



Sinergi Menuju Indonesia *Zero* ODOL 2027

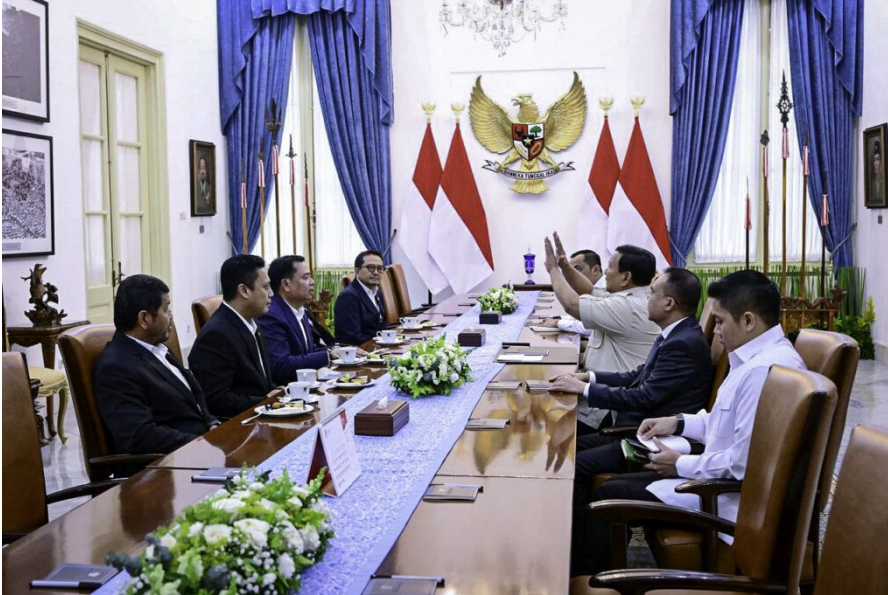
Musyawarah Nasional III APTRINDO Tahun 2026

Rustam Efendi

Sekretaris Deputy Bidang Koordinasi Konektivitas
Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan

Jakarta, 20 Mei 2026

Arahan Presiden tentang Penanganan ODOL



“Presiden memerintahkan penanganan tegas terhadap kendaraan truk angkutan *Over Dimension* dan *Overload* (ODOL)”

Dalam Pertemuan Presiden Prabowo Subianto dengan Pimpinan Komisi V DPR RI membahas Infrastruktur, Irigasi, dan Permukiman.

Jakarta, 17 April 2025

Sumber: Sekretariat Kabinet

Kesepakatan Nasional



Pertemuan antara Wakil Ketua DPR RI, Menteri Perhubungan, Menteri Sekretaris Negara, Sekretaris Kabinet, pimpinan Komisi V DPR RI, Ketua Aliansi Pengemudi Independen (API) beserta perwakilan pengemudi logistik dari berbagai daerah menyepakati Penerapan penuh Zero ODOL di seluruh jaringan jalan nasional mulai 1 Januari 2027.

Jakarta, 4 Agustus 2025
Sumber: DPR-RI, 2025

Arahan Menko Infra: Implementasi **Zero ODOL Berkeadilan**



“Ada fase sosialisasi, kemudian pembinaan bagi yang membutuhkan pendampingan untuk melakukan konversi/normalisasi. Setelah itu baru diiringi dengan penegakan hukum. Penegakan hukum harus adil. Selama ini sering kali hanya pengemudinya yang disalahkan. Padahal harus dicek siapa pemilik perusahaannya, siapa pemilik kendaraannya, termasuk **karoseri yang membiarkan perombakan atau modifikasi hingga menjadi over dimensi**”

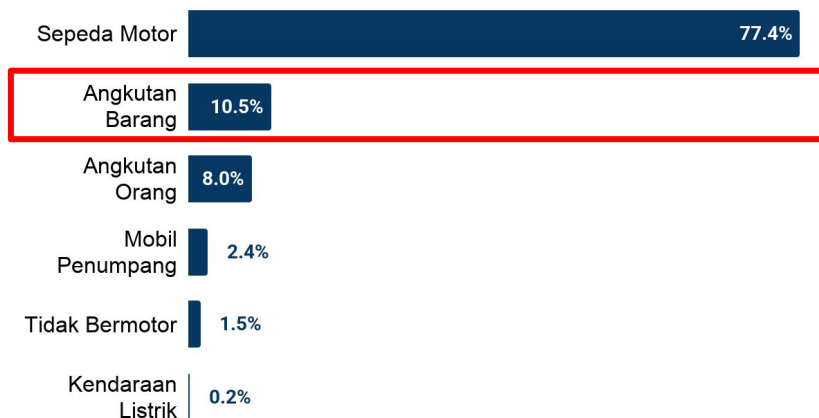
Menko AHY, dalam Rapat Koordinasi di Markas Polda Sumatera Selatan yang membahas penanganan kendaraan ODOL, menyusul robohnya Jembatan Muara Lawai di Kecamatan Merapi Timur

Jakarta, 11 Februari 2026

Permasalahan Utama

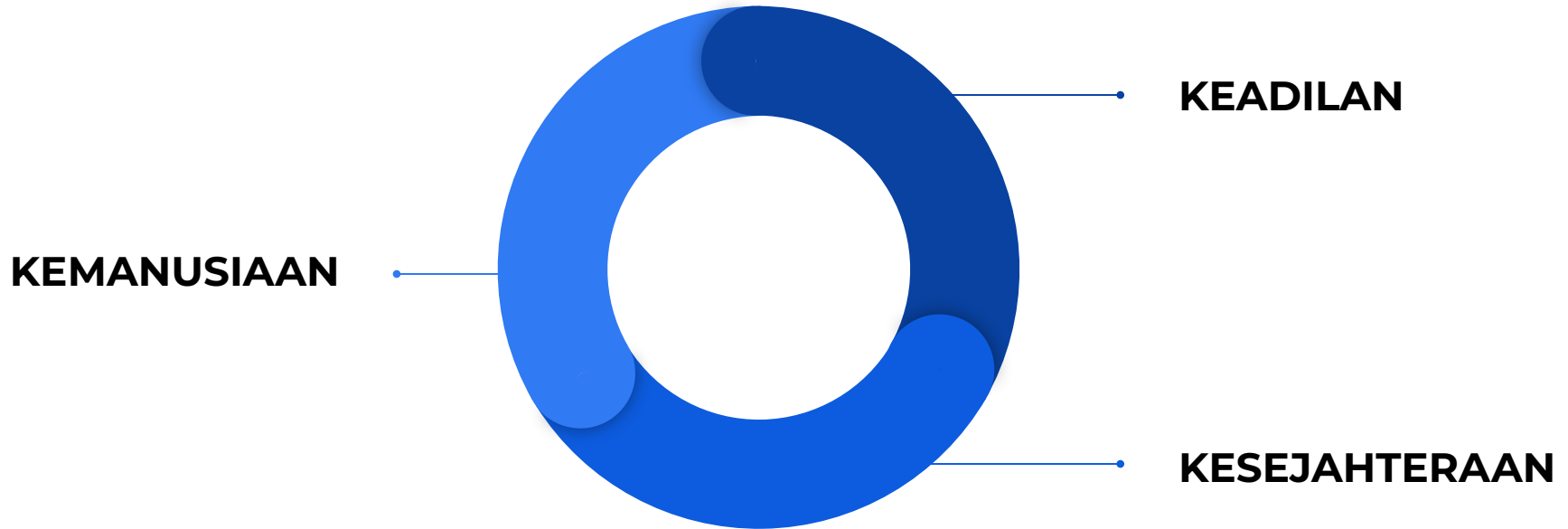
No	Uraian	Satuan	2023	2024	2025*
1	Jumlah Kejadian	Kasus	152.008	150.906	158.508
2	Korban Meninggal	Orang	27.895	26.839	24.296
3	Korban Luka Berat	Orang	15.154	16.601	n.a
4	Luka Ringan	Orang	180.920	183.995	n.a.
5	Kerugian Material	Rupiah	307,69 miliar	305,29 miliar	n.a.

Tabel 1. Data Kecelakaan Lalu Lintas Nasional Tahun 2024 dan 2025
Sumber: BPS dan Polri, diolah (data sementara)



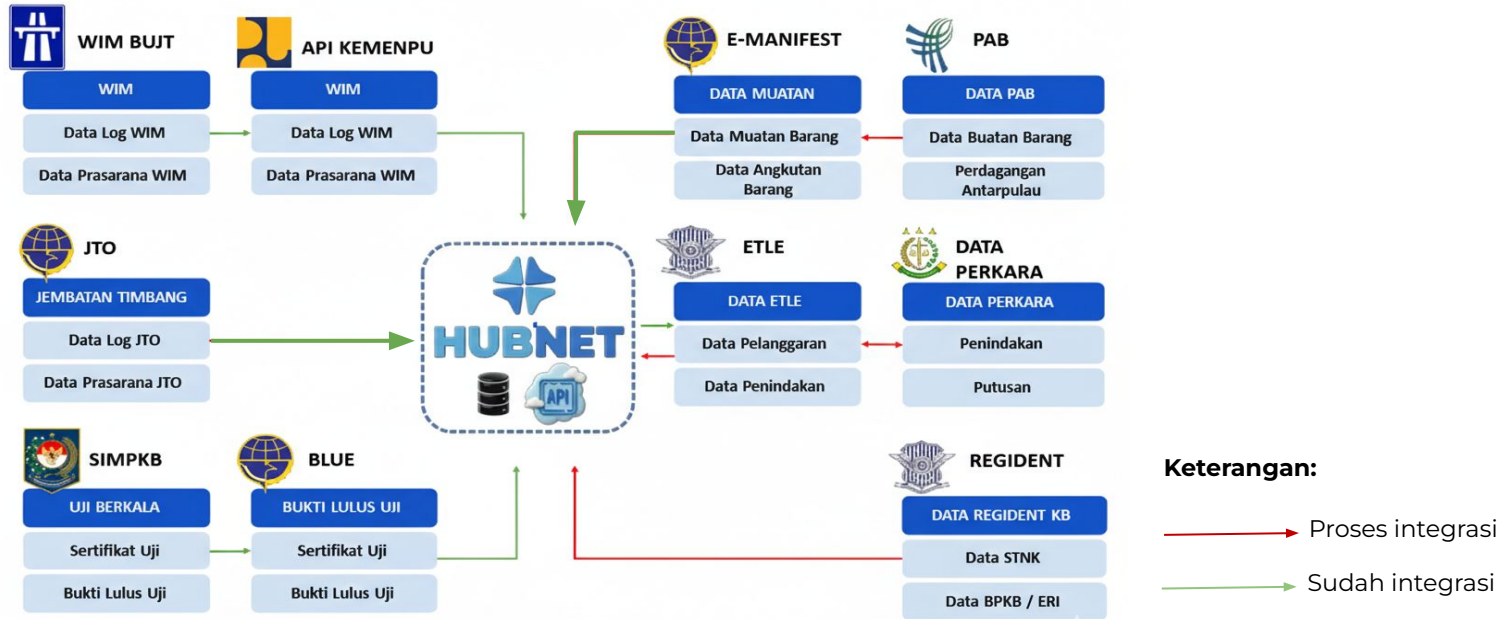
Gambar 1. Tipe Kendaraan yang terlibat kecelakaan lalu lintas
Sumber: Polri, diolah oleh Bappenas (2025)

- **Permasalahan utama** adalah semakin tinggi kecelakaan fatal akibat **belum optimalnya penertiban kendaraan ODOL**.
- Angka kecelakaan lalu lintas dan korban jiwa terus meningkat setiap tahun, **rata-rata 3 orang meninggal setiap jam**, dan berdampak pada kerugian sosial-ekonomi. Kecelakaan lalu lintas yang melibatkan angkutan barang dengan persentase **10,5%** merupakan **kedua tertinggi**.



- **Tujuan utama** adalah menciptakan lalu lintas yang lebih **berkemanusiaan**, **berkesejahteraan**, dan **berkeadilan**, melalui kebijakan *Zero ODOL* mulai **1 Januari 2027**.
- Implementasi dilakukan lewat **Sembilan Rencana Aksi Penanganan Kendaraan ODOL** dalam **RPerpres Penguatan Logistik Nasional**.

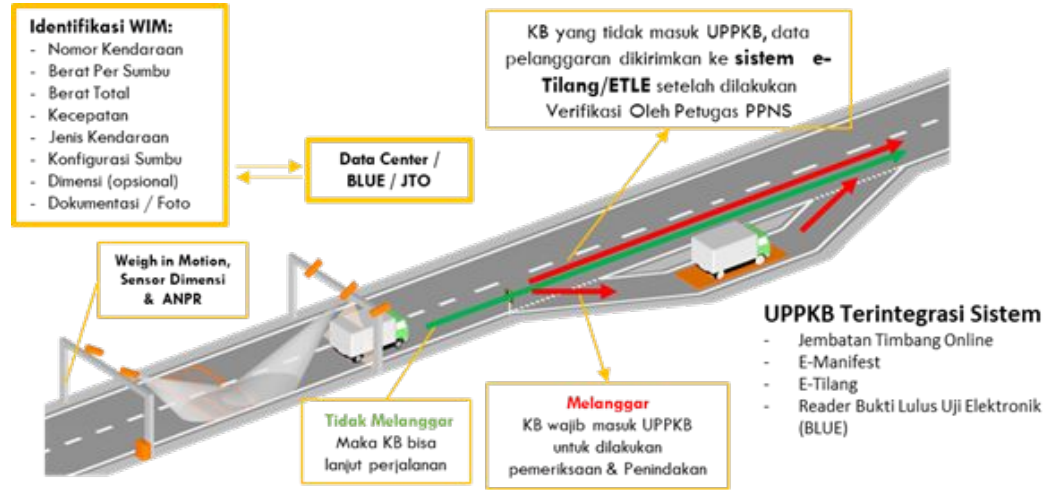
Integrasi Data Sistem Informasi antar Kementerian dan Lembaga [KEMENHUB]



Gambar 2. Alur Integrasi data antar kementerian/lembaga

- Integrasi data penegak hukum akan dikonsolidasi melalui **platform HUBNET**.
- Berbagai sumber data operasional pengawasan ODOL mulai terhubung, diantaranya data WIM di ruas tol, data KemenPU, data jembatan timbang *online* (JTO) UPPKB, data uji berkala kendaraan, dan BLUE.

Transformasi Digitalisasi Pada Sistem Logistik Nasional: Penanganan Kendaraan ODOL



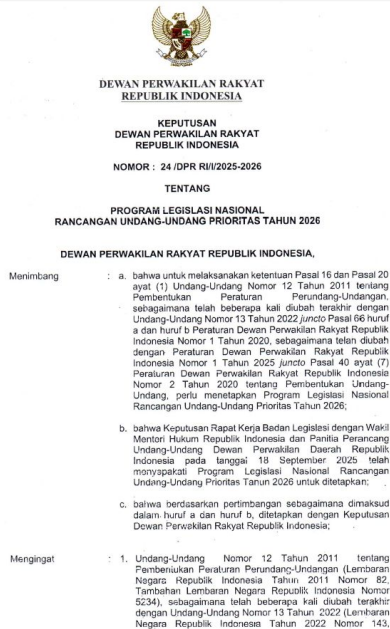
Gambar 3. Pemanfaatan *Weighted-in-Motion* (WIM) terintegrasi data Uji Berkala, RFID, dan UPPKB untuk pengawasan dan pencatatan pelanggaran lebih dimensi-lebih muatan

Penerapan teknologi terintegrasi: teknologi *Weight in Motion* (WIM) terintegrasi untuk penimbangan kendaraan secara *real-time* saat melintas, sehingga pengawasan lebih konsisten dan menutup celah pungli. Data WIM terhubung dengan Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) dan pusat data untuk verifikasi cepat, termasuk penindakan berbasis bukti digital.

Evaluasi Ketentuan Mempersiapkan Indonesia Mulai 1 Januari 2027

Zero ODOL

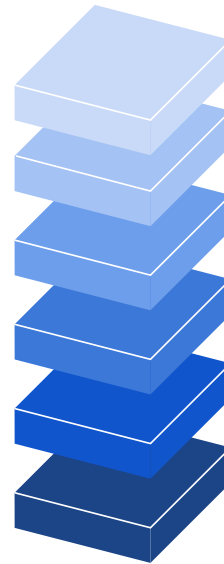
PERUNDANG-UNDANGAN



NO.	JUDUL RANCANGAN UNDANG-UNDANG	NA DAN RUU DISIAPKAN OLEH
8.	RUU tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2012 tentang Pangan	DPR (KOMISI IV)
9.	RUU tentang Perubahan Keempat atas Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1999 tentang Kehutanan	DPR (KOMISI IV)
10.	RUU tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	DPR (KOMISI V)
11.	RUU tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen	DPR (KOMISI VI)
12.	RUU tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktek Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat	DPR (KOMISI VI)
13.	RUU tentang Kawasan Industri	DPR (KOMISI VII)
14.	RUU tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Keuangan Haji	DPR (KOMISI VIII)
15.	RUU tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2011 tentang Pengelolaan Zakat	DPR (KOMISI VIII)
16.	RUU tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan	DPR (KOMISI IX)
17.	RUU tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional	DPR (KOMISI X)

KETENTUAN DALAM EVALUASI

EVALUASI ATAS SUBSTANSI REGULASI



Regulasi pajak dan pungutan lainnya terkait kendaraan bermotor di daerah (**Kemendagri**)

Ketentuan tarif angkutan barang (**Kemenhub**)

MST menyesuaikan perkembangan teknologi terkini mengenai kualitas jalan (**KemenPU**)

Pengaturan Jumlah Berat yang Diizinkan (JBI & JBKI) dan batas dimensi kendaraan angkutan barang (**Kemenhub**)

Penguatan Ketentuan Pengendalian & Pengawasan di Penyeberangan (**Kemenhub**)

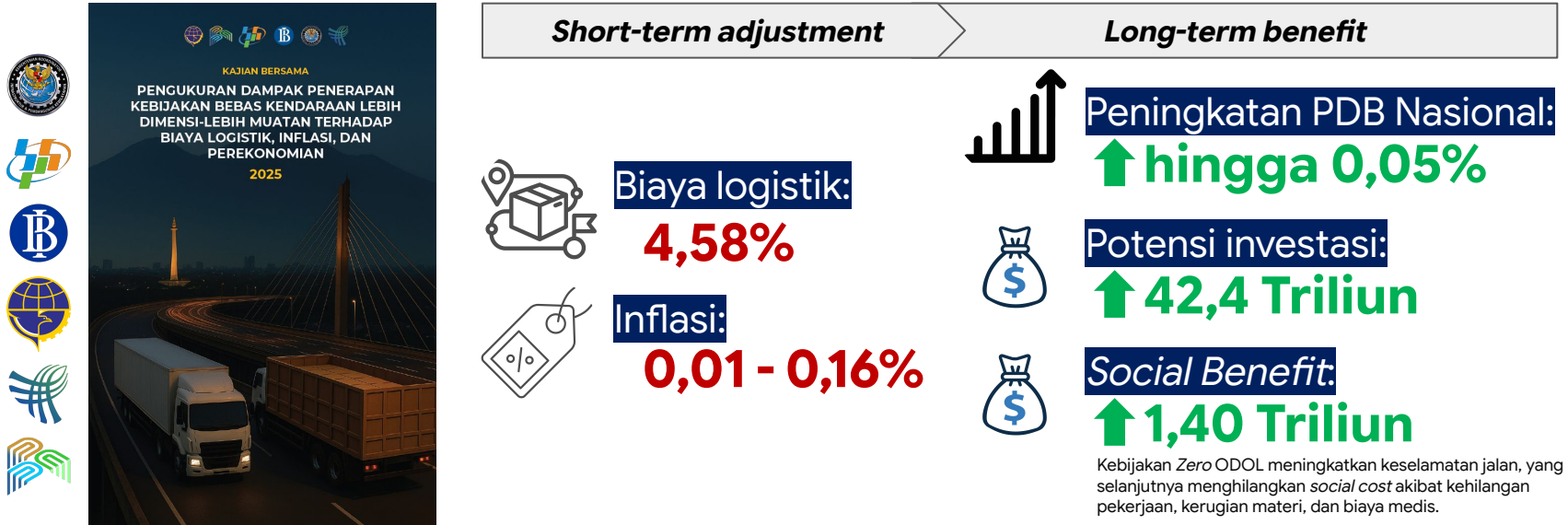
Sinkronisasi pengaturan JBI, JBB, MST, dan Kelas Jalan, serta aturan terkait lainnya (**Kemenhub**)

Gambar 4. Keputusan DPR-RI No.24/2025-2026 tentang Prolegnas Prioritas 2026

Gambar 5. Evaluasi Ketentuan di Kementerian/Lembaga

RUU Perubahan UU 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam pembahasan oleh DPR-RI, diiringi evaluasi berbagai ketentuan terkait oleh Pemerintah.

Implementasi Kebijakan Zero ODOL memberikan Dampak Positif Terhadap Perekonomian



Gambar 6. Gambaran dampak penerapan kebijakan Zero ODOL terhadap biaya logistik, inflasi, dan perekonomian berdasarkan hasil kajian
Sumber: Tim Kajian, 2025

Positive Long-term benefit: tambahan pertumbuhan ekonomi hingga 0,05%, didorong: (i) peningkatan investasi melalui penyesuaian armada dan efisiensi operasional, (ii) perolehan keuntungan biaya sosial (*social benefit*), dan (iii) penghematan anggaran preservasi jalan Pemerintah.

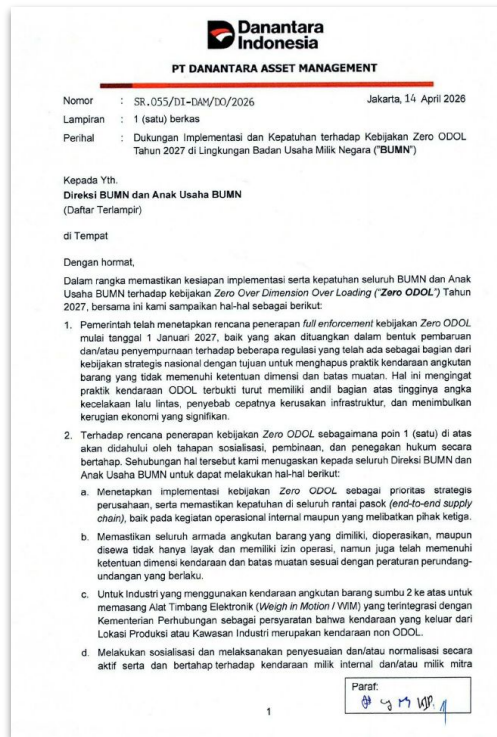
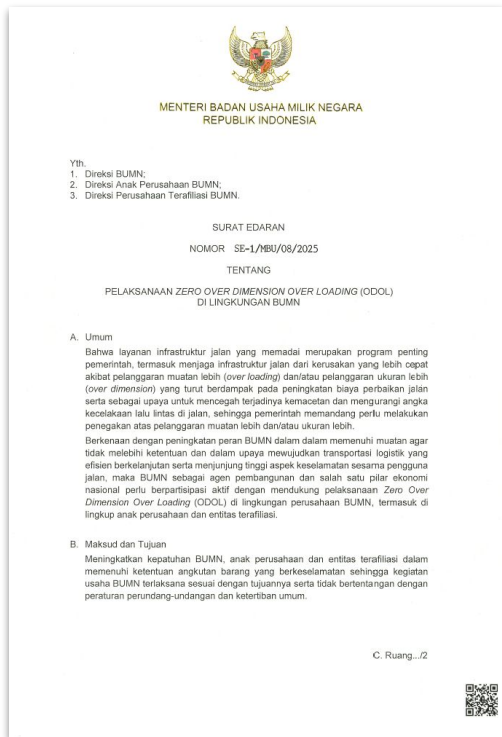
Menciptakan Ekosistem Logistik Zero ODOL Mulai Dari Hulu



Gambar 7. Dampak berantai (*chain reaction*) dari kewajiban penggunaan kendaraan sesuai aturan dimensi dan muatan

- Kewajiban penggunaan kendaraan sesuai aturan dimensi dan muatan dikenakan terhadap **seluruh proyek & pengadaan Pemerintah, Pemerintah Daerah dan BUMN**.
- Selain itu, kawasan industri juga mewajibkan penggunaan kendaraan Non-ODOL melalui aturan eksplisit dalam *estate regulation*, sehingga dipatuhi oleh seluruh *tenant* dan vendor industri.

Penerapan Kebijakan Zero ODOL di Lingkungan BUMN



Melalui **Surat Edaran Menteri BUMN** (Nomor SE-1/MBU/08/2025) dan **Surat Edaran Danantara Indonesia** (Nomor SR.055/DI-DAM/DO/2026), seluruh BUMN dan Anak Usaha BUMN **berkomitmen penuh** mendukung dan mengimplementasikan kebijakan Indonesia Zero ODOL mulai 1 Januari 2027.

Quick Win 2026: Penguatan Data Pengawasan di Ruas Jalan Tol

[KEMENPU & KEMENHUB]



DAFTAR PELANGGARAN

Data KEMENTERIAN PERHUBUNGAN

Periode Pengawasan tanggal 27 Januari 2026 s.d. 3 Mei 2026

No	Nama Pemilik Truk <i>Overload</i> dan/atau pelanggaran tata muat & dokumen	Frekuensi Pelanggaran
1.	PT SEINO INDOMOBIL LOGISTICS	244
2.	PT SUNGAI BUDI	194
3.	CV GLOBAL JAYA	130
4.	PT MARS LESTARI	118
5.	PT SERASI AUTORAYA	115
6.	PT GLOBAL JASA EXPRESS	110
7.	SARONAH	109
8.	PT BATAVIA PROSPERINDO TRANS TBK	98
9.	PT SIBA SURYA	97
10.	PT MANGGALA KIAT ANANDA	95

Tabel 2. Daftar Pelanggaran di UPPKB Kementerian Perhubungan

DAFTAR PELANGGARAN

Berdasarkan Data Operator Jalan Tol

Periode Pengawasan 1 Januari 2026 s.d. 31 Maret 2026

No	Nama Pemilik Truk <i>Overload</i>	Frekuensi Pelanggaran
1.	PT MEGAH LANCAR BERSAMA	7.166
2.	PT PANCARAN DARAT TRANSPORT	3.982
3.	PT PUNINAR JAYA	3.790
4.	PT KREASI SUKSES INDOPRIMA	3.714
5.	PT SEINO INDOMOBIL LOGISTICS	3.233
6.	PT PASIR ALAM PERSADA	2.288
7.	PT IRON BIRD	1.832
8.	PT TRANSMAJU EKSPRESINDO LOGISTICS	1.715
9.	PT K LINE MOBARU DIAMOND INDONESIA	1.672

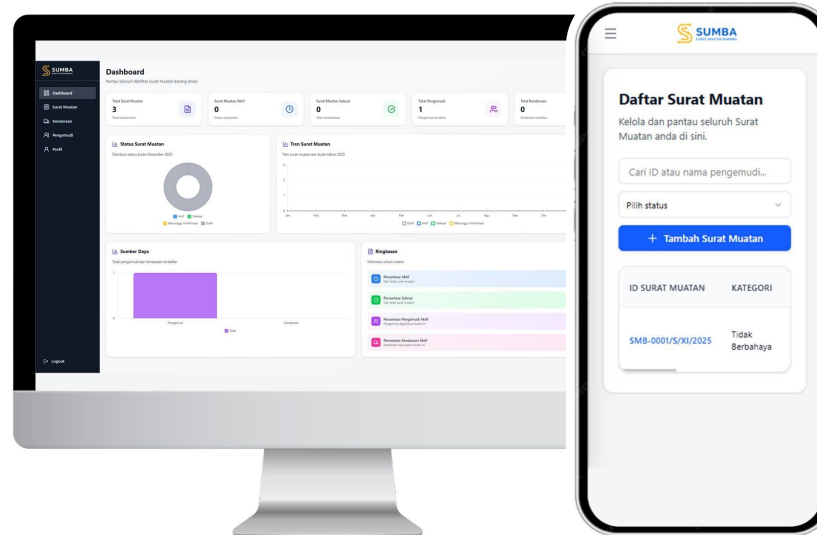
Tabel 3. Daftar Pelanggaran di salah satu Ruas Tol Jabodetabek periode Januari-Maret 2026

Quick Win 2026: Surat Muatan Barang Elektronik (*e-manifest*) [KEMENHUB]

Perluasan Uji Coba Sistem *eManifest* Pengangkutan Barang “SUMBA” (SURAT MUATAN BARANG)

pranala:

<https://emanifest-hubdat.kemenhub.go.id/>



Quick Win 2026: Pelarangan Kendaraan ODOL Masuk Jalan Tol dan Pelabuhan-Penyeberangan Mulai 1 Juni 2026



Deputi Bidang Koordinasi
Konektivitas



Kesimpulan & Penutup

1

Implementasi Indonesia *Zero* ODOL secara nasional mulai **1 Januari 2027**

2

Dukungan sistem terintegrasi telah disiapkan untuk mendukung **implementasi *Quick Wins*** mulai 1 Juni 2026

3

Menghimbau seluruh pihak meningkatkan kepatuhan untuk menciptakan ekosistem logistik yang berkemanusiaan, berkeadilan, dan berkesejahteraan



Deputi Bidang Koordinasi
Konektivitas



“Keadilan sosial bagi
seluruh rakyat Indonesia”



Terima Kasih



Lampiran

Arahan Menko Infra: Implementasi Zero ODOL Untuk Kesejahteraan Pengemudi



“...Seringkali ketika terjadi kecelakaan, hanya dikatakan itu kelalaian pengemudi. Padahal, pengemudi hanya menjalankan tugas, bekerja pada sebuah perusahaan untuk mengantar barang sesuai perintah. Apakah ada konsekuensi secara tegas dan konsekuen terhadap para *owner*, para pelaku usaha itu sendiri. Ini yang kita hadirkan keseimbangan (*fairness*). Jangan sampai nanti yang disalahkan, yang dicari tanggung-jawabnya adalah sang pengemudi yang tentu ini semua adalah di luar dari kapasitas dan kemampuan.”

Menko AHY, dalam *Press Conference* Rapat Koordinasi Tingkat Menteri tentang Penanganan Kendaraan Lebih Dimensi-Lebih Muatan

Jakarta, 6 Mei 2025

Arahan Menko Infra: Perlu Upaya Ekstra Menghapus Pungutan Liar



“...Kita harus menghapus praktik pungli, pungutan liar, yang sudah bisa diidentifikasi, mana-mana saja, daerah-daerah mana saja, lokasi apa. Kalau pungli bisa kita tangani, kita hentikan, maka biaya transportasi perjalanan satu titik ke titik lain akan berkurang”

Menko AHY, dalam *Press Conference* Rapat Koordinasi Tingkat Menteri tentang Penanganan Kendaraan Lebih Dimensi-Lebih Muatan

Jakarta, 17 Juli 2025

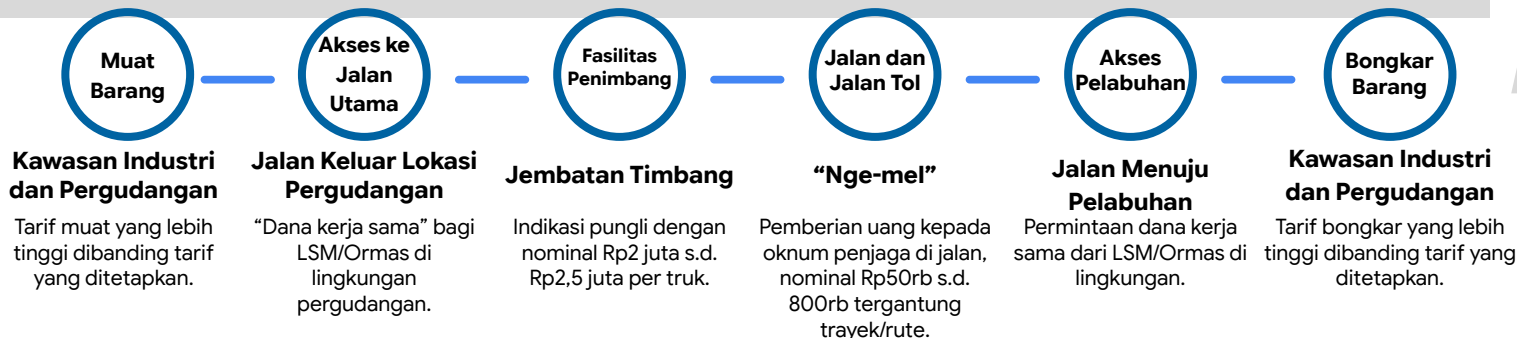
Identifikasi Titik Kritis Praktik Pungutan Liar Berdasarkan Masukan dari 29 Entitas Non-Pemerintah

1. Titik Kritis pada Proses Pengadaan & Legalitas Truk

	Kendaraan & Karoseri	TNKB/NRKB	Uji Berkala
Proses	- Surat Keterangan Rancang Bangun (SKRB) - Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT)	- Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) - Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB) - Tanda Nomor Kendaraan Bermotor (TNKB)	Uji Kelayakan bagi kendaraan bermotor wajib uji/KBWU
K/L Terkait	Kemenhub	Samsat	Dishub
Informasi Tarif dan Pungli	Tarif resmi: Rp250 ribu per truk Pungli: Rp7 juta per truk	Tarif resmi: tergantung kategori kendaraan barang	Tarif resmi: tidak ada biaya Pungli: Rp600 ribu per truk

Biaya tambahan hingga Rp100 s.d. 150 juta per tahun per truk (dengan ritase tinggi)

2. Titik Kritis pada Proses Pengiriman Logistik



Peta Sebaran Praktik Pungli Berdasarkan Informasi dari berbagai Komunitas Pengemudi



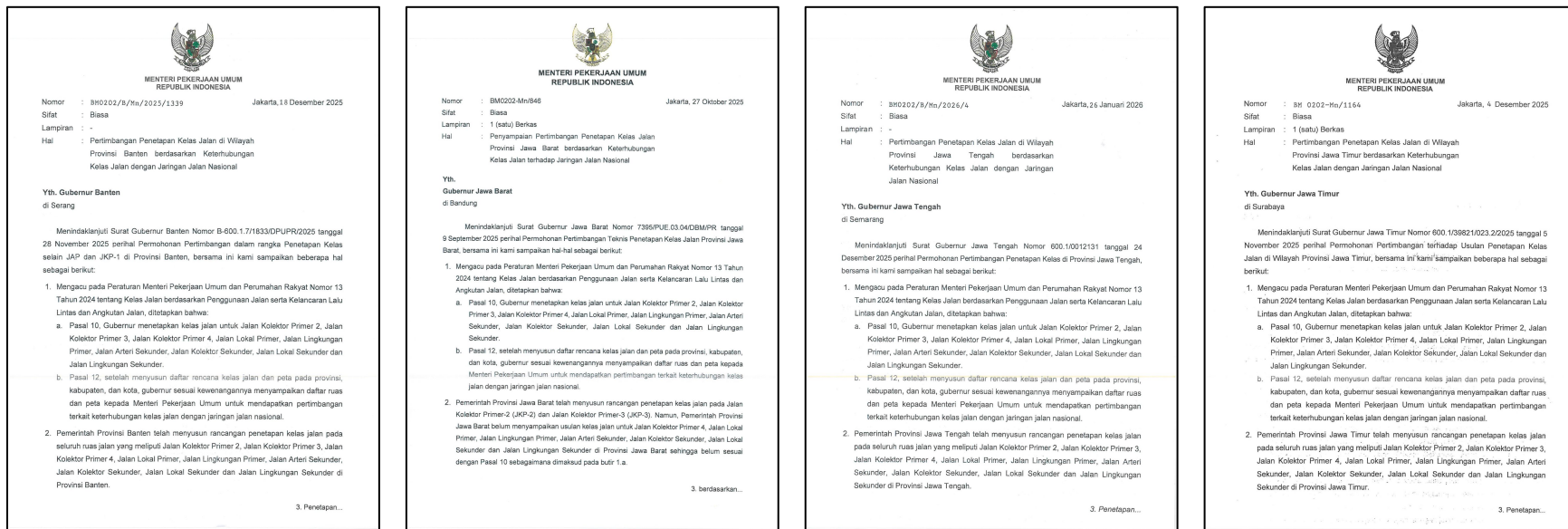
Gambar 11. Peta sebaran praktik pungli di jalur angkutan barang di Indonesia
Sumber: Hasil audiensi dan masukan dari berbagai komunitas pengemudi

Praktik pungli masih sangat marak terjadi di jalur angkutan barang, baik di jalan raya, jalan tol, kawasan pelabuhan, hingga jembatan timbang. Praktik paling marak terjadi di sebagian besar jalur Pantura Jawa, Sumatera, dan sebagian Kalimantan dan Sulawesi.

Penetapan Kelas Jalan di Tingkat Daerah



Deputi Bidang Koordinasi
Konektivitas

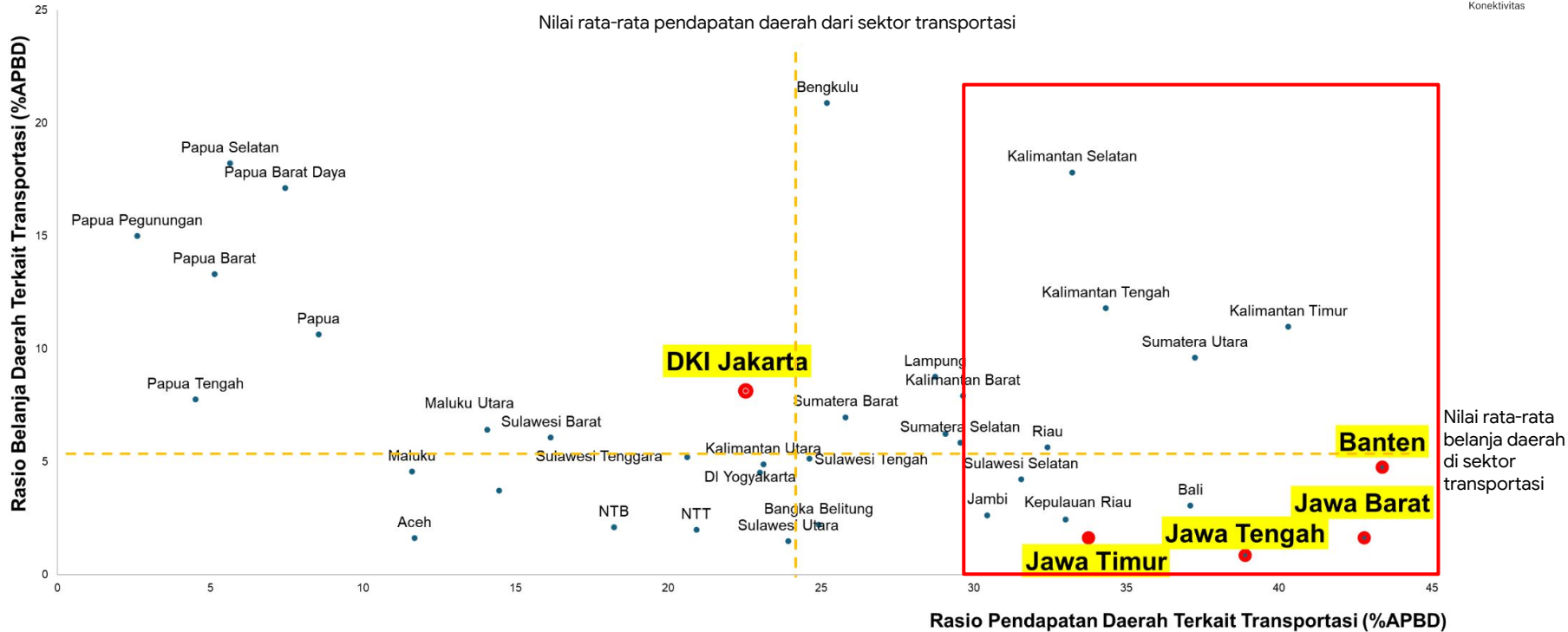


Gambar 6. Penetapan kelas jalan di daerah memerlukan evaluasi lebih lanjut

Sumber: KemenPU

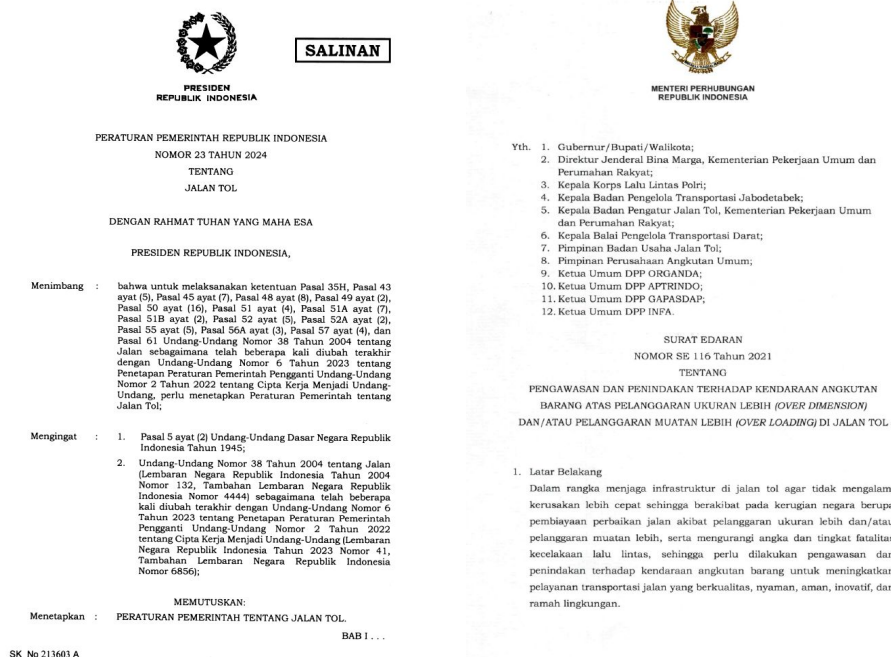
- Empat Gubernur (Banten, Jabar, Jateng, dan Jatim) telah menyampaikan rencana penetapan kelas jalan kepada MenPU, dan telah mendapatkan respons pertimbangan.
- Seluruh usulan penetapan kelas jalan dari daerah tersebut **masih memerlukan evaluasi teknis lebih lanjut**. Diperlukan percepatan penyelesaian oleh Pemda terkait (Banten, Jabar, Jateng, dan Jatim).

Pengembangan Transportasi di Daerah Harus Mendapatkan Prioritas Pemda



Belanja daerah untuk transportasi umum **jauh lebih rendah** dibanding pendapatan daerah dari sektor transportasi. Rata-rata **pendapatan daerah pajak transportasi** mencapai **23,97%**, namun rata-rata Belanja Daerah pada sektor transportasi **hanya 5,3%**.

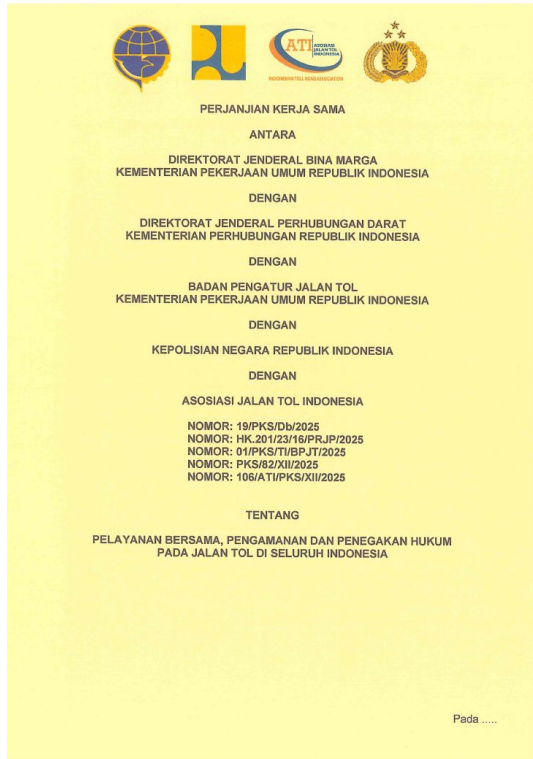
Landasan Hukum Pembatasan Kendaraan ODOL di Jalan Tol



Gambar 7. PP 23/2024 tentang Jalan Tol dan SE Menhub No.116/2021 tentang pengawasan & penindakan kendaraan ODOL di Jalan Tol

Pembatasan kendaraan ODOL di pelabuhan penyeberangan berdasarkan PP 23/2024 tentang Jalan Tol dan SE Menhub No.116/2021 tentang pengawasan & penindakan kendaraan ODOL di Jalan Tol. BUJT bersama otoritas terkait memiliki kewenangan kuat dalam kebijakan ODOL melalui **pembatasan akses jalan tol**.

Penguatan Kerja Sama Pelayanan Bersama, Pengamanan dan Penegakan Hukum pada Jalan Tol di Seluruh Indonesia



- Dasar Hukum:
 1. Pasal 109 PP 23/2024 tentang Jalan Tol menyebutkan bahwa BUJT berhak menolak Pengguna Jalan Tol yang tidak memenuhi ketentuan batasan MST.
 2. SE Menhub No.116/2021 tentang pengawasan & penindakan kendaraan ODOL di Jalan Tol.
- Untuk memperkuat dasar hukum yang telah ada dan masih berlaku tersebut, KemenPU bersama Kemenhub, Kepolisian RI, dan Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI) telah menyepakati PKS tentang pelayanan bersama, pengamanan, dan penegakkan hukum pada jalan tol di seluruh Indonesia pada **23 Desember 2025**.

Gambar 8. Perjanjian Kerja Sama antara KemenPU, Kemenhub, Kepolisian RI, dan Asosiasi Jalan Tol Indonesia pada 23 Desember 2025

Landasan Hukum Pembatasan Kendaraan ODOL di Penyeberangan



PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR PM 103 TAHUN 2017

TENTANG

PENGATURAN DAN PENGENDALIAN KENDARAAN YANG
MENGUNAKAN JASA ANGKUTAN PENYEBERANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,

Menimbang : a. bahwa dalam rangka mewujudkan keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran angkutan penyeberangan, perlu dibuat pengaturan dan pengendalian kendaraan yang menggunakan jasa angkutan penyeberangan;

b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan;

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

2. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 26, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5108) sebagaimana

- Pembatasan kendaraan ODOL di pelabuhan penyeberangan berdasarkan **Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 103 Tahun 2017**. Operator penyeberangan memiliki kewenangan pembatasan akses dan penolakan pemberian jasa.

- **Poin utama dalam peraturan**

1. **Prinsip utama (Pasal 2)** pengendalian adalah berdasarkan dimensi dan berat kendaraan. Pembatasan kendaraan ODOL di pelabuhan penyeberangan dilakukan melalui **kewajiban pengukuran dimensi dan penimbangan berat kendaraan** sebelum masuk kapal.
2. **Bentuk Larangan (Pasal 5-6)**: Kendaraan tidak sesuai dimensi (tinggi) dan/atau berat wajib dikeluarkan dari lajur antrean dan diarahkan keluar pelabuhan melalui jalur khusus.
3. **Pengawasan (Pasal 8-9)** oleh Kemenhub (c.q. Hubdat) melalui BPTD. Apabila operator pelabuhan tidak menjalankan pengendalian sesuai ketentuan, dapat dikenakan sanksi administratif berupa penurunan tarif pas pelabuhan hingga 50%.

Penanganan Kendaraan ODOL di Sektor Hulu



Rapat Koordinasi Tingkat Menteri tanggal 17 Juli 2025 dan 6 Oktober 2025 tentang Penanganan Kendaraan Lebih Dimensi dan Lebih Muatan.

Arahan Tindak Lanjut:

Kementerian BUMN dan Danantara Indonesia agar:

1. menugaskan seluruh **BUMN** untuk memenuhi ketentuan kesesuaian dimensi dan muatan kendaraan dalam pelaksanaan pembangunan proyek dan proses pengadaan barang/jasa;
2. berkoordinasi dengan **Kemenperin** menugaskan **BUMN pengelola Kawasan Industri** untuk menyusun strategi pengawasan di hulu (kawasan industri) untuk mencegah kendaraan ODOL mengakses jalan umum, termasuk pemasangan WIM oleh pengelola kawasan industri.

Kementerian Perindustrian agar:

1. berkoordinasi dengan **KemenBUMN** dan **Danantara** menugaskan **pengelola Kawasan Industri BUMN dan Non-BUMN** untuk memperkuat strategi pengawasan di hulu (kawasan industri) mencegah kendaraan ODOL mengakses jalan umum.
2. menyusun strategi pengawasan di hulu (kawasan industri) untuk mencegah kendaraan ODOL mengakses jalan umum;
3. mendorong penambahan klausul kontrak penggunaan kesesuaian dimensi-muatan kendaraan, serta kelulusan uji KIR dalam kontrak pekerjaan antara pemilik barang dan penyedia jasa angkutan logistik, untuk melindungi pengemudi dari risiko pelanggaran;
4. memberikan sanksi bagi pelaku industri karoseri yang melanggar ketentuan dimensi angkutan.

LKPP agar memastikan integrasi klausul kontrak bebas kendaraan lebih dimensi-lebih muatan dalam sistem pengadaan barang dan jasa pemerintah, antara lain kewajiban penggunaan kendaraan angkut yang sesuai dimensi-muatan dan lulus uji berkala, yang dapat memberikan perlindungan hukum bagi pengemudi angkutan barang.

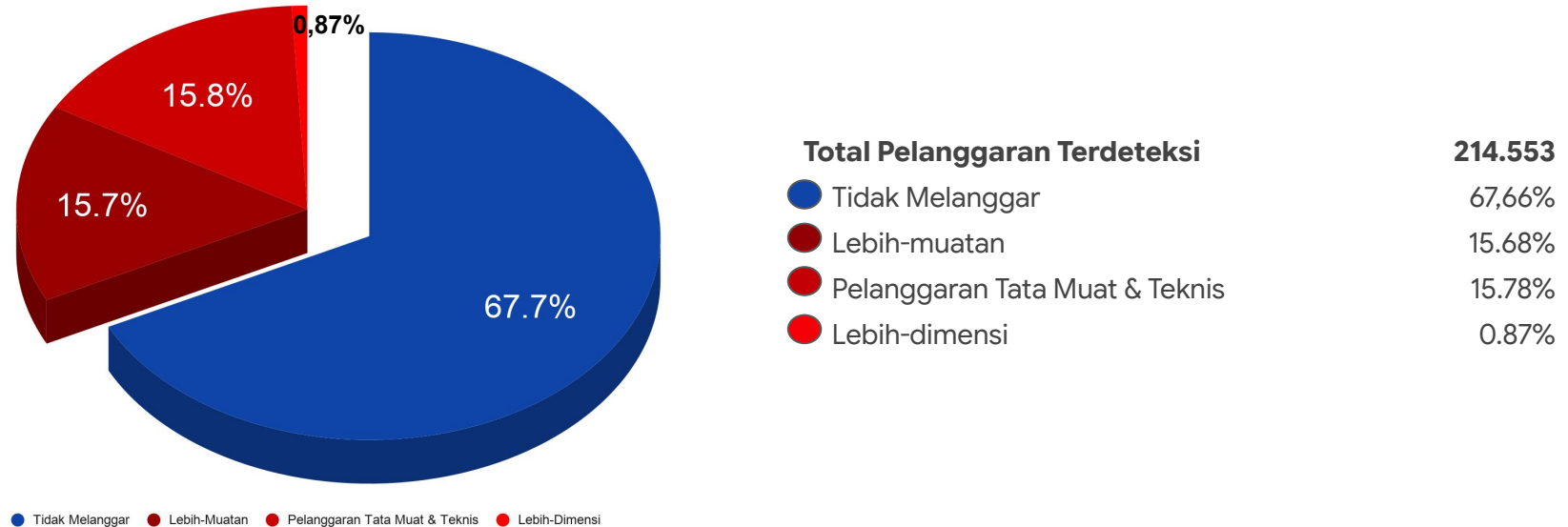


Deputi Bidang Koordinasi
Konektivitas

QUICK WINS

2026

Quick Win 2026: Implementasi Pengawasan Digital Terintegrasi [KEMENHUB]



Gambar 10. Hasil uji coba pengawasan melalui sistem terintegrasi
Sumber: Kemenhub, 2026

- Kemenhub melakukan uji coba pengawasan melalui sistem terintegrasi pada 89 Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) mulai 1 Januari 2026.
- Pada rentang 1 Januari s.d. 3 April 2026, tercatat **606.799 pemeriksaan kendaraan**, dengan temuan sebanyak **214.553 pelanggaran (32,34%)**.

Quick Win 2026: **Dasar Hukum Pelarangan ODOL di Jalan Tol dan Pelabuhan-Penyeberangan**

JALAN TOL

**Peraturan
Pemerintah
No.23/2024**
tentang
Jalan Tol

**Surat Edaran Menteri
Perhubungan
No.116/2021**
tentang
Pengawasan dan
Penindakan Terhadap
Kendaraan Angkutan
Barang Atas
Pelanggaran ODOL di
Jalan Tol

**Perjanjian Kerja Sama
antara KemenPU,
Kemenhub,
Kepolisian RI, dan
Asosiasi Jalan Tol
Indonesia
23 Desember 2025**
tentang
Pelayanan Bersama,
Pengamanan dan
Penegakan Hukum pada
Jalan Tol di Seluruh
Indonesia

PELABUHAN/ PENYEBERANGAN

**Peraturan Menteri
Perhubungan
No.103/2017**
tentang
Pengaturan dan
Pengendalian
Kendaraan Yang
Menggunakan Jasa
Angkutan
Penyeberangan