



**PANDANGAN TERHADAP RUU
TENTANG
PERUBAHAN ATAS UU NOMOR
38 TAHUN 2004 TENTANG
JALAN**

23 NOVEMBER 2021

1. PROSES BISNIS, MODEL KONSESI DAN MASA KONSESI

Kewenangan Pengaturan Bisnis Jalan Tol

- Kewenangan pengaturan saat ini berada pada Menteri PUPR, termasuk diantaranya pengaturan perusahaan, penetapan tarif tol (awal dan penyesuaian) penetapan ruas tol dan penetapan setelah berakhirnya konsesi.
- Perubahan di dalam RUU dimana kewenangan pengaturan tersebut ada pada Pemerintah Pusat dapat di terima sepanjang terminologi ini tidak mengubah kewenangan tersebut dan tetap ada pada Menteri PUPR.

Perubahan Lingkup Perusahaan dengan Preservasi

- Dengan semangat bahwa preservasi ini memberikan kepastian hukum, dimana BUJT mempunyai hak penuh untuk melakukan semua tindakan untuk memastikan kondisi aset Jalan Tol selalu dalam keadaan baik, maka perubahan ini dapat di terima.
- Perubahan ini akan memiliki konsekuensi positif dimana dalam rencana usaha perusahaan BUJT preservasi (termasuk didalamnya rekonstruksi) akan menjadi bagian dari lingkup investasi BUJT. Ini akan memberikan kepastian bisnis secara jangka panjang.
- Termasuk didalam kepastian bisnis adalah dasar hukum BUJT dapat melaksanakan program preservasi untuk porsi investasi yang dilakukan Pemerintah dalam hal terdapat program dukungan Pemerintah.

Pengakhiran Konsesi

- Pemutusan konsesi seharusnya tidak diatur dalam undang-undang karena merupakan ranah hukum perdata, Pemerintah harus menghormati ketentuan dalam PPJT.

Pengusahaan Saat Berakhirnya Konsesi

- Mengingat dinamisnya kondisi perusahaan Jalan Tol sepanjang masa konsesi, perlu adanya tambahan pengaturan saat berakhirnya konsesi jalan tol, dimana wewangnya ada pada Menteri untuk memastikan keberlangsungan perusahaan dan preservasi Jalan Tol.

1. PROSES BISNIS, MODEL KONSESI DAN MASA KONSESI (LANJUTAN)

Tambahan Pengaturan

Perpanjangan Konsesi Lebih >50 tahun

- Saat ini, konsesi yang dapat diberikan untuk perusahaan Jalan Tol adalah maksimum 50 tahun. Kondisi ini membatasi fleksibilitas perusahaan dalam rencana bisnis mengingat *nature* dari bisnis ini adalah sangat *capital intensive* dan juga untuk mengakomodasi perubahan kebijakan Pemerintah.
- Sesuai dengan Pasal 33 ayat (4) PP Nomor 27/2014 sebagaimana diubah dengan PP Nomor 28/2020, tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah, jangka waktu awal kerja sama pemanfaatan atas barang milik Negara/Daerah untuk penyediaan infrastruktur memang maksimal 50 tahun namun dapat diperpanjang (tanpa batas waktu). Hal ini dipertegas dengan PERMEN PUPERA Nomor 01/ 2017 sebagaimana diubah dengan PERMEN PUPERA Nomor 3/2021, Pasal 9 ayat (3) dan Pasal 11 ayat (6) yang mengatur bahwa jangka waktu perusahaan Jalan Tol dalam bentuk BOT (*Build, Operate & Transfer*) adalah paling lama 50 tahun dan dapat diperpanjang sesuai dengan tingkat kelayakan proyek dan peraturan perundang-undangan. Sehingga diperlukan pengaturan mengenai terbukanya perusahaan/konsesi lebih dari 50 tahun didalam RUU ini.

Pengaturan Terkait Pengendalian ODOL & Denda atas Pelanggaran di Jalan Tol

- Truk *Over Dimension Over Load* (ODOL) menyebabkan kerusakan jalan dan menimbulkan biaya sosial yang besar sehingga menimbulkan kerugian besar yang harus ditanggung BUJT dan pihak terkait. Akan tetapi pengaturan pengendalian ODOL masih terbatas sehingga diperlukan kerangka hukum untuk memastikan inisiatif pengendalian ini dapat terlaksana.
- Diusulkan dalam RUU ini ada pengaturan baru tentang ODOL termasuk:
 - Larangan bagi kendaraan ODOL memasuki Jalan Tol;
 - Kewenangan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) memasang alat penimbangan untuk mencegah kendaraan ODOL masuk tol;
 - Pengenaan denda bagi pelanggar, yang dipungut oleh dan menjadi hak BUJT.
- Selain ODOL juga diperlukan pengaturan terkait penerapan denda atau sanksi untuk pelanggaran ketentuan tarif di jalan tol, misalnya tidak membayar tarif atau salah arah gerbang (AGS).

2. PRICING DAN TARIF

Ketentuan Komponen Penentuan Tarif

- Komponen penentuan tarif tol tetap dihitung berdasarkan kemampuan bayar pengguna jalan, besar keuntungan biaya operasi kendaraan dan kelayakan investasi.

Insentif dan Fleksibilitas Tarif

- Saat ini industri Jalan Tol mengalami tekanan yang berat sebagai dampak berubahnya kondisi perekonomian, perubahan kebijakan Pemerintah dan juga tambahan beban akibat penambahan investasi yang berubah dari investasi awal, sehingga diperlukan adanya pengaturan terkait dengan tarif.
- Perubahan sebagai insentif yang dapat dilakukan antara lain:
 - Penyesuaian tarif tidak hanya mendasarkan inflasi yang saat ini sangat rendah, sehingga dapat dipertimbangkan variabel proyeksi inflasi yang terdapat dalam Rencana Usaha (*Business Plan*) masing-masing BUJT serta penambahan faktor lain, misalnya pertumbuhan ekonomi;
 - Penundaan penerapan tarif khusus berpotensi menyebabkan penurunan IRR, maka diusulkan untuk dapat diatur bahwa penyesuaian tarif khusus dapat dilakukan dan dengan tidak menunggu waktu penyesuaian tarif setiap 2 tahun;
 - Pengenaan inflasi khusus sektor jalan tol dalam perhitungan penyesuaian tarif tol, yang perhitungannya disesuaikan dengan faktor yang mempengaruhi industri infrastruktur jalan tol (seperti namun tidak terbatas pada inflasi sektor konstruksi, inflasi sektor perhubungan darat, dan lain-lain).

3. KONSEP INVESTASI JALAN TOL DAN KELAYAKAN

Kelayakan Bisnis dan Insentif Investasi

- Saat ini, investor memberikan dukungan penuh kepada Pemerintah dengan menanamkan modal dengan jumlah yang besar di bidang infrastruktur Jalan Tol sehingga Pemerintah dapat membangun 1.640 km Jalan Tol dalam 6 tahun. Meskipun industri ini membutuhkan modal besar, tetapi saat ini industri Jalan Tol menjadi sektor yang menarik bagi investor karena beberapa faktor:
 - Kepastian dari sisi bisnis antara lain kepastian penyesuaian tarif setiap 2 tahun, kepastian/kelengkapan aturan mengenai konsesi & pengusahaan;
 - Potensi *upside* dibandingkan dengan kelayakan awal saat ada perbaikan dari sisi asumsi investasi awal;
 - Transparansi dan keterbukaan terkait dengan proses pengadaan, termasuk kepastian dari sisi *secondary investment*.
- Kedepannya dengan keterbatasan anggaran Pemerintah peran dari investor ini tetap harus di *encourage*, terutama dari sisi swasta, dalam rangka mencapai target pembangunan Pemerintah. Sehingga diperlukan *sweetener*/insentif lebih, dan saat bersamaan menghilangkan faktor penghambat yang seyogyanya dapat diatur dalam RUU ini.
- *Sweetener* yang diberikan bisa dalam bentuk *guaranteed return* terhadap batas *return* investasi tertentu. Sementara disisi lain *capping* atau “re-alokasi” kelebihan *return* ke proyek lain tidak perlu diterapkan karena akan memberikan preseden buruk terhadap iklim investasi.
- Tidak diterapkannya *capping*/re-alokasi *return*/pembebanan kewajiban PNPB akan mendorong efisiensi dalam industri karena:
 - Investor akan selalu melakukan inovasi dan mengefisienkan proses secara berkesinambungan untuk mencapai tingkat *return* yang lebih baik;
 - *Upside* atas *return* akan berpotensi kembali diinvestasikan dalam mensupport Pemerintah untuk membangun proyek infrastruktur yang lain;
 - Terjadi potensi *moral hazard* perilaku tidak efisien dalam proses pembangunan dan pengoperasian jalan tol.

3. KONSEP INVESTASI JALAN TOL DAN KELAYAKAN (LANJUTAN)

Audit Oleh Lembaga Negara

- Pada prinsipnya, audit yang dilakukan oleh lembaga negara dapat diterima. Diharapkan audit ini dilakukan hanya secara *ad-hoc*, tidak regular untuk menghindari *redundancy*. Audit ini dapat dilakukan saat selesainya konstruksi di awal atau setiap ada penambahan lingkup investasi saja (tanpa merubah hasil audit awal).
- Seyogyanya ini dapat diatur dalam tataran yang lebih rendah, tidak perlu dalam RUU.
- Saat ini, pengawasan dan monitoring yang dilakukan oleh seluruh lembaga berupa Dirjen Bina Marga, dan Pengawas Jalan, serta BPJT sudah lebih dari cukup.
- Apabila di dalam RUU Jalan ini juga memasukkan kewajiban adanya audit rutin terhadap pelaksanaan PPJT oleh Auditor Negara (BPK atau BPKP), maka hal tersebut dikhawatirkan akan menambah kompleksitas proses bisnis dan mempersulit iklim investasi di bidang Jalan Tol, serta mengalihkan fokus utama perusahaan yang seharusnya memberikan pelayanan optimal kepada pengguna.

3. KONSEP INVESTASI JALAN TOL DAN KELAYAKAN (LANJUTAN)

Tambahan Usulan Pengaturan

Tambahan Insentif Investasi

- Investasi di bidang Jalan Tol, yang merupakan program utama Pemerintah, merupakan investasi yang memerlukan modal yang besar, dengan pengembalian investasi yang panjang, serta dengan risiko yang cukup tinggi. Oleh karenanya, kami mengusulkan agar dalam RUU Jalan untuk dapat dimasukkan ketentuan terkait insentif yang kepada BUJT yang melakukan perusahaan Jalan Tol:
 - Fasilitas dari pemerintah dalam bentuk insentif perpajakan untuk membantu *cash flow*, antara lain: Pengurangan penghasilan *netto* untuk perhitungan pajak dalam jangka waktu setidaknya 10 tahun sejak pembayaran pajak dan kompensasi kerugian *fiscal* selama setidaknya 10 tahun;
 - Kebijakan suku bunga murah untuk Jalan Tol untuk mengurangi beban *deficit cash flow* yang saat ini berlangsung setidaknya 5 – 10 tahun;
 - Pembebasan atas PBB selama jangka waktu tertentu.

- Lokasi pembangunan jalan tol yang baru, terutama di daerah rural dengan tingkat lalu lintas yang masih rendah dan diproyeksikan tidak menghasilkan tingkat kelayakan ekonomi dan finansial yang memadai, perlu diberikan insentif khusus dalam bentuk:
 - Memasukan sektor jalan tol menjadi sektor yang berhak disebut sebagai industri pionir dengan fasilitas mendapatkan insentif pembebasan pajak (*tax holiday*) selama periode tertentu;
 - Pembebasan PPN atas pengadaan barang dan jasa yang diperlukan untuk proses pembangunan jalan tol tersebut.

4. SKEMA DIVESTASI

Skema Divestasi yang Optimum

- Divestasi merupakan salah satu keputusan strategis yang dapat diambil oleh Investor dalam menghadapi situasi investasi yang dinamis. Pembatasan atas strategi ini dapat mengirimkan sinyal bahwa iklim investasi tidak mendukung strategi investor.
- Dapat dipahami bila dari sisi Pemerintah berkehendak melakukan pengendalian atas mekanisme divestasi terkait investasi Pemerintah atau BUMN, akan tetapi seyogyanya ini tidak perlu diatur dalam RUU ini, karena sudah diatur dalam peraturan eksisting:
 - Dalam hal BUJT merupakan BUMN berlaku ketentuan UU BUMN *jo* PP nomor 33/2005 tentang Tata Cara Privatisasi Perusahaan Perseroan (Persero);
 - Dalam hal BUJT merupakan perseroan terbatas berlaku UUPT dan Anggaran Dasar Perseroan.

5. ASPEK KESELAMATAN DAN STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM)

Evaluasi SPM

- Disepakati bahwa SPM sebagai tolak ukur keselamatan dan kinerja dari perusahaan Jalan Tol diterapkan dan dievaluasi secara berkala.
- Pengaturan detail mengenai SPM dapat diatur di peraturan pelaksana UU Jalan, seperti yang sudah ada selama ini, yaitu diatur dalam Peraturan Menteri dan PPJT.
- Kepuasan pelanggan sering kali memberikan hasil yang bias, oleh karena itu dapat menjadi masukan saja, tetapi tidak menjadi tolak ukur dan menjadi referensi utama penilaian kinerja.
- Pada prinsipnya dapat disepakati bahwa pengoperasian Jalan Tol wajib berpedoman pada SPM dalam melayani pengguna Jalan Tol. Akan tetapi, sanksi pembatalan PPJT serta penundaan penyesuaian tarif yang tercantum dalam RUU dipandang kurang tepat dan cenderung membebani BUJT, sedangkan penyelenggaraan Jalan Tol seharusnya menjadi tanggung jawab BUJT, bersama dengan Pemerintah, karena banyak kejadian yang menyebabkan tidak terpenuhinya SPM, terjadi di luar kemampuan/kendali dari BUJT (sebagai contoh: ODOL, kemacetan di Jalan arteri keluar Jalan Tol, dan lain-lain).

Data Kinerja SPM Akan Menjadi *Public Information*

- Sebagai bagian dari pertanggungjawaban terhadap Publik, hal ini dapat diterima.

APPENDIX

Usulan Penyempurnaan Rancangan Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (“RUU JALAN”)

No.	Pengaturan	Usulan Penyempurnaan
1.	Kewenangan Menteri PUPR	<p>Kami mengusulkan bahwa kewenangan terkait dengan penyelenggaraan perusahaan Jalan Tol tetap berada pada Kementerian PUPR dan tidak digantikan oleh Pemerintah Pusat/Presiden agar tidak memperpanjang tahapan birokrasi.</p>
2.	SPM Jalan Tol	<p>Ketentuan SPM yang bersifat teknis dan tidak tepat jika dimasukkan ke dalam RUU sebagaimana diuraikan pada Pasal 51A RUU Jalan, di sisi lain diperlukan adanya fleksibilitas dalam rangka penyempurnaan ketentuan dimaksud. Sehingga kami mengusulkan perihal SPM sebaiknya diatur dalam Peraturan Menteri sehingga jika perlu adanya perubahan SPM akibat sesuatu kebijakan baru, maka prosesnya dapat dilakukan secara cepat dan efisien.</p> <p>Kemudian, terkait dengan sanksi terhadap Badan Usaha yang tidak memenuhi SPM Jalan Tol sebagaimana diatur dalam Pasal 51B RUU Jalan, pada prinsipnya BUJT menyetujui bahwa pengoperasian jalan tol wajib berpedoman pada SPM dalam melayani pengguna jalan tol. Akan tetapi, sanksi pembatalan PPJT serta penundaan penyesuaian tarif yang tercantum dalam RUU dipandang kurang tepat dan cenderung membebani BUJT, sedangkan penyelenggaraan jalan tol seharusnya menjadi tanggung jawab BUJT, bersama dengan Pemerintah.</p> <p>Selain itu, dipandang perlu untuk memperhitungkan banyak kejadian yang menyebabkan tidak terpenuhinya SPM, terjadi di luar kemampuan/kendali dari BUJT (sebagai contoh: ODOL, kemacetan di Jalan arteri keluar Tol, dan lain-lain), sehingga seharusnya dapat diperjelas ketentuan mengenai sanksi tersebut dikenakan apabila SPM tidak tercapai akibat kelalaian atau kesalahan BUJT.</p>

Usulan Penyempurnaan Rancangan Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (“RUU JALAN”)

No.	Pengaturan	Usulan Penyempurnaan
3.	Pelarangan atas ODOL	<p>Perlu untuk dipertegas dan diakomodasi dalam RUU Jalan mengenai hal-hal berikut yang terkait dengan pengendalian ODOL: kendaraan ODOL tidak diperbolehkan masuk ke Jalan Tol;</p> <ul style="list-style-type: none"> a. BUJT dapat memasang dan mengoperasikan alat penimbangan untuk pencegahan kendaraan ODOL; dan b. pemberian kewenangan kepada BUJT untuk mengenakan denda terhadap pengguna Jalan Tol yang menggunakan kendaraan ODOL. <p>Secara khusus, dalam hal pengaturan atas poin-poin di atas tidak dapat ditentukan secara teknis dalam RUU Jalan, maka harus terdapat pasal dalam RUU Jalan yang menentukan bahwa pengaturan lebih lanjut atas poin-poin di atas terdapat pada peraturan pemerintah yang mengatur mengenai Jalan Tol.</p>
4.	Pemanfaatan atas Rumija Tol	<p>Pemanfaatan Rumija Tol merupakan pemanfaatan BMN yang diselenggarakan berdasarkan PPJT, sehingga BUJT memiliki hak untuk memperoleh pendapatan atas pemanfaatan Rumija Tol tersebut.</p>
5.	Hak BUJT atas penempatan iklan oleh pihak ketiga	<p>Bahwa pendapatan atas pemanfaatan iklan yang dipasang oleh pihak ketiga dengan tujuan untuk dilihat oleh pengguna jalan tol, merupakan hak dari BUJT. Sehingga, apabila terdapat iklan yang ditempatkan berdekatan dengan jalan tol namun di luar jalan tol atau dipasang pada bangunan/bangunan utilitas pada Ruang Milik Jalan Tol yang dapat dilihat oleh pengguna jalan tol secara langsung maupun tidak langsung, maka BUJT berhak untuk mengenakan tarif pemanfaatan iklan kepada pihak ketiga tersebut. Dengan demikian, dipandang perlu adanya penambahan ketentuan pada RUU Jalan yang memberikan kewenangan kepada BUJT untuk dapat mengenakan tarif kepada pihak ketiga tersebut sebagaimana diuraikan di atas.</p>

Usulan Penyempurnaan Rancangan Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (“RUU JALAN”)

No.	Pengaturan	Usulan Penyempurnaan
6.	Kewenangan BUJT dalam mengenakan denda terhadap pemilik Kendaraan ODOL	<p>Mengingat bahwa Kendaraan ODOL yang masuk jalan tol akan merusak jalan tol BUJT dan mempengaruhi pemenuhan SPM, sehingga, apabila terdapat pengguna jalan tol yang menggunakan Kendaraan ODOL masuk ke Jalan Tol, maka Badan Usaha berhak untuk mengenakan denda kepada pengguna jalan tol tersebut dan menentukan besaran denda dengan formula yang akan ditentukan dalam PP Jalan Tol. Denda yang dikenakan nantinya akan dipergunakan oleh BUJT untuk selain untuk memberikan efek jera, juga untuk memperbaiki dan memelihara jalan tol yang dilalui oleh Kendaraan ODOL tersebut.</p>
7.	Kewajiban penyediaan jalan pengganti yang laik fungsi oleh BUJT	<p>Sehubungan dengan kewajiban BUJT untuk menyediakan jalan pengganti yang laik fungsi sebagaimana diatur dalam Pasal 52 RUU Jalan, perlu dipertimbangkan untuk memasukkan klausul yang mengatur bahwa biaya yang dikeluarkan oleh BUJT untuk melaksanakan kewajiban tersebut akan diperhitungkan sebagai pengembalian investasi BUJT.</p> <p>Adapun dapat dipertimbangkan untuk menghapus sanksi “pembatalan perjanjian pengusahaan Jalan Tol” dalam Pasal 52A RUU Jalan, dan memasukkannya dalam PPJT sebagai suatu peristiwa “cedera janji BUJT”. Hal ini dimaksudkan agar pengakhiran perjanjian akan tunduk dalam mekanisme dalam PPJT.</p>

Usulan Penyempurnaan Rancangan Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (“RUU JALAN”)

No.	Pengaturan	Usulan Penyempurnaan
8.	Pengadaan Lahan oleh Pemerintah	<p>Berkenaan dengan ketentuan mengenai pengadaan tanah untuk pembangunan jalan tol, perlu diatur suatu ketentuan pula bahwa pemerintah dapat melakukan pengadaan lahan sehubungan dengan pengusaha jalan tol termasuk pengadaan lahan untuk TIP Wajib yang telah beroperasi.</p> <p>Kemudian, berkenaan dengan Pasal 61A (1) RUU Jalan, diusulkan untuk dilakukan perubahan, sebab pembangunan Jalan Tol oleh Badan Usaha di atas tanah negara, tidak seharusnya diperhitungkan dengan sistem sewa atas tanah Negara, sebab sistem sewa Tanah Negara dalam rangka pengusaha jalan tol yang diatur dalam RUU Jalan akan menambah besaran biaya investasi yang kemudian berdampak pada besarnya tarif yang akan dikenakan pada pengguna Jalan Tol. Ketentuan ini dapat membuat iklim investasi di Jalan Tol menjadi tidak menarik bagi investor. Oleh karenanya, ketentuan ini kami usulkan untuk tidak dimasukkan dalam RUU Jalan.</p>
9.	Audit oleh Lembaga Negara	<p>Kami berpendapat pengawasan yang dilakukan oleh seluruh Lembaga berupa Dirjen Bina Marga, Badan Pengawas Jalan, serta BPJT sudah lebih dari cukup. Adapun, apabila di dalam RUU Jalan ini juga memasukkan kewajiban adanya audit rutin terhadap pelaksanaan PPJT oleh Auditor Negara (BPK atau BPKP), maka hal tersebut justru akan menambah birokrasi dan mempersulit investasi di bidang Jalan Tol.</p>
10.	Insentif terkait Investasi Jalan Tol	<p>Investasi di bidang Jalan Tol merupakan investasi yang memerlukan modal yang besar, dengan pengembalian investasi yang panjang, serta dengan risiko yang cukup tinggi. Oleh karenanya, kami mengusulkan agar dalam RUU Jalan untuk dapat dimasukkan ketentuan terkait insentif yang kepada BUJT yang melakukan pengusaha Jalan Tol, sebagai contoh:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. kebijakan fiskal maupun moneter; dan b. dukungan pemerintah.

Usulan Penyempurnaan Rancangan Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (“RUU JALAN”)

No.	Pengaturan	Usulan Penyempurnaan
11.	Integrasi Data Lalu Lintas	Sehubungan dengan pelaksanaan <i>Electronic Traffic Law Enforcement</i> , sistem transaksi tol nontunai nirsentuh berbasis MLFF, dan pencegahan kendaraan ODOL menggunakan alat penimbangan, Pemerintah seharusnya memastikan adanya integrasi data lalu lintas antara ketiga alat tersebut agar memberikan efisiensi dan efektivitas dalam melakukan penyelenggaraan jalan tol maupun penegakan hukum.
12.	Tarif Terintegrasi	Apabila terdapat ruas jalan tol yang saling berhubungan satu dengan yang lain, yang dapat memberikan keuntungan bagi pengguna jalan tol untuk adanya pembayaran tarif tol yang terintegrasi antara satu ruas jalan tol dengan yang lain, maka Pemerintah akan menetapkan tarif tol integrasi yang akan dikenakan kepada pengguna jalan tol.
13.	Skema Pendanaan dalam Pengusahaan Jalan Tol oleh BUJT	Bahwa dapat dipertimbangkan agar Pemerintah mengakui dan memberikan insentif/dukungan terhadap BUJT yang menerapkan skema-skema pendanaan yang inovatif (mis. <i>Contractor Pre-Financing</i>). Mengingat skema-skema pendanaan yang inovatif tersebut juga bermanfaat bagi Pemerintah karena pembangunan jalan tol akan lebih cepat terselenggara.
14.	Penyesuaian dan Penetapan Tarif Jalan Tol	Agar tercipta suatu iklim usaha/investasi Jalan Tol yang sehat dan berkelanjutan, maka penyesuaian tarif tol setiap 2 (dua) tahun sekali tidak hanya mempertimbangkan aspek inflasi, namun juga memasukkan faktor tingkat pertumbuhan ekonomi serta mempertimbangkan/memperhitungkan proyeksi inflasi yang terdapat dalam Rencana Usaha (Business Plan) masing-masing BUJT. Hal tersebut mempertimbangkan bahwa dalam kurun waktu 5 (lima) sampai dengan 10 (sepuluh) tahun terakhir, investor Jalan Tol mengalami kerugian dan/atau ketidakpastian pengembalian investasi, karena penyesuaian tarif yang tidak sesuai dengan Rencana Usaha (realisasi inflasi daerah lebih kecil dibanding dengan proyeksi dalam Rencana Usaha).

Terima kasih

Asosiasi Jalan Tol Indonesia disingkat ATI, didirikan di Jakarta pada tanggal 18 November 1998, merupakan suatu badan hukum berbentuk perkumpulan beranggotakan para Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang menjadi pemegang usaha yang menjadi pemegang hak pengusahaan jalan tol dari Pemerintah cq. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, dimana pada saat ini beranggotakan 55 BUJT di Indonesia.

ATI Berkantor di Graha Iskandaryah Lantai 11, Jalan Iskandaryah nomor 66 C Jakarta 12160