

POLEMIK PENGAWASAN KENDARAAN *OVER DIMENSION OVER LOAD* (ODOL) SERTA DILEMA PEMBERLAKUAN KEBIJAKAN INDONESIA ZERO ODOL

Shisca Elvetta, S.H.

Abstrak:

Permasalahan *Over Dimension Over Loading* (ODOL) di Indonesia masih menjadi perhatian publik. Tingginya pelanggaran karena dimensi dan muatan berlebih telah nyata mengakibatkan kerugian secara material terhadap prasarana angkutan darat (jalan) serta meningkatkan potensi kecelakaan. UU 22/2009 sebagai dasar kerangka hukum untuk mengatur segala hal terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia sejatinya telah mengatur kewajiban bagi kendaraan untuk mematuhi ketentuan mengenai daya angkut dan dimensi kendaraan. Upaya pengawasan dan penindakan pun telah diperkuat dengan mencanangkan kebijakan Zero ODOL yang ditargetkan mulai berlaku penuh pada tahun 2023. Namun, hingga saat ini kebijakan tersebut belum kunjung terealisasi. Dengan adanya permasalahan tersebut, tulisan ini menganalisis mengenai bagaimana pelaksanaan pengawasan kendaraan ODOL berdasarkan regulasi yang berlaku saat ini serta tindak lanjut pemberlakuan kebijakan Zero ODOL sebagai upaya pengendaliannya. Berdasarkan analisis yang dilakukan, diperoleh kesimpulan pengawasan terhadap pelanggaran kendaraan ODOL belum efektif karena masih berfokus pada penindakan di lapangan (hilir), serta pemberlakuan Zero ODOL yang belum dapat terealisasi akibat kekhawatiran atas dampak ekonomi yang ditimbulkan. Oleh karena itu, DPR perlu melakukan fungsi pengawasan terhadap pemerintah dan mendorong pemberlakuan Zero ODOL sebagai skala prioritas utama dibandingkan kepentingan ekonomi semata.

Kata Kunci: ODOL, Pengawasan, Penindakan, Pengendalian, Zero ODOL.

KUPAS

VOL. 1, NO. 2, 2025



KAJIAN HUKUM PERATURAN PELAKSANA

Kajian Hukum Peraturan Pelaksana ini merupakan bentuk proaktif Puspanlak UU dalam merespons permasalahan yang terjadi di masyarakat terkait terbitnya suatu peraturan pelaksana. Hasil kajian ini selanjutnya dapat menjadi bahan bagi komisi, gabungan komisi, dan/atau pansus untuk menjalankan tugasnya melakukan pengawasan pelaksanaan undang-undang.

Segala pandangan yang tertuang di dalam KUPAS ini adalah murni milik penulis dan tidak mewakili opini/pandangan DPR RI atau Pusat Pemantauan Pelaksanaan Undang-Undang Badan Keahlian DPR.

Penanggung Jawab :

Novianto Murti Hantoro, S.H., M.H.

Redaktur :

Rina Sartika Pamela, S.T., M.H.
Muhammad Wildan Ramdhani, S.H., M.Kn.

Desain Grafis :

Rizki Emil Birham, S.H., M.H.
Shisca Elvetta, S.H.



ISU AKTUAL

Keberadaan kendaraan *Over Dimension and Over Load* (ODOL) masih menjadi ancaman di jalan raya. Praktik kendaraan ODOL kerap ditemukan pada truk yang mengangkut lebih banyak muatan secara sekaligus guna efisiensi biaya operasional. Namun hal tersebut tidaklah sebanding dengan biaya ekonomi yang harus ditanggung negara akibat kerusakan jalan. Pada tahun 2022, negara menanggung kerugian sebesar Rp43,45 triliun untuk memperbaiki jalan yang rusak.¹ Dari segi keselamatan, kendaraan ODOL juga menyebabkan banyak kecelakaan. Data Korps Lalu Lintas pada tahun 2023 menyebutkan kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan ODOL mencapai 200 kasus.²

Merespon hal tersebut, pemerintah pun melakukan sejumlah upaya penindakan atas pelanggaran kendaraan ODOL sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan beserta peraturan turunannya. Bahkan Kementerian Perhubungan juga telah mendeklarasikan kebijakan "Indonesia Zero ODOL" dengan menetapkan pelarangan penuh kendaraan ODOL sejak tahun 2023.³

Implementasi saat ini, pelanggaran kendaraan ODOL masih luput dari pengawasan. Sebagai contoh, kecelakaan maut yang baru-baru ini terjadi di Gerbang Tol Ciawi pada 4 Februari 2025 melibatkan

truk yang diduga mengalami rem blong dan menabrak sejumlah kendaraan hingga menimbulkan korban jiwa. Apabila merujuk pada penelitian Jacob dkk., (2020), truk yang kelebihan muatan dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan melalui ketidakseimbangan truk dan kegagalan pengereman.⁴

Menteri Pekerjaan Umum, Dody Hanggodo, pun memberikan validasi dengan menyampaikan bahwa penyebab kecelakaan tersebut berdasarkan data sistem *Weight in Motion* dipastikan karena pengaruh ODOL.⁵ Hal ini menunjukkan bahaya nyata dari praktik kendaraan ODOL yang masih bisa beroperasi di jalan raya. Berdasarkan permasalahan tersebut, bagaimana pengawasan terhadap keberadaan kendaraan ODOL saat ini dan bagaimana juga dengan pemberlakuan kebijakan Zero ODOL sebagai suatu bentuk upaya pengendaliannya.

REGULASI

1. Pasal 169 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU 22/2009): "*Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan*".
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan

¹ Disampaikan Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi, dalam Webinar Inspirato "Jalan bebas ODOL, Demi Keselamatan" pada 8 Maret 2022, <https://www.youtube.com/watch?v=vEQ2iWYmEi>.

² Kementerian Perhubungan, "Pengawasan Serentak terhadap Truk Barang untuk Keselamatan Pengguna Lalu Lintas", Kementerian Perhubungan, 2024, <https://dephub.go.id/post/read/pengawasan-serentak-terhadap-truk-barang-untuk-keselamatan-pengguna-lalu-lintas>.

³ Kementerian Perhubungan, "Pelarangan ODOL Berlaku Penuh Awal 2023", 2020, <https://portal.dephub.go.id/post/read/pelarangan-odol-berlaku-penuh-awal-2023>

⁴ Ari Widyanti (*et.al*), "Over-Dimension and Over-Load (ODOL) truck in highways: Prevalence and Modeling Intention to Operate ODOL Truck, Lesson Learned from indonesia", *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 29, 2025, hal. 2.

⁵ Dini Daniswari, "Penyebab Kecelakaan di Gerbang Tol Ciawi, Menteri PU: Akibat Truk ODOL", *Kompas.com*, 2025, "Penyebab Kecelakaan di Gerbang Tol Ciawi, Menteri PU: Akibat Truk ODOL", <https://www.kompas.com/jawa-timur/read/2025/02/05/185304688/penyebab-kecelakaan-di-gerbang-tol-ciawi-menteri-pu-akibat-truk-odol>.

Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan (Permenhub 18/2021):

Pasal 5 ayat (1): *"Pengawasan muatan Angkutan Barang dengan Alat Penimbangan yang dipasang secara tetap sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (3) huruf a dilakukan di Fasilitas Penimbangan"*.

Pasal 7 ayat (2): *"Berdasarkan laporan sebagaimana dimaksud ayat (1), Penyidik Pegawai Negeri Sipil membuat: a. pada berita acara pemeriksaan pelanggaran/tilang dan menyita tanda bukti lulus uji berkala dalam hal kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis kendaraan, pelanggaran dokumen, dan/atau tata cara muat; atau b. berita acara pemeriksaan pelanggaran/tilang, menyita tanda bukti lulus uji berkala, dan kendaraan dilarang meneruskan perjalanan dalam hal pelanggaran berat muatan melebihi 5% (lima persen) dari jumlah berat yang diizinkan (JBI)."*

ANALISIS

Pengawasan Kendaraan ODOL

Pengawasan tegas terhadap kendaraan ODOL sudah menjadi kebutuhan mendesak mengingat besarnya dampak negatif yang ditimbulkan. Secara istilah, *over dimension* merujuk pada kondisi di mana dimensi kendaraan tidak sesuai dengan standar produksi pabrik atau telah dimodifikasi sehingga ukuran panjang, lebar, tinggi, jurul depan, atau jurul belakang kendaraan melebihi ketentuan yang diatur.⁶ Sementara *over load* merupakan kondisi ketika kendaraan mengangkut muatan yang melebihi daya angkut yang ditetapkan berdasarkan jumlah berat yang diizinkan (JBI) dan/atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan (JBKI).⁷

Over dimension dan *over load* saling berkaitan karena praktik pelebaran dimensi kendaraan umumnya bertujuan untuk mengangkut barang dalam jumlah lebih banyak dalam sekali perjalanan. Artinya, praktik *over load* dapat menjadi konsekuensi langsung atas kendaraan yang mengalami *over dimension*. Sehingga akhirnya kedua istilah sering digunakan menjadi *Over Dimension and Over Load*.

Berdasarkan Pasal 5 Permenhub 18/2021, pengawasan terhadap kendaraan ODOL dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan di fasilitas penimbangan. Fasilitas penimbangan mempunyai fungsi pencatatan, pengawasan, dan penindakan terhadap: (1) tata cara pemuatan barang; (2) dimensi kendaraan; (3) tekanan sumbu kendaraan; (4) dokumen angkutan barang; (5) kelebihan muatan kendaraan; (6) jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan; dan dapat juga (7) bukti lulus uji berkala.

Dalam hal ditemukan pelanggaran, maka sebagaimana diatur dalam Pasal 7 Permenhub 18/2021, PPNS berwenang mengambil penindakan berupa:

1. Tilang berat muatan melebihi 5% dengan menyita tanda bukti lulus uji berkala dan kendaraan dilarang meneruskan perjalanan. Selanjutnya, pengemudi, pemilik barang, dan/atau pemilik kendaraan harus melakukan penyesuaian muatan sesuai JBI.
2. Tilang dimensi kendaraan dengan menyita kendaraan angkutan tersebut.

Namun ketersediaan fasilitas penimbangan sendiri sebagai lokasi pengawasan dan penindakan kendaraan ODOL oleh PPNS nyatanya masih terbatas jumlahnya. Pada tahun 2021, tercatat baru ada 81 dari 134 jembatan timbang di

⁶ Pasal 2 ayat (4) Permenhub 18/2021.

⁷ Pasal 2 ayat (3) Permenhub 18/2021.

Indonesia yang beroperasi.⁸ Akibatnya banyak jalur angkutan barang, tidak tersentuh pengawasan, sehingga kendaraan ODOL dapat bebas melintas. Kabupaten Sukabumi menjadi salah satu daerah yang belum memiliki jembatan timbang. Dishub Kabupaten Sukabumi pun merasa kesulitan mengambil tindakan tegas atas pelanggaran ODOL karena tidak memiliki bukti hasil penimbangan untuk melakukan tilang.⁹

Hal tersebut dikarenakan kewenangan PPNS untuk melakukan pemeriksaan terbatas hanya di lokasi tertentu saja, yaitu terminal, UPPKB, tempat wisata, dan tempat keberangkatan. Oleh karena itu, untuk melakukan penindakan di jalan, PPNS harus didampingi oleh kepolisian.¹⁰ Sebagai contoh, upaya pengawasan dan penindakan di jalan adalah operasi serentak razia ODOL. Data dari UPPKB menunjukkan bahwa 65% dari pelanggaran angkutan barang didominasi oleh pelanggaran muatan.¹¹

Namun, razia kendaraan ODOL yang rutin maupun insidental dilakukan oleh Dishub bersama kepolisian maupun instansi terkait, ternyata belum mampu memberikan efek jera yang signifikan. Sanksi terhadap kendaraan ODOL, yaitu denda maksimal Rp500.000,- dalam Pasal 307 UU 22/2009 pun relatif rendah dibandingkan dengan keuntungan yang diperoleh dari penggunaan kendaraan ODOL.

Gambaran di atas menunjukkan pengawasan terhadap kendaraan ODOL yang selama ini lebih banyak berfokus pada bagian hilir atau penindakan di lapangan dan belum diimbangi dengan ketersediaan sarana dan fasilitas yang memadai.

Dilema Pemberlakuan Zero ODOL

Upaya serius untuk mengendalikan kendaraan ODOL sejatinya telah dimulai tahun 2019 dengan terbitnya Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan terhadap Mobil Barang atas Pelanggaran Muatan Lebih (*Over Loading*) dan/atau Pelanggaran Ukuran Lebih (*Over Dimension*) (SE Menhub 21/2019) yang dimaksudkan sebagai upaya persiapan penerapan kebijakan Zero ODOL secara penuh pada 2021.

Isi SE Menhub 21/2019 bukan hanya menyampaikan pelaksanaan pengawasan oleh Dinas Perhubungan, tetapi juga memuat larangan kegiatan bagi beberapa pelaku industri yang dapat menimbulkan pelanggaran muatan dan/atau ukuran lebih. Pelaku industri tersebut antara lain perusahaan agen, perusahaan karoseri/*dealer*, perusahaan angkutan umum, badan usaha, dan pemilik barang.

Sehubungan dengan itu, Menteri Perindustrian saat itu, Agus Gumiwang, melalui surat No. 872/M-IND/12/2019 meminta agar pelaksanaan Zero Odol 2021 ditunda hingga tahun 2023-2025 dengan alasan berikut:

⁸ Hari Darmawan, "Kemenhub Sebut Jumlah Angkutan Barang yang Masuk Jembatan Timbang Hanya 10 Persen", *Tribunnews*, 2021, <https://www.tribunnews.com/bisnis/2021/09/24/kemenhub-sebut-jumlah-angkutan-barang-yang-masuk-jembatan-timbang-hanya-10-persen>.

⁹ Garis NB, "Dishub Keluhkan Minimnya Fasilitas untuk Pengawasan Truk ODOL", 2025, [https://www.radarjabar.com/jawa-](https://www.radarjabar.com/jawa-barat/95114532843/dishub-keluhkan-minimnya-fasilitas-untuk-pengawasan-truk-odol)

[barat/95114532843/dishub-keluhkan-minimnya-fasilitas-untuk-pengawasan-truk-odol](https://www.radarjabar.com/jawa-barat/95114532843/dishub-keluhkan-minimnya-fasilitas-untuk-pengawasan-truk-odol).

¹⁰ Pasal 9 Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹¹ Fea, "Kemenhub Gelar Razia Truk Odol Serentak Mulai 19 Agustus", *CNN Indonesia*, 2024, <https://www.cnnindonesia.com/otomotif/20240813144455-649-1132482/kemenhub-gelar-razia-truk-odol-serentak-mulai-19-agustus>.

1. Logistik dan distribusi bahan baku maupun produk industri nasional sangat bergantung pada moda transportasi darat, yaitu truk.
2. Pemberlakuan Zero ODOL secara penuh pada 2021 akan menurunkan daya saing industri, terutama karena meningkatkan biaya logistik yang cukup besar.

Hingga pada akhirnya dilakukan rapat koordinasi terkait ODOL ini antara Kementerian PUPR, Kementerian Perindustrian, Korlantas Polri, dan *stakeholder* lainnya yang menghasilkan kesepakatan penetapan Zero ODOL ini dijadwalkan efektif berlaku mulai tahun 2023. Namun hingga saat ini, belum ada ketegasan atas realisasi pemberlakuan Kebijakan Zero ODOL.

Kondisi di atas menunjukkan bahwa pemberlakuan Zero ODOL dihadapkan pada situasi yang dilematis, khususnya terkait dampaknya terhadap sektor ekonomi. Di satu sisi, penerapan Zero ODOL sangat krusial untuk menjaga keselamatan lalu lintas serta mencegah kerusakan infrastruktur jalan yang terus memburuk akibat kendaraan bermuatan lebih. Namun di sisi lain, tekanan dari kalangan dunia usaha, khususnya sektor logistik, membuat realisasi kebijakan ini terhambat. Asosiasi Pengusaha Indonesia (APINDO) mengatakan pemberlakuan Zero ODOL dapat menyebabkan lonjakan biaya logistik hingga memicu kenaikan inflasi.¹²

Hal ini terjadi karena salah satu komponen biaya logistik adalah biaya transportasi. Kendaraan yang selama ini mengangkut muatan berlebih harus mengurangi kapasitas angkutnya agar sesuai

ketentuan. Konsekuensinya, jumlah perjalanan akan bertambah, biaya distribusi meningkat, dan harga barang menjadi melambung.

Pemberlakuan Zero ODOL merupakan kebutuhan mendesak untuk melindungi infrastruktur dan keselamatan publik, namun realitas menunjukkan bahwa kebijakan ini bersinggungan langsung dengan stabilitas ekonomi.

Meskipun ada kekhawatiran ekonomi akibat pemberlakuan Zero ODOL, dampak negatifnya dapat diminimalisir dengan adaptasi industri yang lebih efisien dan inovatif, termasuk pemberian insentif kepada pelaku industri. Sebaliknya, jika kendaraan ODOL terus dibiarkan, maka kerugian ekonomi akibat kecelakaan, perbaikan jalan, serta hilangnya nyawa manusia akan jauh lebih besar. Oleh karena itu, keamanan dan keselamatan lalu lintas yang didukung oleh kebijakan Zero ODOL harus menjadi prioritas utama bagi semua pihak.

SIMPULAN DAN REKOMENDASI

1. Simpulan

Berdasarkan pembahasan di atas, dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan pengawasan terhadap kendaraan ODOL belum efektif karena masih berfokus pada penindakan di hilir. Pemberlakuan Zero ODOL pun yang seharusnya berlaku penuh tahun 2023 belum dapat terealisasi akibat kekhawatiran atas dampak ekonomi yang ditimbulkan. Meskipun begitu, pemberlakuan Zero ODOL harus menjadi skala prioritas utama dibandingkan kepentingan ekonomi semata.

¹² Elsa Catriana dan Erlangga Djumena, "Pengusaha: Penerapan Zero ODOL Bisa Picu Kenaikan Inflasi", *Kompas.com*, 2025,

<https://money.kompas.com/read/2022/12/21/183900626/pengusaha--penerapan-zero-odol-bisa-picu-kenaikan-inflasi>.

2. Rekomendasi

Permasalahan ODOL bukan hanya masalah angkutan jalan dan lalu lintas, melainkan berkorelasi dengan kegiatan perdagangan dan industri. Diperlukan pembahasan secara terstruktur dan sistematis terkait pemberlakuan Zero ODOL. Oleh karena itu, rekomendasi yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

- a. Mendorong DPR RI untuk membahas tindak lanjut realisasi kebijakan Zero ODOL dengan pemerintah dan pemangku kepentingan terkait;
- b. Pemberlakuan Zero ODOL secara bertahap dengan memperhatikan berbagai kesiapan, mulai dari regulasi, sarana dan fasilitas penunjang, serta skema kebijakan;
- c. Peningkatan sinergi dengan pelaku industri untuk mencari solusi bersama, seperti insentif bagi pelaku industri dan pengembangan moda alternatif distribusi.

REFERENSI

Peraturan Perundang-Undangan
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2021 tentang Pengawasan Muatan Angkutan Barang dan Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan.

Artikel Jurnal

Ari Widyanti (*et.al*), "Over-Dimension and Over-Load (ODOL) truck in

highways: Prevalence and Modeling Intention to Operate ODOL Truck, Lesson Learned from Indonesia", *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 29, 2025.

Website

Dini Daniswari, "Penyebab Kecelakaan di Gerbang Tol Ciawi, Menteri PU: Akibat Truk ODOL", *Kompas.com*, 2025, Penyebab Kecelakaan di Gerbang Tol Ciawi, Menteri PU: Akibat Truk ODOL, <https://www.kompas.com/jawa-timur/read/2025/02/05/185304688/penyebab-kecelakaan-di-gerbang-tol-ciawi-menteri-pu-akibat-truk-odol>.

Fea, "Kemenhub Gelar Razia Truk Odol Serentak Mulai 19 Agustus", *CNN Indonesia*, 2024, <https://www.cnnindonesia.com/oto/motif/20240813144455-649-1132482/kemenhub-gelar-razia-truk-odol-serentak-mulai-19-agustus>.

Garis NB, "Dishub Keluhkan Minimnya Fasilitas untuk Pengawasan Truk ODOL", 2025, <https://www.radarjabar.com/jawa-barat/95114532843/dishub-keluhkan-minimnya-fasilitas-untuk-pengawasan-truk-odol>.

Hari Darmawan, "Kemenhub Sebut Jumlah Angkutan Barang yang Masuk Jembatan Timbang Hanya 10 Persen", *Tribunnews*, 2021, <https://www.tribunnews.com/bisnis/2021/09/24/kemenhub-sebut-jumlah-angkutan-barang-yang-masuk-jembatan-timbang-hanya-10-persen>.

Kementerian Perhubungan, "Pengawasan Serentak terhadap Truk Barang untuk Keselamatan Pengguna Lalu Lintas", Kementerian Perhubungan, 2024, <https://dephub.go.id/post/read/pengawasan-serentak-terhadap-truk-barang-untuk-keselamatan-pengguna-lalu-lintas>.

PROFIL PENULIS



Shisca Elvetta, S.H.

shisca.elvetta@dpr.go.id

Analisis Pemantauan Peraturan Perundang-undangan Legislatif - Ahli Pertama pada Pusat Pemantauan Pelaksanaan Undang-Undang, Badan Keahlian DPR RI. Menyelesaikan pendidikan S1 Hukum di Universitas Padjadjaran, Bandung.