BIAYA SEWA PER JAM *total biaya sewa per tahun* *produksi jam terbang per tahun* 2. BIAYA ASURANSI a. Total biaya asuransi per tahun Berdasarkan atas Premi yang dikeluarkan, terdiri dari: - *hull insurance* (asuransi Pesawat Udara) - *third party legal liability* (tanggung jawab terhadap pihak ketiga) - awak pesawat, penumpang, bagasi, dan kargo b. BIAYA ASURANSI PER JAM *total biaya asuransi per tahun* *produksi jam terbang per tahun* 3. BIAYA GAJI TETAP PILOT, CO PILOT DAN AWAK KABIN a. Komposisi per Pesawat Udara - Pilot orang - Co Pilot orang - Awak Kabin orang Jumlah orang b. Biaya gaji per Pesawat Udara per Tahun - Captain Pilot - Co Pilot - Awak Kabin Jumlah c. Biaya gaji per Pesawat Udara per Tahun. *biaya gaji per Pesawat Udara per bulan X 12 X jumlah set awak pesawat per Pesawat Udara* d. BIAYA GAJI TETAP PER JAM *biaya gaji per pesawat per tahun* *produksi jam terbang per tahun* 4. BIAYA GAJI TETAP TEKNISI a. Jumlah teknisi per Pesawat Udara orang b. Biaya gaji teknisi per Pesawat Udara per bulan c. Biaya gaji Teknisi per Pesawat Udara per Tahun *biaya gaji teknisi per Pesawat Udara (per bulan X 12) X jumlah set tenaga teknisi per Pesawat Udara*

No.	KOMPONEN BIAYA OPERASIONAL PESAWAT UDARA
	d. BIAYA GAJI TETAP TEKNISI PER JAM *biaya gaji teknisi per Pesawat Udara per tahun* *produksi jam terbang per tahun* 5. PELATIHAN AWAK PESAWAT a. Pilot b. Awak Kabin c. Teknisi d. Biaya Pelatihan Per Jam 6. TOTAL BIAYA OPERASIONAL LANGSUNG TETAP *Total biaya : 1 + 2 + 3 + 4 + 5*
B	BIAYA OPERASIONAL LANGSUNG VARIABEL 1. BIAYA PELUMASAN a. Pemakaian pelumas per jam terbang *jumlah kebutuhan pelumas per jam (satuan liter) berdasarkan data teknis.* b. Harga rata-rata Pelumas per liter *jika lebih dari satu jenis Pelumas, maka digunakan harga tertimbang)* *harga jenis 1 + harga jenis 2 + ……+ harga jenis ke N jumlah jenis pelumas (N)* c. BIAYA PELUMAS PER JAM *a X b X jam terbang per tahun* *produksi jam terbang per tahun* 2. BIAYA BAHAN BAKAR a. Pemakaian bahan bakar per jam terbang *jumlah kebutuhan bahan bakar per jam (satuan liter) berdasarkan data teknis* b. Harga rata-rata bahan bakar per liter *harga bahan bakar yang ditetapkan Pemerintah* c. BIAYA BAHAN BAKAR PER JAM *a X b X jam terbang per tahun* *produksi jam terbang tahun* 3. BIAYA TUNJANGAN PILOT, CO PILOT AWAK KABIN DAN TEKNISI a. Komposisi Pesawat Udara: - Pilot orang - Co Pilot orang - Awak Kabin orang - Teknisi orang Jumlah orang b. Biaya tunjangan per tahun - *Travel Allowance* - *Production Allowance* - *Hotel Accomodation* - *Airport Transportation* - *Standby Allowance* - *Night Stop Allowance* - *Crew Meals* Jumlah

No.	KOMPONEN BIAYA OPERASIONAL PESAWAT UDARA
	c. BIAYA TUNJANGAN PILOT, CO PILOT, AWAK KABIN DAN TEKNISI PER JAM *biaya tunjangan per Pilot, Co Pilot, Awak Kabin dan Teknisi per tahun* *produksi jam terbang per tahun* 4. BIAYA *OVERHAUL* / PEMELIHARAAN a. *Overhaul Engine* (... unit) *jumlah unit engine yang digunakan* 1) *TBO* (*Time Between Overhaul*) selang waktu overhaul engine dalam jam 2) Biaya *Overhaul Engine* per *TBO* (...unit) - dalam dolar Amerika Serikat - dalam rupiah 3) BIAYA *OVERHAUL ENGINE* PER JAM *Biaya overhaul TBO per tahun* *produksi jam terbang per tahun* b. *Overhaul* Propeller (.....unit) jumlah unit engine propeller yang digunakan 1) *TBO* (*Time Between Overhaul*) selang waktu overhaul engine dalam jam 2) Biaya *Overhaul* Propeller per *TBO* (...unit) - dalam dolar Amerika Serikat - dalam rupiah 3) BIAYA *OVERHAUL* PROPELLER PER JAM *Biaya overhaul TBO per tahun* *produksi jam terbang per tahun* c. *Overhaul Airframe* 1) *TBO* (*Time Between Overhaul*) *selang waktu overhaul airframe dalam jam* 2) Biaya *Overhaul /airframe* per *TBO* - dalam dolar Amerika Serikat - dalam rupiah 3) BIAYA *OVERHAUL AIRFRAME* PER JAM *biaya overhaul TBO per tahun* *produksi jam terbang per tahun* d. Pemeliharaan dan Pemakaian Suku Cadang Pesawat Udara 1) Biaya Pemeliharaan dan Pemakaian Suku Cadang per Tahun - dalam dolar Amerika Serikat - dalam rupiah 2) Biaya Pemeliharaan & Pemakaian Suku Cadang per Pesawat Udara e. TOTAL BIAYA *OVERHAUL*/PEMELIHARAAN PER JAM Untuk Pesawat Udara propeller = *b 3) + c 3)*

No.	KOMPONEN BIAYA OPERASIONAL PESAWAT UDARA
	Untuk Pesawat Udara jet = *a 3) + c 3)* 5. BIAYA JASA KEBANDARUDARAAN a. Jasa Pendaratan 1) Jumlah pendaratan per tahun *jumlah pendaratan sesuai dengan jumlah frekuensi penerbangan per tahun* 2) Biaya pendaratan per tahun *Maximum Take Off Weight (MTOW) X tarif pendaratan per ton X jumlah pendaratan per tahun* 3) BIAYA PENDARATAN PER JAM *biaya pendaratan per tahun* *produksi jam terbang per tahun* b. Jasa Penempatan 1) Jumlah penempatan Pesawat Udara per tahun *jumlah penempatan Pesawat Udara sesuai dengan jumlah frekuensi penerbangan per tahun* 2) Biaya jasa penempatan Pesawat Udara per tahun *Maximum Take Off Weight (MTOW) X tarif jasa penempatan per ton X jumlah penempatan Pesawat Udara per tahun* 3) BIAYA JASA PENEMPATAN PESAWAT UDARA PER JAM *biaya jasa penempatan Pesawat Udara per tahun* *produksi jam terbang per tahun* c. Jasa Penyimpanan 1) Jumlah penyimpanan Pesawat Udara per tahun *jumlah penyimpanan Pesawat Udara sesuai dengan jumlah frekuensi penerbangan per tahun* 2) Biaya jasa penyimpanan Pesawat Udara per tahun *Maximum Take Off Weight (MTOW) X tarif jasa penyimpanan per ton X jumlah penyimpanan Pesawat Udara per tahun* 3) BIAYA JASA PENYIMPANAN PESAWAT UDARA PER JAM *biaya jasa penyimpanan Pesawat Udara per tahun* *produksi jam terbang per tahun* d. TOTAL BIAYA JASA KEBANDARUDARAAN PER JAM *a 3) + b 3) + c 3)* 6. BIAYA PELAYANAN JASA NAVIGASI PENERBANGAN a. Biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan jelajah (*enroute navigation charges*) *biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan jelajah per tahun* *produksi jam terbang per tahun* b. Biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan terminal (*terminal navigation charges*) *biaya pelayanan jasa navigasi penerbangan terminal per tahun* *produksi jam terbang per tahun*

No.	KOMPONEN BIAYA OPERASIONAL PESAWAT UDARA
	c. TOTAL BIAYA PELAYANAN JASA NAVIGASI PENERBANGAN PER JAM *a + b* 7. BIAYA JASA *GROUND HANDLING* PENERBANGAN a. Biaya *Ground Handling* per tahun, *jumlah pendaratan per tahun X tarif ground handling* b. Biaya Jasa *Ground Handling* Lainnya per tahun *jumlah pendaratan per tahun X tarif jasa ground handling lainnya* c. TOTAL BIAYA *GROUND HANDLING* PER JAM $\frac{a + b}{\text{produksi jam terbang per tahun}}$ 8. BIAYA KATERING PENERBANGAN a. Biaya Katering per tahun Biaya katering yang digunakan untuk penerbangan *jumlah penumpang per* Pesawat Udara *per tahun X biaya katering per penumpang* b. TOTAL BIAYA KATERING PER JAM $\frac{\text{biaya katering per tahun}}{\text{produksi jam terbang per tahun}}$ 9. TOTAL BlAYA OPERASIONAL LANGSUNG VARIABEL *Total biaya: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8* TOTAL BlAYA OPERASIONAL LANGSUNG *Total biaya: A* + B

No.	KOMPONEN BIAYA OPERASIONAL PESAWAT UDARA
II.	BIAYA OPERASIONAL TIDAK LANGSUNG 1. BIAYA ORGANISASI a. Biaya pegawai selain awak pesawat udara per tahun *biaya pegawai untuk penerbangan per tahun* b. Biaya Umum per tahun *biaya umum penunjang aktivitas produksi untuk penerbangan per tahun* c. BIAYA ORGANISASI PER JAM $\frac{a + b}{\text{produksi jam terbang per tahun}}$ 2. BIAYA PEMASARAN DAN PENJUALAN a. Komisi Agen komisi agen untuk penerbangan per tahun, yaitu: *jumlah penumpang per Pesawat Udara per tahun X tarif penumpang X ...% komisi agen* b. Dokumen Angkutan pembuatan dokumen angkutan untuk penerbangan per tahun, yaitu: *jumlah penumpang per Pesawat Udara per tahun X biaya per dokumen* c. *Reservation System* *reservation system* untuk penerbangan per tahun, yaitu: *jumlah penumpang per Pesawat Udara per tahun X biaya reservation system* d. *Promotion* & *Advertising* biaya promosi untuk penerbangan per tahun e. BIAYA PEMASARAN ATAU PENJUALAN PER JAM $\frac{a + b + c + d}{\text{produksi jam terbang per tahun}}$ TOTAL BIAYA OPERASIONAL TIDAK LANGSUNG *Total biaya = 1 + 2*
III	TOTAL BIAYA OPERASI PER JAM *Total biaya operasi langsung + Total biaya operasi tidak langsung*

MENTERI PERHUBUNGAN
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

DUDY PURWAGANDHI