

PEMETAAN KESIAPAN STRATEGI IMPLEMENTASI ZERO ODOL 2027

A. URGENSI KEBIJAKAN ZERO ODOL UNTUK KESELAMATAN TRANSPORTASI NASIONAL

Tekad pemerintah untuk mengimplementasikan Zero ODOL 2027 dalam rangka menertibkan angkutan kelebihan muatan dan kelebihan dimensi (ODOL) akan dikukuhkan melalui Rancangan Peraturan Presiden tentang Penguatan Logistik Nasional. Berdasarkan rancangan regulasi untuk penanganan kendaraan ODOL tersebut, terdapat sembilan rencana aksi yang meliputi: (1) integrasi sistem pendataan angkutan barang berbasis elektronik; (2) penguatan pengawasan, pencatatan, dan penindakan; (3) penetapan kelas jalan serta pengembangan jalan khusus logistik; (4) peningkatan daya saing distribusi logistik multimoda; (5) pemberian insentif dan disinsentif bagi badan usaha; (6) kajian dampak ekonomi dan inflasi; (7) penguatan standar ketenagakerjaan pengemudi; (8) deregulasi dan harmonisasi aturan; dan (9) pembentukan komite kerja percepatan konektivitas nasional.

Ketentuan mengenai kendaraan dan pengangkutan barang pada dasarnya telah diatur di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Regulasi tersebut mewajibkan kendaraan angkutan barang menggunakan jaringan jalan sesuai kelasnya serta mematuhi ketentuan terkait tata cara pemuatan, batas daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan. Namun, ketidakpatuhan masih kerap terjadi akibat biaya distribusi logistik yang tinggi, rantai distribusi yang panjang, serta pengawasan dan penegakan hukum di lapangan yang belum optimal. Kompleksitas tersebut menunjukkan bahwa persoalan angkutan ODOL tidak semata-mata merupakan persoalan menegakkan kepatuhan regulasi, melainkan juga tantangan struktural dalam sistem logistik nasional yang perlu ditangani secara komprehensif.

Angkutan ODOL yang merajalela telah menimbulkan konsekuensi ekonomi yang signifikan akibat kerusakan infrastruktur jalan, kecelakaan lalu lintas, hingga tingginya emisi sektor transportasi. Problematika ini berkembang menjadi tantangan serius bagi keselamatan transportasi nasional. Kementerian Perhubungan

mencatat bahwa hingga pertengahan tahun 2025, angkutan ODOL telah menjadi penyebab kecelakaan transportasi darat terbesar kedua di Indonesia. Sedangkan Kementerian Pekerjaan Umum menyebutkan bahwa kerusakan infrastruktur jalan akibat kendaraan ODOL telah menimbulkan kerugian negara sekitar Rp43 triliun setiap tahun.

B. KESIAPAN IMPLEMENTASI ZERO ODOL

Berdasarkan hasil *Focus Group Discussion* (FGD) dengan tema “Mendorong Implementasi Zero ODOL 2027 untuk Keselamatan Transportasi Nasional” pada 12 Februari 2026, kesiapan pemerintah dalam mengimplementasikan Zero ODOL 2027 dapat dipetakan dalam dua dimensi utama. Pertama, upaya strategis yang menjadi kewenangan masing-masing instansi pemerintah. Kedua, agenda yang memerlukan kolaborasi lintas sektor, seperti sinergi untuk harmonisasi kebijakan, integrasi sistem, dan pengawasan untuk penegakan hukum.

Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Wilayah, sebagai pengampu kebijakan Zero ODOL 2027, menekankan bahwa kebijakan tersebut akan diberlakukan pada jaringan jalan nasional mulai tanggal 1 Januari 2027. Kebijakan Zero ODOL mengupayakan penegakan kepatuhan hukum berbasis pengawasan digital hingga mendorong peningkatan kesejahteraan pengemudi angkutan logistik.



Gambar 1. Sembilan Rencana Aksi Zero ODOL

Kementerian Perhubungan fokus pada upaya peningkatan sistem pengawasan berbasis digital dalam rangka penegakan hukum terhadap kendaraan ODOL. Salah satunya melalui penguatan e-Manifest yang digunakan

untuk pendataan angkutan barang dan muatannya. Uji coba terhadap sistem pengawasan angkutan barang telah dilakukan sejak Januari 2026 di tiga lokasi Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) di Sumatera Selatan dan Jawa Barat. Kendaraan yang terdeteksi kelebihan muatan oleh teknologi *Weigh in Motion* (WIM) dan kamera pengawas akan diverifikasi berdasarkan data elektronik kendaraan yang tersedia. Apabila kendaraan tersebut melanggar ketentuan muatan, maka surat peringatan akan dikirimkan langsung kepada pemilik kendaraan. Namun, denda tilang belum akan dikenakan selama masa uji coba dan sosialisasi berlangsung.



Gambar 2. Tahapan Penanganan ODOL Kemenhub

Direktorat Penegakan Hukum Korlantas Polri terbuka dengan gagasan integrasi sistem informasi untuk penindakan hukum berbasis elektronik terhadap angkutan ODOL. Basis data kendaraan pada *Electronic Registration and Identification* (ERI) Korlantas Polri saat ini sudah mencakup data kendaraan secara nasional, sehingga mempermudah untuk mengetahui informasi kepemilikan kendaraan. Artinya, apabila ada target sinkronisasi informasi antar Kementerian/Lembaga (K/L) untuk penegakan hukum angkutan ODOL di tingkat

nasional, maka hal tersebut sebenarnya sudah sangat memungkinkan untuk dilakukan.

Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum telah menyusun kajian penyesuaian nilai Muatan Sumbu Terberat (MST). Hasil kajian tersebut menunjukkan bahwa peningkatan daya dukung jalan sebesar 20% akan meningkatkan biaya pemeliharaan jalan menjadi dua kali lipat. Agar tidak membebani anggaran negara, maka salah satu rekomendasi yang diusulkan adalah mendorong transformasi teknologi kendaraan logistik yang lebih ramah terhadap perkerasan jalan dan meningkatkan imbauan penggunaan kendaraan sesuai kelas jalan.

Direktorat Sarana Perdagangan dan Logistik Kementerian Perdagangan memberikan catatan bahwa implementasi Zero ODOL akan berdampak pada tambahan inflasi sekitar 0,01%-0,15% secara nasional. Akan tetapi, Kementerian Perdagangan siap mendukung kebijakan ini dan mengintegrasikan informasi pergerakan logistik agar dapat terhubung dengan sistem pengawasan angkutan barang seperti e-Manifest Kementerian Perhubungan.

Direktorat Jenderal Bina Pembangunan Daerah Kementerian Dalam Negeri telah menginstruksikan pemerintah daerah untuk proaktif mengimplementasikan manajemen sistem keselamatan transportasi sebagai bentuk sinergi kebijakan nasional dan daerah. Instruksi tersebut direalisasikan melalui pedoman penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) sehingga pemerintah daerah dapat mengalokasikan opsen 10% hasil penerimaan pajak kendaraan untuk pemeliharaan jalan, peningkatan moda dan sarana transportasi umum, dan implementasi penindakan ODOL.

Tabel 1. Analisa Kesiapan Implementasi Zero ODOL 2027

Isu Kunci	Analisa Kesiapan	Kendala di Lapangan	Kebutuhan Dukungan
Kesiapan regulasi Zero ODOL 2027	Raperpres Penguatan Logistik Nasional pada tahap menunggu pengesahan Presiden RI.	Menunggu proses legalisasi untuk dapat diberlakukan.	Percepatan pengesahan dan sosialisasi Raperpres.
Peta jalan Zero ODOL	Sembilan Rencana Aksi Nasional Zero ODOL.	Target peta jalan jangka pendek dan jangka panjang belum terlihat.	Analisa <i>backcasting</i> dan prasyarat keberhasilan.
Pemanfaatan teknologi (WIM, ETLE, ITS, dsb)	Uji coba pengawasan sudah dilakukan di tiga lokasi UPPKB. Basis data ERI sudah mencakup data kendaraan nasional.	Perlu penyamaan istilah, variabel, dan kategori untuk menghasilkan kepastian informasi.	Integrasi data untuk informasi tunggal. Kepastian hukum alat bukti berbasis elektronik.
Resistensi pengemudi angkutan barang	Pendekatan peningkatan kesejahteraan pengemudi.	Tahapan implementasi riil kesejahteraan pengemudi angkutan barang.	Kepastian pengupahan dan operasional di lapangan.
Penegakan kepatuhan hukum	Pemanfaatan teknologi dan peningkatan peran PPNS Bidang Perhubungan dan pendampingan Kepolisian.	Belum optimalnya pengawasan dan penegakan hukum di lapangan. Tantangan cakupan wilayah Indonesia yang luas.	Perlu kesepakatan dan dasar hukum tentang lingkup tugas, kewenangan, prosedur dan tata cara penindakan.
Penetapan kelas jalan dan jalan logistik	Analisa MST untuk penetapan kelas jalan.	Belum semua pemda menetapkan fungsi dan kelas jalan.	Percepatan penetapan regulasi kelas jalan dan sosialisasi penggunaan jalan sesuai kelas.

Isu Kunci	Analisa Kesiapan	Kendala di Lapangan	Kebutuhan Dukungan
Tingginya biaya distribusi barang	Dukungan K/L untuk Zero ODOL demi keselamatan meskipun inflasi timbul 0,01%-0,15% secara nasional apabila Zero ODOL diterapkan.	Tidak berimbangnya daya tawar pelaku usaha logistik dan pemilik barang.	Penguatan sistem logistik nasional untuk efisiensi distribusi logistik.
Alternatif moda angkutan barang	Kesiapan alternatif moda angkutan kereta api untuk logistik.	Alternatif moda kereta api/kapal menimbulkan biaya <i>double handling</i> .	Pengembangan layanan multimoda angkutan barang.

Implementasi awal Zero ODOL saat ini sudah dimulai dalam lingkup kegiatan proyek pemerintah dan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Berdasarkan implementasi yang sedang berjalan, Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur mendorong beberapa pembelajaran utama (*key lesson*) sebagai berikut:

1. Ketegasan *cargo owner* yang diposisikan oleh BUMN sebagai pengendali utama ekosistem logistik untuk mendorong kepatuhan ekspediter.
2. Integrasi aturan Zero ODOL dalam kontrak dengan klausul sanksi tegas.
3. Manajemen perubahan bertahap sebagai bagian dari transisi menuju Zero ODOL agar vendor memiliki waktu adaptasi dan mencegah gangguan distribusi.
4. Digitalisasi pemantauan distribusi logistik untuk memastikan kepatuhan armada dan transparansi.
5. Tender *multi-winner* dan cadangan armada untuk memastikan bahwa tidak ada ketergantungan pada satu penyedia jasa logistik.

C. TANTANGAN IMPLEMENTASI ZERO ODOL

Tantangan Operasional Rantai Distribusi Logistik

Penyiapan strategi penanganan angkutan ODOL yang diampu lintas K/L secara umum telah menunjukkan kemajuan. Sejumlah persoalan kunci juga sudah terpetakan. Pokok permasalahan utama penerapan Zero ODOL adalah penyelesaian tantangan distribusi logistik secara struktural yang membutuhkan penanganan lintas sektor, yaitu:

1. Tingginya biaya distribusi barang bagi pelaku usaha (pemilik barang);
2. Belum optimalnya pengawasan dan penegakan hukum terhadap angkutan ODOL di lapangan;
3. Konflik kepentingan ekonomi antara pengemudi dan pelaku usaha logistik maupun pemilik barang;
4. Tidak berimbangnya daya tawar antara pelaku usaha logistik baik perseorangan maupun badan usaha dengan pemilik barang;
5. Belum jelasnya implementasi riil upaya peningkatan kesejahteraan pengemudi angkutan barang; dan
6. Maraknya praktik pungutan liar dalam distribusi angkutan barang yang sulit ditangani.

Dinamika ketidaksesuaian kepentingan antara pemilik barang dan pihak transporter adalah kondisi yang sering kali terjadi di lapangan. Transporter yang berupaya menaati ketentuan muatan angkutan barang kerap menghadapi risiko digantikan oleh pemilik barang yang mencari biaya transportasi lebih murah. Persoalan keekonomian tersebut pada akhirnya juga tidak mampu menutupi tantangan operasionalisasi distribusi barang, kesejahteraan, dan risiko kerja awak angkutan di lapangan. Hal ini berkelindan dengan latar belakang mengapa kepatuhan angkutan barang sulit untuk dijalankan. Situasi tersebut menunjukkan bahwa Zero ODOL tidak dapat berdiri semata sebagai isu penegakan hukum, tetapi juga harus mampu menjawab dinamika rantai pasok dan aspek kesejahteraan pelaku usaha.

Tantangan Penegakan Hukum

Keterbatasan kewenangan masing-masing lembaga pemerintah pusat dan pemerintah daerah akan menjadi tantangan dalam penegakan kepatuhan angkutan barang apabila tidak ada payung hukum dan instrumen penindakan yang jelas. Maka, penting bagi pemerintah untuk menciptakan ekosistem alur penegakan regulasi yang bersifat nasional, lintas K/L maupun pemerintah daerah berbasis integrasi data dan sistem penanganan.

Pada rencana adopsi prinsip *Intelligent Transport System* (ITS) untuk implementasi Zero ODOL, pemerintah perlu menetapkan kriteria perangkat, instalasi, jaringan komunikasi, hingga formulasi integrasi informasi secara detail dan penuh kehati-hatian untuk mencapai efektivitas pengawasan bersama. Saat ini setiap instansi K/L sudah memiliki *dashboard* informasi masing-masing. Oleh sebab itu, penyamaan kriteria informasi dasar yang disepakati bersama menjadi penting.

Kesepakatan atas kategori kendaraan ODOL yang terdeteksi dalam perangkat sistem pengawasan perlu diinisiasi. Tujuannya agar jangan sampai kategori kendaraan ODOL yang dihimpun dari aplikasi versi Kementerian Pekerjaan Umum, misalnya, tidak masuk ke dalam kategori kendaraan ODOL versi Kementerian Perhubungan. Demikian juga sebaliknya. Perbedaan

kriteria tersebut akan menyulitkan lembaga penegak hukum dalam memberikan kepastian hukum. Upaya untuk menyamakan istilah dan variabel yang diperlukan harus didiskusikan bersama oleh K/L terkait dan Korlantas Polri dalam rangka interkoneksi sistem, pengawasan, pemantauan, dan penegakan hukum.

Salah satu sumber daya yang dapat dioptimalkan untuk memvalidasi bukti rekam elektronik angkutan ODOL adalah peran Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Bidang Perhubungan. Hingga saat ini, penindakan angkutan ODOL di lapangan yang dilakukan oleh PPNS selalu didampingi oleh Kepolisian. Kesepakatan dan dasar hukum tentang lingkup tugas, kewenangan, prosedur dan tata cara penindakan angkutan ODOL yang dapat dilakukan oleh PPNS sangat diperlukan sehingga tidak terjadi tumpang tindih peran.

D. REKOMENDASI

Target implementasi Zero ODOL 2027 memerlukan peta jalan yang konkret dan realistis. Informasi terkait upaya yang membutuhkan percepatan dan prasyarat yang harus dipenuhi perlu segera disusun. Hal ini akan mempermudah koordinasi antar K/L dalam menjalankan tugas dan kewenangannya. Utamanya untuk menghindari langkah-langkah yang bersifat duplikasi namun dampaknya kurang signifikan. Demikian juga payung hukum rencana aksi Zero ODOL dalam Raperpres tentang Penguatan Logistik Nasional yang sudah ditetapkan perlu segera disosialisasikan kepada publik.

Efektivitas implementasi Zero ODOL ke depan sangat ditentukan oleh kejelasan pembagian peran, mekanisme koordinasi yang terstruktur, dan komitmen menjalankan tahapan rencana aksi. Pemerintah perlu menyusun target capaian Zero ODOL di masa depan, lalu mengeksplorasi langkah yang dapat dilakukan sejak saat ini (*backcasting*). Metode *backcasting* tersebut potensial untuk membantu pemerintah mengontrol capaian target Zero ODOL secara bertahap dalam jangka panjang. Hal ini mengingat adanya resistensi berbagai pihak di lapangan yang berpotensi membuat kebijakan Zero ODOL rawan mundur dan tertunda implementasinya.

Rencana aksi untuk mengintegrasikan data dan proses pemanfaatannya memerlukan landasan regulasi yang jelas agar dapat menghasilkan informasi dan bukti

pelanggaran sebagai langkah dasar menindaklanjuti penindakan hukum. Bersamaan dengan hal tersebut, fungsi PPNS perlu dieksplorasi dengan kejelasan dasar hukum dalam rangka optimalisasi Zero ODOL 2027.

Penanganan angkutan ODOL juga memerlukan pendekatan tambahan yaitu:

1. Pengembangan layanan multimoda angkutan barang yang efektif dan efisien;
2. Sinergi lintas sektor dengan keselarasan pemahaman dan pola pikir pentingnya Zero ODOL;
3. Digitalisasi, integrasi data, dan sistem informasi tunggal lintas sektor; dan
4. Regulasi dan integrasi ekosistem kawasan industri dalam pencapaian zero ODOL.

Angkutan ODOL ke depan bukan hanya untuk ditangani tetapi perlu diantisipasi. Salah satunya dengan utilisasi perkembangan teknologi kendaraan sebagai solusi mendorong pengangkutan logistik bebas ODOL. Pemerintah perlu mendorong penetapan standar desain dan kekuatan kendaraan untuk ditaati produsen. Paralel dengan hal tersebut, kepatuhan angkutan barang untuk melintas sesuai dengan kelas dan fungsi jalan harus ditingkatkan. Rekomendasi ini dapat dilakukan secara bertahap sambil membenahi regulasi logistik secara lebih ketat sehingga masalah ODOL bisa dieliminasi.

Referensi:

INSTRAN. 12 Februari 2026. Bahan Paparan Narasumber FGD "Mendorong Implementasi Zero ODOL 2027 untuk Keselamatan Transportasi Nasional". <https://drive.google.com/drive/folders/1AomQYWs8VFOFyCce82mCfb89D0znZFZj>

Kompas.com. 25 Juni 2025. *Negara Rugi Rp43 Triliun Setahun Gara-gara Truk ODOL*. <https://money.kompas.com/read/2025/06/25/144406126/negara-rugi-rp-43-triliun-setahun-gara-gara-truk-odol>

Kompas.com. 24 Oktober 2025. *ODOL Tempati Posisi Kedua Penyebab Kecelakaan di Jalan Raya*. <https://otomotif.kompas.com/read/2025/10/24/093100515/odol-tempati-posisi-kedua-penyebab-kecelakaan-di-jalan-raya>