



**BADAN KEAHLIAN
DPR RI**
*Bridging research to parliament
Evidence based policy making*

PENUNDAAN PENERAPAN KEBIJAKAN ZERO ODOL HINGGA 2027

Aris Yan Jaya Mendrofa
Analisis Legislatif Ahli Pertama
aris.mendrofa@dpr.go.id

Isu dan Permasalahan

Penerapan kebijakan *Zero Over Dimension Over Loading* (ODOL) yang dirancang untuk menertibkan kendaraan angkutan barang agar sesuai spesifikasi dimensi dan berat, kembali mengalami pengunduran. Kebijakan ini semula ditargetkan berlaku penuh pada tahun 2026, namun kini ditunda hingga tahun 2027. Alasan penundaan disampaikan Menteri Perhubungan (Menhub), Dudy Purwagandhi, adalah akibat ketidaksiapan perangkat pengawasan dan infrastruktur pendukung, terutama detektor dimensi dan beban kendaraan di berbagai titik jalan nasional maupun tol.

Pemerintah sebelumnya telah menetapkan tahapan implementasi menuju Indonesia bebas ODOL, dimulai dengan sosialisasi pada Juni 2025, dilanjutkan dengan pemberian peringatan pada Juli 2025, penegakan hukum pada Agustus 2025, dan ditargetkan bebas ODOL secara nasional pada tahun 2026. Pengunduran penerapan kebijakan ini turut dipengaruhi oleh sejumlah tantangan teknis yang masih dihadapi di lapangan. Menhub menyampaikan bahwa saat ini pemerintah masih dalam proses pengadaan dan pemasangan sistem deteksi otomatis, seperti alat timbang portabel dan kamera dimensi kendaraan. Detektor ini diperlukan untuk mendukung penegakan hukum berbasis teknologi dan menghindari praktik tilang manual yang rentan penyimpangan. Pihak Korps Lalu Lintas Polri masih membutuhkan waktu untuk melakukan sosialisasi aturan *Zero ODOL* kepada para pemilik dan pengemudi, sementara PT Jasa Marga (Persero) Tbk memerlukan tambahan waktu untuk menyiapkan sistem pendukung, termasuk pemasangan teknologi *weight in motion* yang berfungsi mendeteksi bobot kendaraan secara otomatis saat melintas di jalan tol. Selain itu, perluasan jangkauan fasilitas timbang yang merata di seluruh wilayah Indonesia masih menjadi tantangan besar, terutama di daerah perlintasan utama distribusi logistik.

Di sisi lain, terdapat tekanan kuat dari kalangan pelaku industri transportasi dan logistik yang menyuarakan keberatan terhadap penerapan *Zero ODOL* dalam waktu dekat. Kelompok ini beralasan bahwa implementasi kebijakan tersebut dapat memicu kenaikan biaya logistik, terutama pada sektor distribusi bahan pokok dan barang konsumsi. Jika kendaraan harus menyesuaikan dimensi dan tonase sesuai regulasi, maka biaya pengangkutan akan meningkat akibat penambahan jumlah ritase, yaitu frekuensi perjalanan yang harus dilakukan untuk mengangkut volume barang yang sama dengan kapasitas muatan yang lebih kecil. Akibatnya, pelaku industri khawatir terhadap efek berantai pada inflasi harga barang dan beban tambahan bagi konsumen akhir. Penundaan dianggap sebagai solusi sementara untuk menyiapkan infrastruktur pendukung dan alternatif distribusi yang lebih efisien.

Namun, penundaan ini juga menimbulkan kekhawatiran atas kerusakan jalan dan kerugian negara yang lebih besar. Menteri Pekerjaan Umum (PU), Dody Hanggodo, menilai pembatasan kendaraan ODOL sangat penting demi menjaga umur jalan. Menurutnya, beban kendaraan ODOL bisa dua sampai tiga kali lipat dari yang seharusnya sehingga mengakibatkan jalan cepat rusak. Diperkirakan umur jalan bisa anjlok dari 11 tahun menjadi hanya sekitar 3 tahun jika terus dilalui kendaraan ODOL. Negara menanggung kerugian mencapai Rp43,47 triliun per

tahun dalam 10 tahun terakhir untuk pemeliharaan jalan dan infrastruktur yang rusak akibat operasional kendaraan ODOL.

Sementara itu, Menhub menegaskan bahwa penerapan kebijakan *Zero ODOL* tidak mundur terlalu lama, karena menyangkut keselamatan masyarakat di jalan. Meskipun permintaan tambahan waktu dari pihak Polri dan operator jalan tol perlu diperhatikan, kebijakan ini tetap harus segera dijalankan. Menhub juga merespons kekhawatiran terkait potensi inflasi akibat kebijakan *Zero ODOL* dengan menyebut bahwa dampak tersebut masih dapat diperdebatkan, dan saat ini Kemenhub tengah mengkaji secara komprehensif seberapa besar pengaruhnya terhadap inflasi maupun kondisi ekonomi secara keseluruhan.

Atensi DPR

Penundaan penerapan kebijakan *Zero ODOL* hingga tahun 2027 berpotensi memperlambat penataan sistem angkutan barang dan menunda langkah strategis menjaga ketahanan infrastruktur jalan secara berkelanjutan. Oleh karena itu, Komisi V DPR RI perlu mendorong percepatan penyediaan perangkat pengawasan berbasis teknologi yang dilakukan oleh pemerintah melalui penguatan sinergi antarkementerian/lembaga terkait agar *roadmap* transisi *Zero ODOL* dapat dijalankan secara efektif dan konsisten. Komisi V DPR RI juga menekankan pentingnya pendekatan menyeluruh yang mencakup penegakan hukum, sosialisasi kepada pelaku usaha, serta skema insentif untuk mendukung peremajaan armada. Komisi V DPR RI juga dapat mendorong Kementerian Perhubungan (Kemenhub) untuk melakukan kajian dan evaluasi terhadap struktur tarif logistik yang lebih adil, serta memberantas praktik pungutan liar yang memberatkan pengemudi. Penundaan ini dapat dijadikan momentum menyusun tahapan pelaksanaan dalam memperkuat kesiapan nasional atas penerapan *Zero ODOL* di Indonesia sehingga kebijakan dapat berjalan efektif demi keselamatan pengguna jalan dan keberlanjutan infrastruktur nasional.

Sumber

cnbcindonesia.com, 10 Juli 2025;
detik.com, 9 & 11 Juli 2025;
kompas.id, 12 Juli 2025; dan
liputan6.com, 9 Juli 2025.



Koordinator Sali Susiana
Polhukam Puteri Hikmawati
Ekkuinbang Sony Hendra P.
Kesra Hartini Retnaningsih

EDITOR

Polhukam

Ahmad Budiman
Prayudi
Rachmi Suprihartanti S.
Novianti

Ekkuinbang

Sri Nurhayati Q.
Mandala Harefa
Ari Muliarta Ginting
Eka Budiyantri
Venti Eka Satya
Teddy Prasetiawan

Kesra

Trias Palupi K.
Luthvi Febryka Nola
Yulia Indahri

LAYOUTER

Devindra Ramkas O.
Ully Ngesti Pratiwi
Desty Bulandari
Yustina Sari

Masyithah Aulia A.
Ulayya Sarfina
Yosephus Mainake
M. Z. Emir Zanggi
Muhammad Insan F.
Audry Amaradyaputri

Timothy Joseph S. G.
Nur Sholikah P. S.
Fieka Nurul Arifa



<https://pusaka.dpr.go.id>



@pusaka_bkdprri

©PusakaBK2025



*Bridging Research to Parliament
Evidence Based Policy Making*