



Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

SINERGI REGULATOR DAN PENGUSAHA TRUK INDONESIA DALAM MEWUJUDKAN EKOSISTEM LOGISTIK CERDAS

MUNAS III APTRINDO 2026

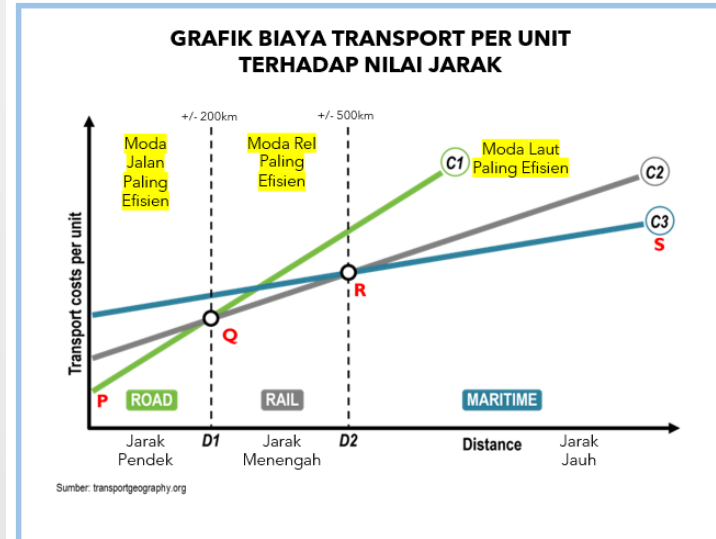
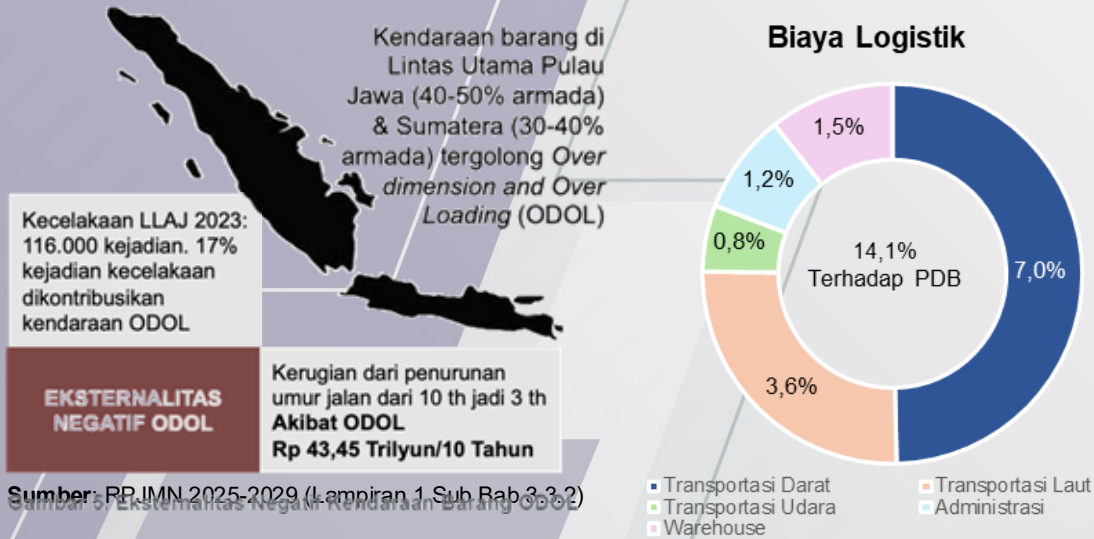
Jakarta, 20 Mei 2026





ISU STRATEGIS TRANSPORTASI DARAT

Sistem Logistik Nasional termasuk **Angkutan Barang Over Dimensi Over Loading (ODOL)**



Moda Jalan Menguasai Pasar Perjalanan Jarak Menengah-Jauh Pada Pergerakan Intra Pulau → BOK Tinggi Terhadap Nilai Jual → Terjadinya Praktik O.D.O.L

TANTANGAN LOGISTIK NASIONAL

INFRASTRUKTUR LOGISTIK BELUM MERATA



FRAGMENTASI MODA TRANSPORTASI



TANTANGAN LOGISTIK INDONESIA

1. RENDAHNYA DIGITALISASI & TEKNOLOGI ANGKUTAN BARANG



2. KURANGNYA INTEGRASI SISTEM & DATA MONITORING LOGISTIK





Permasalahan Kendaraan Bermotor Angkutan Barang

Permasalahan yang Terjadi

Lebih Dimensi & Lebih Muatan



Over Dimension: pelanggaran terhadap ketentuan dimensi kendaraan yang meliputi **panjang, lebar, dan ketinggian kendaraan** sebagaimana diatur dalam **Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan**.



Over Load: pelanggaran terhadap ketentuan pemuatan sesuai kelas jalan, mengacu pada **besar tekanan maksimum sumbu kendaraan terhadap jalan atau MST (Muatan Sumbu Terberat)** sebagaimana diatur dalam **Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**.



Truk sesuai Regulasi



Truk Over Dimension



Truk Lebih Dimensi & Lebih Muatan

Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Ukuran Kendaraan (mm)			MST (Ton)
		Panjang	Lebar	Tinggi	
I	Jalan arteri, kolektor	≤ 18.000	≤ 2.500	≤ 4.200	≤ 10
II	Jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan	≤ 12.000	≤ 2.500	≤ 4.200	≤ 8
III	Jalan arteri, kolektor, lokal dan lingkungan	≤ 9.000	≤ 2.100	≤ 3.500	≤ 8



Dampak Angkutan Barang ODOL

KENDARAAN BARANG LEBIH DIMENSI – LEBIH MUATAN



KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN

Kendaraan barang lebih dimensi dan lebih muatan memiliki risiko kecelakaan lebih tinggi akibat lebih mudah mengalami rem blong, kehilangan keseimbangan (titik berat) kendaraan.



KEMACETAN LALU LINTAS JALAN

Kendaraan barang lebih dimensi dan lebih muatan cenderung akan berjalan di bawah batas kecepatan akibat membawa muatan lebih besar.



KERUSAKAN INFRASTRUKTUR JALAN

Muatan kendaraan yang melebihi batas rencana desain struktur jalan menyebabkan umur rencana jalan lebih pendek dari yang diharapkan.



PENURUNAN PERFORMA & UMUR KENDARAAN

Komponen kendaraan seperti mesin, suspensi, rem, dan ban kendaraan dipaksa bekerja ekstra saat membawa muatan berlebih.



PENINGKATAN POLUSI UDARA & PEMBOROSAN BBM

Kendaraan lebih dimensi dan lebih muatan memerlukan tenaga lebih besar untuk ber-operasi, sehingga konsumsi bahan bakar meningkat drastis.



Peran Pemerintah dalam Orkestrasi Logistik Nasional

Kebijakan & Regulasi

- Penyusunan regulasi adaptif dan pro-transformasi
- Reformasi penanganan ODOL
- Penetapan Lintas Angkutan Barang Nasional
- Penetapan Lokasi dan Penguatan Peran terminal barang
- Penyederhanaan birokrasi logistik
- Digitalisasi perizinan dan layanan



Infrastruktur & Sistem

- Regulasi sejalan dengan teknologi informasi
- **Monitoring & Evaluasi berbasis Teknologi**
- **Penguatan layanan data & Informasi Ditjen Hubdat**
- **Peningkatan Data Integrasi dan Berbagi Pakai dengan Lintas Sektoral**
- Peningkatan Infrastruktur Logistik
- Jembatan timbang modern (WIM)
- Penerapan Intelegent Transport System (ITS)



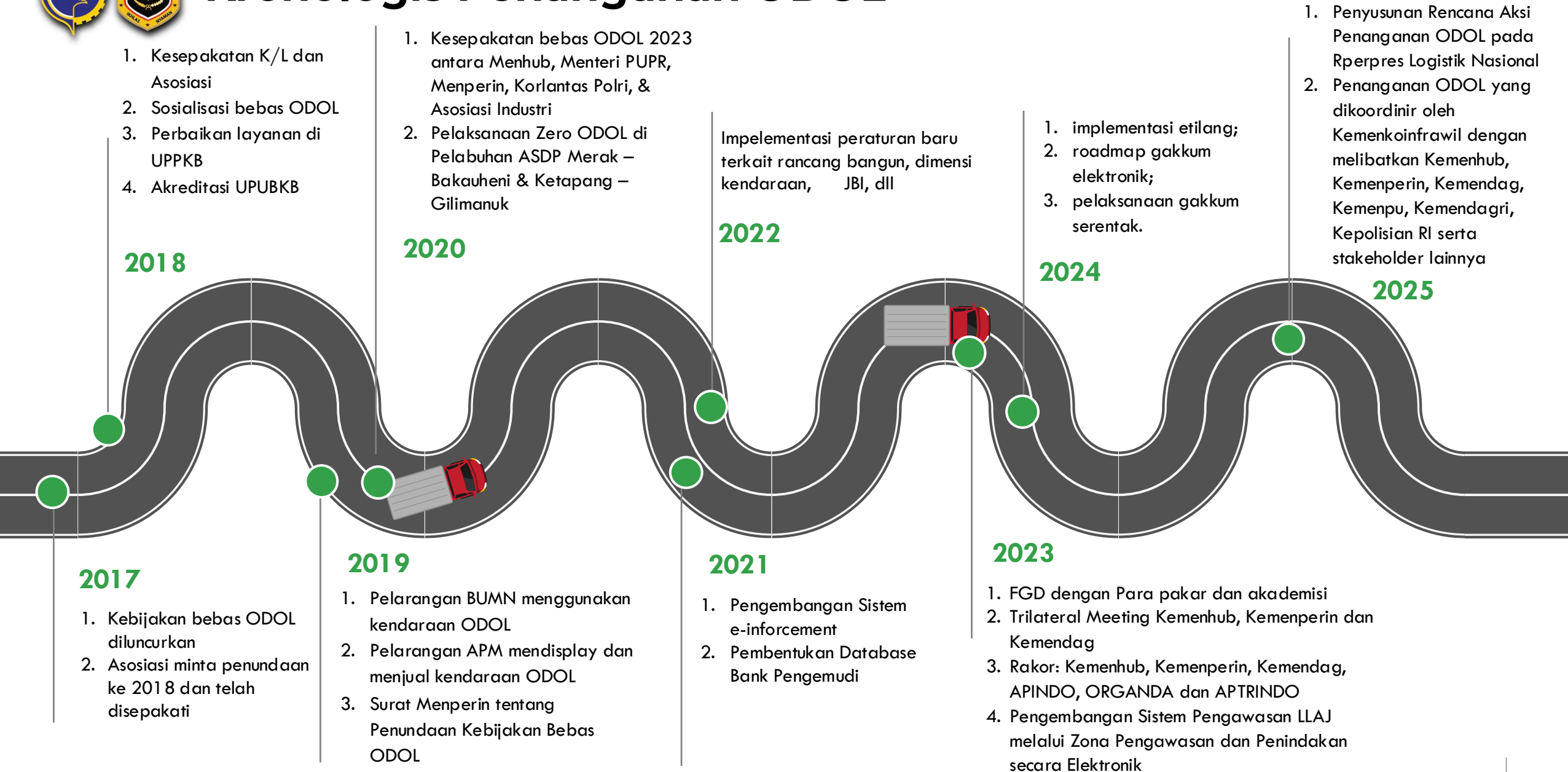
Pengawasan & Keselamatan

- Sistem manajemen keselamatan angkutan barang
- Penegakan hukum berbasis teknologi
- Monitoring kendaraan dan muatan





Kronologis Penanganan ODOL





Rencana Aksi Nasional Penanganan Kendaraan ODOL

Dikoordinir oleh Kemenko Infrastruktur & Pengembangan Wilayah

Peran Kemenhub:	RAN: 1	Integrasi Pendataan Angkutan Barang Menggunakan Sistem Elektronik	2	Pengawasan, Pencatatan dan Penindakan Kendaraan Angkutan Barang	3	Penetapan dan Pengaturan Kelas Jalan Provinsi dan Kabupaten/Kota, serta Penguatan Penyelenggaraan Jalan Khusus Logistik	4	Peningkatan Daya Saing Distribusi Logistik Melalui Multimoda Angkutan Barang	5	Pemberian insentif dan disinsentif untuk badan Usaha angkutan barang dan pengelola kawasan Industri yang masing - masing menerapkan atau melanggar Zero ODOL
		Mengoordinasikan proses integrasi data angkutan barang secara elektronik		Pencatatan data pengawasan di UPPKB, Jalan Tol (KemenPU), dan Kawasan Industri (Kemenperin), serta turut mendukung penindakan pelanggaran muatan dan dimensi kendaraan barang.		Mendukung KemenPU dalam penetapan kelas jalan		Mendukung dalam pelaksanaan peningkatan Daya Saing distribusi Logistik melalui multimoda angkutan barang		Melakukan kajian bersama stakeholder terkait dalam pemberian insentif dan disinsentif untuk badan usaha angkutan barang dan pengelola kawasan industri
Peran Kemenhub:	RAN: 6	Kajian pengukuran dampak penerapan kebijakan Zero ODOL terhadap perekonomian, biaya logistik, dan inflasi	7	Penguatan aspek ketenagakerjaan dengan standar kerja yang layak	8	Deregulasi dan Harmonisasi Peraturan Untuk Meningkatkan Efektifitas Penegakan Zero ODOL	9	Pembentukan Komite Percepatan Pengembangan Konektivitas Nasional (KP2KN) sebagai delivery unit lintas sektor untuk percepatan pengembangan konektivitas di seluruh moda transportasi, termasuk logistik		
		Mendukung Kajian pengukuran dampak penerapan kebijakan Zero ODOL terhadap perekonomian, biaya logistik, dan inflasi yang dilakukan oleh BKT di beberapa lokus		Mendukung kajian terkait dengan kesejahteraan pengemudi		Mengoordinasikan Deregulasi dan Harmonisasi Peraturan Untuk Meningkatkan Efektifitas Penegakan Zero ODOL		Mendukung kajian terkait Pembentukan KP2KN		



Integrasi Pendataan Angkutan Barang Menggunakan Sistem Elektronik



SISTEM E-MANIFEST TRANSPORTER “SUMBA” (SURAT MUATAN BARANG)

PEMBANGUNAN APLIKASI E-MANIFEST ANGKUTAN BARANG (TRANSPORTER) DILAKUKAN UNTUK MENDUKUNG PROGRAM ZERO ODOL 2027 DENGAN **MENYEDIKAN SISTEM PENDATAAN DAN PEMANTAUAN MUATAN KENDARAAN SECARA DIGITAL, AKURAT, DAN TERINTEGRASI** GUNA MENINGKATKAN KESELAMATAN, MENEKAN KERUSAKAN INFRASTRUKTUR, SERTA MENDUKUNG PENEGAKAN REGULASI ANGKUTAN BARANG – TERINTEGRASI DENGAN SISTEM PEMBERITAHUAN BARANG (PAB DARAT) YANG AKAN DIKEMBANGKAN OLEH KEMENTERIAN PERDAGANGAN DAN KEMENTERIAN KEUANGAN (LEMBAGA NATIONAL SINGLE WINDOW) –

DASAR HUKUM SUMBA

UU 22/2009 Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ)

Pasal 166 ayat (3)

Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor

Umum wajib dilengkapi dokumen:

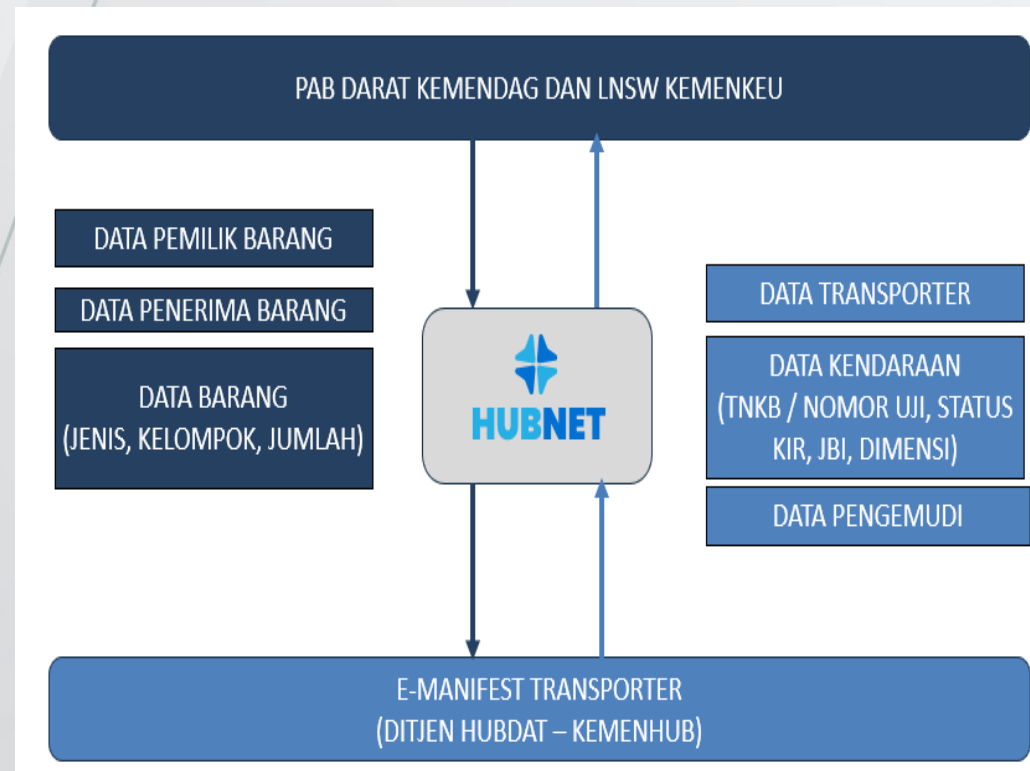
- a) **surat perjanjian pengangkutan**; dan
- b) **surat muatan barang**.

Pasal 168

(1) **Perusahaan Angkutan Umum** yang mengangkut barang **wajib membuat SMB** sebagai bagian dokumen perjalanan.

(2) **Perusahaan Angkutan Umum** yang mengangkut barang **wajib membuat surat perjanjian pengangkutan barang**.

KONSEP INTEGRASI PAB DARAT DAN E-MANIFEST TRANSPORTER



INTEGRASI INTERNAL & EKSTERNAL PADA SISTEM E-MANIFEST

INTERNAL KEMENHUB



Jembatan Timbang
Online



EKSTERNAL KEMENHUB



ferizy
Naik Ferry, Easy!



Apa Itu SUMBA ?

Sistem Manifest Digital terpusat untuk mewujudkan Indonesia **Zero ODOL** (Over Dimension Over Loading) serta melindungi infrastruktur, dan meningkatkan keselamatan jalan.



Transformasi Digital Logistik



Integrasi Dengan Kementerian Perhubungan

SUMBA terhubung langsung dengan sistem pengawasan transportasi nasional untuk memastikan kepatuhan regulasi secara otomatis melalui infrastruktur API yang aman.



Koneksi API Terpusat

Integrasi dengan database pusat Kemenhub untuk verifikasi kendaraan secara cepat.



Validasi Otomatis

Pengecekan dimensi dan beban secara real-time tanpa menghambat arus lalu lintas logistik.



Laporan Terpadu

Akses data transparan bagi otoritas berwenang untuk audit dan perencanaan berkala.

Siap Berkontribusi untuk Zero ODOL?

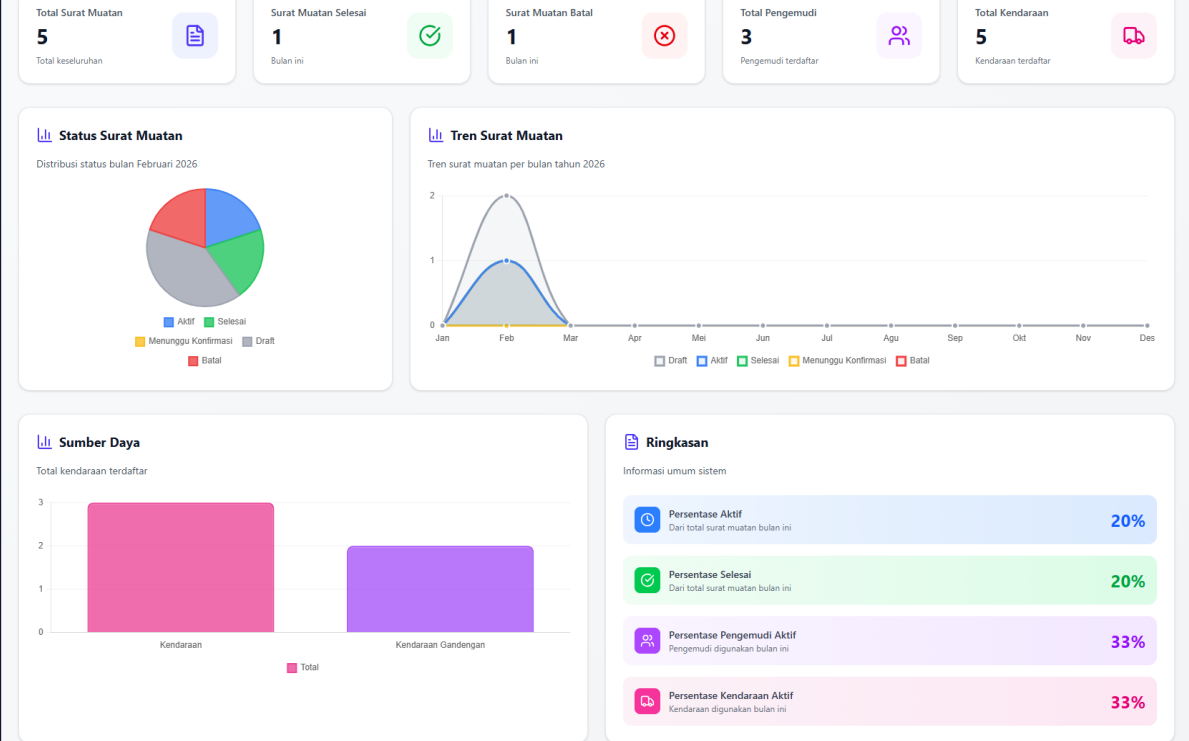
Bergabunglah dengan ribuan operator logistik lainnya yang telah menggunakan SUMBA untuk masa depan transportasi Indonesia yang lebih aman dan efisien.

Dashboard

Pantau Seluruh Aktivitas Surat Muatan Barang Anda.

- Dashboard
- Surat Muatan
- Kendaraan
- Pengemudi
- Profil

Logout



Fungsi Data Logistik

Dashboar e-manifest akan menampilkan :

- ✓ Data Pergerakan Barang & Logistik Nasional
- ✓ Jenis Komoditas yang diangkut
- ✓ Pola Rute & Distribusi Barang
- ✓ Profil Transporter & Pengemudi



Quick Win ETLE ODOL Juni 2026

5 alasan strategis mengapa Quick Win ODOL Juni 2026 Menjadi Keberhasilan Implementasi Gakkum

1 **Mengakselerasi operational readiness, bukan sekadar kesiapan sistem**

Quick Win Juni 2026 dibutuhkan agar kesiapan aplikasi, integrasi, prasarana, SOP, dan dukungan lintas instansi diuji dalam skenario operasional riil sebelum implementasi penuh.

2 **Mendorong percepatan integrasi dengan Korlantas Polri**

Momentum Quick Win menjadi catalytic trigger untuk mempercepat finalisasi PKS, pembukaan akses integrasi Gakkum, penyelarasan proses verifikasi ERI, serta pembentukan pola kerja back office yang lebih solid.

3 **Membangun social enforcement sebelum full enforcement Januari 2027**

Periode Juni–Desember 2026 harus dimanfaatkan sebagai fase sosialisasi yang lebih mengikat, agar pelaku usaha angkutan barang memahami bahwa pengawasan ODOL telah bergerak dari pendekatan manual menuju penegakan hukum berbasis elektronik.

4 **Mendapatkan feedback lapangan dan respons industri KAB**

Quick Win penting untuk menangkap masukan publik, respons operator, dan kesiapan industri terhadap alur ETLE Kemenhub, sehingga penyempurnaan kebijakan, SOP, integrasi data, dan model penindakan dapat dilakukan sebelum target Zero ODOL Januari 2027.

5 **Menegaskan keseriusan pemerintah pada roadmap Zero ODOL 2027**

Quick Win Juni 2026 menjadi signal kebijakan bahwa transformasi Gakkum ODOL tidak lagi berhenti pada wacana, tetapi masuk ke fase implementasi terukur, terpantau, dan dapat dievaluasi.



Quick Win Juni 2026 adalah fase transisi strategis dari readiness menuju enforcement at scale.



Variabel Utama Quick Win ETLE ODOL Juni 2026

3 Komponen Kritis untuk Implementasi Juni 2026



Aplikasi & Sistem

1. ETLE Kemenhub

Aplikasi harus siap menangkap pelanggaran, memvalidasi evidence, memonitor status penanganan, dan mendukung proses Gakkum secara end-to-end.

2. Integrasi Korlantas

Menjadi kunci utama karena dibutuhkan untuk verifikasi data ERI, dukungan back office, serta memastikan hasil tangkapan dapat dilanjutkan ke proses penindakan.

3. Sistem Infrastruktur

Infrastruktur harus menjamin stabilitas sistem, keamanan data, kecepatan akses, dan keandalan backup agar operasional tidak terganggu.

4. BLUe Database

Database BLUe harus dibersihkan, diuji, dan divalidasi ulang agar dapat menjadi basis data teknis kendaraan yang akurat.



Prasarana

1. Titik Deteksi WIM UPPKB

Merupakan prioritas utama quick win karena paling dekat dengan locus kewenangan Hubdat dan paling relevan untuk pembuktian pelanggaran ODOL.

2. Titik JTO UPPKB

Diprioritaskan sebagai lapis penguatan tahap awal untuk memperluas coverage deteksi dan memastikan sinkronisasi hasil tangkapan.

3. Kawasan Industri

Disiapkan sebagai fase lanjutan setelah model UPPKB stabil, karena kawasan industri merupakan titik strategis asal pergerakan kendaraan barang.

4. Jalan Tol BUJT

Menjadi opsi scale-up yang kuat karena volume lalu lintas barang tinggi, namun memerlukan koordinasi lebih lanjut dengan operator jalan tol.



Regulasi

1. PKS Korlantas

Harus menjadi payung operasional utama yang memperjelas pembagian peran, akses ERI, dukungan back office, SLA layanan, dan mekanisme pendampingan.

2. PKS Kejaksaan

Diperlukan untuk memastikan kesinambungan hilir penanganan perkara, khususnya terkait standar bukti dan kelengkapan berkas.

3. CJS Integration

Penting untuk menyamakan pemahaman lintas instansi agar alur perkara dari hasil deteksi elektronik sampai penyelesaian hukum berjalan sinkron.

4. SOP Operasional dan Pendampingan Kepolisian

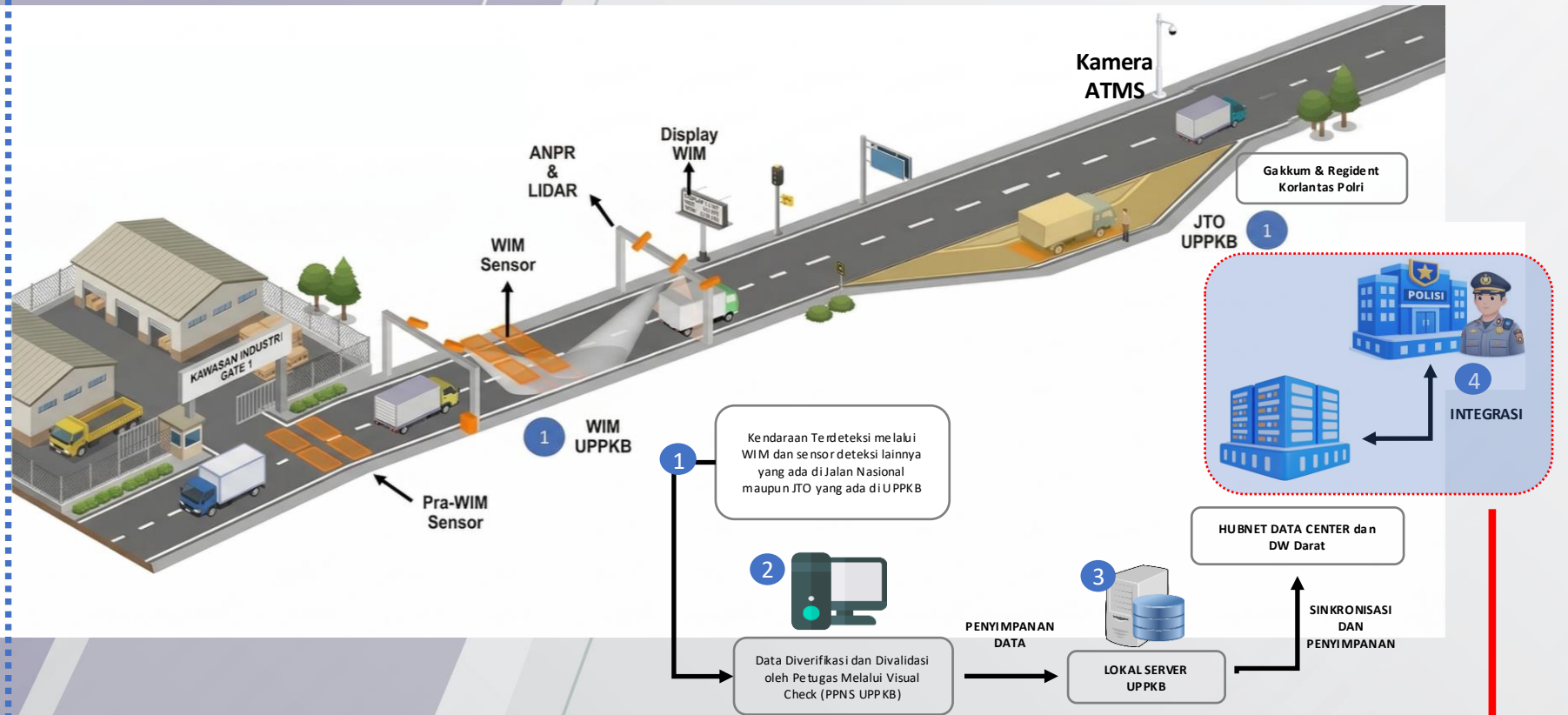
SOP harus memperjelas mekanisme kerja di lapangan, validasi bukti, alur eskalasi kasus, dan bentuk pendampingan Polri.

Catatan Strategis :

- 1. Dashboard PMO** wajib menjadi pegangan utama pimpinan. Setiap PIC harus disiplin melakukan update progres pada dashboard PMO, karena dashboard ini akan menjadi dasar Pimpinan untuk memonitor status riil, membaca critical path, dan memberikan dukungan dalam bentuk eskalasi hambatan.
- 2. Yang dikejar adalah operational readiness, bukan sekadar system readiness.** Quick Win Juni 2026 harus dipastikan siap dijalankan secara operasional dan legitimate secara hukum, bukan hanya sekadar aplikasi atau perangkat yang telah tersedia
- 3. Fokus pada critical path** yang menentukan go live. **Prioritas utama harus diarahkan pada penyelesaian PKS Korlantas, integrasi ERI/Gakkum, finalisasi titik deteksi prioritas, kesiapan aplikasi, dan SOP operasional pendampingan secara sistem.** Tanpa lima komponen ini, Quick Win tidak akan efektif dijalankan



EKOSISTEM PENGAWASAN



• Tahap 1 – Pengawasan Hulu

Pengawasan dimulai dari kawasan industri/gate asal barang untuk memastikan KAB tidak beroperasi dalam kondisi ODOL sejak awal.

• Tahap 2 – Deteksi di Jalan

KAB yang lolos ke jalan dideteksi di titik **WIM UPPKB** dan **JTO UPPKB**, didukung alat berbasis sensorik seperti LIDAR dan kamera ANPR.

• Tahap 3 – Verifikasi Lapangan

Hasil deteksi diverifikasi dan divalidasi oleh petugas/PPNS melalui **visual check** agar akurat dan sah untuk alat bukti.

• Tahap 4 – Penyimpanan dan Sinkronisasi Data

Data disimpan di **local server UPPKB** lalu disinkronkan ke **HUBNET Data Center / DW Darat**, diperkuat dengan dukungan **integrasi data dengan Korlantas Polri**.

- Data BLUE
- Data e-manifest
- Data Spoinam
- Data ERI
- Data Pelanggaran → ETLE ODOL & KORLANTAS

• Tahap 5 – Integrasi Penegakan Hukum

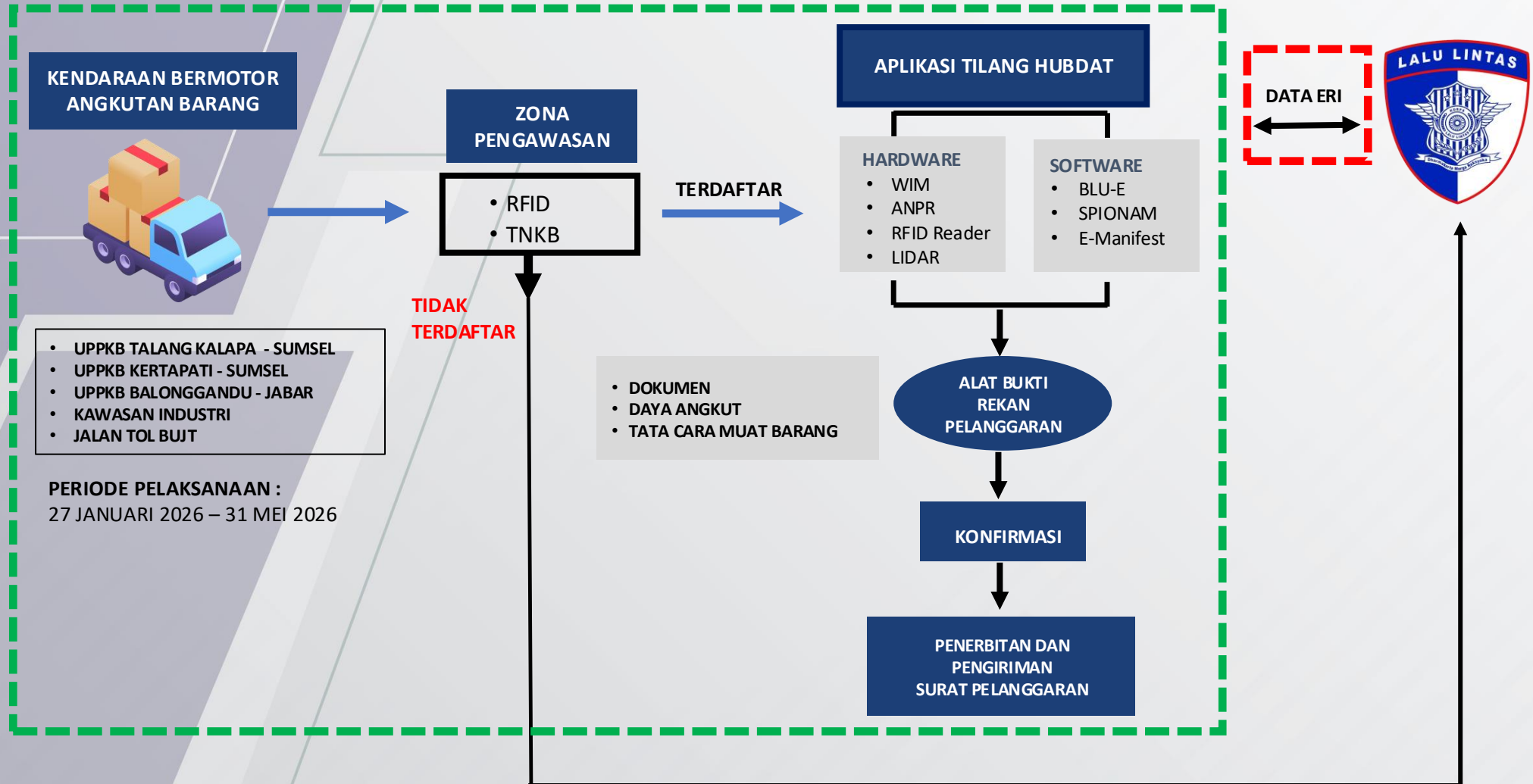
Seluruh data dan alat bukti diintegrasikan untuk mendukung proses penegakan hukum hingga diteruskan kepada **Kepolisian**.

seluruh rangkaian pengawasan di dalamnya bukan sekadar sistem teknologi, melainkan sebuah **ekosistem penegakan yang ditopang regulasi**. Dengan demikian, hasil deteksi, verifikasi, integrasi data, hingga tindak lanjut penindakan memiliki landasan hukum yang kuat untuk mendorong **compliance industri** dan membangun **deterrent effect** yang nyata.

- UU No 22 Tahun 2009
- PP 28 Tahun 2025
- PP 80 Tahun 2012
- Perpol 2 Tahun 2025



UJI COBA TERBATAS GAKKUM ODOL

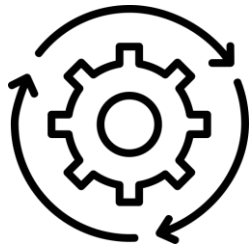




Peran Strategis Pengusaha Truk Pengusaha Angkutan Barang sebagai Mitra Transformasi Logistik

Modernisasi Operasional

- Fleet management system
- GPS tracking dan telematics
- Digital dispatching
- Electronic proof of delivery
- Investasi teknologi armada



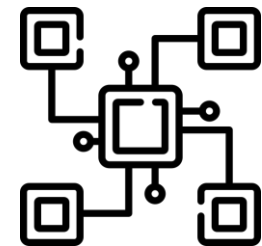
Kepatuhan & Profesionalisme

- Kepatuhan dimensi dan muatan
- Peningkatan Standar keselamatan kendaraan
- Pemenuhan Kompetensi pengemudi
- Penguatan tata kelola perusahaan



Kolaborasi & Integrasi Data

- Sharing data operasional
- Dukungan supply chain visibility
- Integrasi platform logistik digital





Sinergi Regulator dan Pengusaha Truk

Collaborative Governance Framework

Forum Kolaboratif

Pemerintah, Asosiasi truk, Operator logistik, Industri, Akademisi, Pemerintah daerah

Shared Digital Ecosystem

Integrasi data nasional, Freight exchange platform, Dashboard monitoring logistic, Sistem tracking nasional

Skema Insentif dan Disinsentif

Insentif digitalisasi armada, Kemudahan pembiayaan dan layanan perijinan, Insentif green logistics, Penegakan hukum terhadap pelanggaran



Manfaat / Tujuan Bersama

- Efisiensi biaya Logistik
- Transparansi distribusi logistik
- Peningkatan keselamatan Angkutan Barang
- Optimasi waktu pengiriman
- Pengurangan emisi



Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



TERIMA KASIH





Kementerian Perhubungan
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat



LAMPIRAN





HASIL UJI COBA TERBATAS (27 Januari s.d 3 Mei 2026)

Sebaran Wilayah Domisili Pelanggar

90.960

Total Pelanggaran

100%



65.313

Sumatera Selatan

72%



10.347

Jawa Barat

11%



5.852

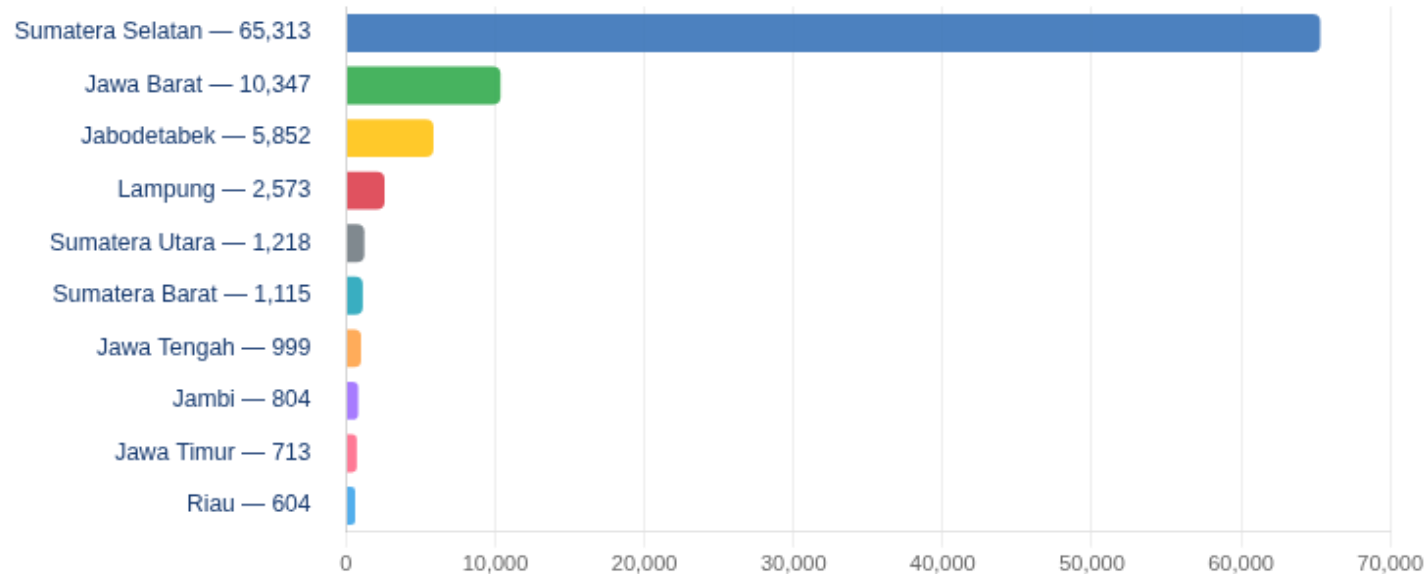
Jabodetabek

6%

Top 10 Wilayah Domisili Pelanggar

Berdasarkan data pemeriksaan 27 Januari - 3 Mei 2026

Total: 90.960 pelanggaran



Temuan Utama

- Sumatera Selatan mendominasi dengan 65.313 kasus (72%)
- Jawa Barat berada di urutan kedua dengan 10.347 kasus (11%)
- Jabodetabek menempati urutan ketiga dengan 5.852 kasus (6%)

Catatan Operasional

Pengiriman surat konfirmasi pelanggaran dihentikan sementara pada 13-30 Maret 2026 karena periode angkutan Lebaran 2026.

Cakupan Lokasi

UPPKB Kertapati

UPPKB Talang Kelapa

UPPKB Balongandu



HASIL UJI COBA TERBATAS (27 Januari s.d 3 Mei 2026)

Rincian Jenis Pelanggaran

90.960

Total Pelanggaran

100%



51.844

Daya Angkut

57%



39.022

Dokumen

43%



94

Tata Cara Muat

0.01%

Distribusi Jenis Pelanggaran

Total: 90.960 pelanggaran



● Daya Angkut ● Dokumen ● Tata Cara Muat

Temuan Utama

- **Daya Angkut** mendominasi dengan **51.844 kasus (57%)**
- **Dokumen** berada di urutan kedua dengan **39.022 kasus (43%)**
- **Tata Cara Muat** hanya **94 kasus (0.01%)**

Insight Kunci

Penanganan ODOL harus difokuskan pada **pengendalian daya angkut di hulu (loading point)** dan **penguatan enforcement berbasis data**, karena inilah sumber utama deviasi di lapangan.



HASIL UJI COBA TERBATAS (27 Januari s.d 3 Mei 2026)

Jumlah Terkirim Surat Konfirmasi

23.051

Total Surat Terkirim
100%



13.746

Sumatera Selatan
60%



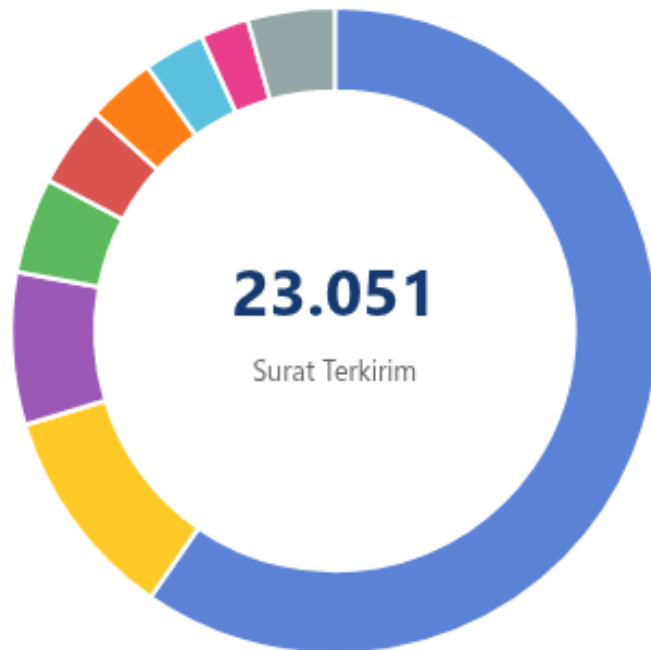
2.461

Jabodetabek
11%



1.758

BPTD Jabar
8%



- Sumatera Selatan — 60%
- Jabodetabek — 11%
- BPTD Jabar — 8%
- BPTD Lampung — 5%
- BPTD Jawa Tengah — 4%
- BPTD Jambi — 3%
- BPTD Jawa Timur — 3%
- BPTD Sumatera Barat — 2%
- Lainnya — 4%

Temuan Utama

Dari total **90.960** pelanggaran yang terdeteksi, telah ditindaklanjuti dengan mengirimkan **23.051** Surat Konfirmasi kepada pelanggar atau pemilik kendaraan.

Sumatera Selatan mencatat pengiriman tertinggi (60%), disusul **Jabodetabek** (11%), dan **BPTD Jabar** (8%).

Insight Kunci

Rasio pengiriman Surat Konfirmasi menunjukkan bahwa proses **validasi pelanggaran masih menjadi tahapan krusial** dalam rantai Gakkum ETLE ODOL. Untuk meningkatkan jumlah dan kecepatan penerbitan Surat Konfirmasi, **diperlukan dedicated team yang fokus melakukan verifikasi dan validasi** pelanggaran secara cepat, akurat, dan berkelanjutan.



HASIL UJI COBA TERBATAS (27 Januari s.d 3 Mei 2026)

Ringkasan Funnel Tindak Lanjut Pelanggaran Hingga Konfirmasi



Tahap 1: Pelanggaran Terdeteksi

90.960

Komposisi Jenis Pelanggaran:



↓ 25,3%



Tahap 2: Surat Konfirmasi
Terkirim

23.051

- ❗ Mewakili **25,3%** dari total deteksi
- 📅 Sempat dihentikan saat Lebaran



↓ 2,8%

0,7% dari Tahap 1



Tahap 3:
Konfirmasi
Diterima

637



Respons dari pemilik/pelanggar

Executive Summary

Analisis funnel tindak lanjut menunjukkan gap yang signifikan antara deteksi pelanggaran dengan penyelesaian akhir.

Tindak lanjut pengiriman surat konfirmasi mencapai **25,3%** dari total pelanggaran.

Namun demikian, konfirmasi balasan yang diterima dari pemilik kendaraan/pelanggar sangat minim, yakni baru **2,8%** dari surat yang telah dikirimkan (atau **0,7%** dari total pelanggaran awal).

Top Contributor

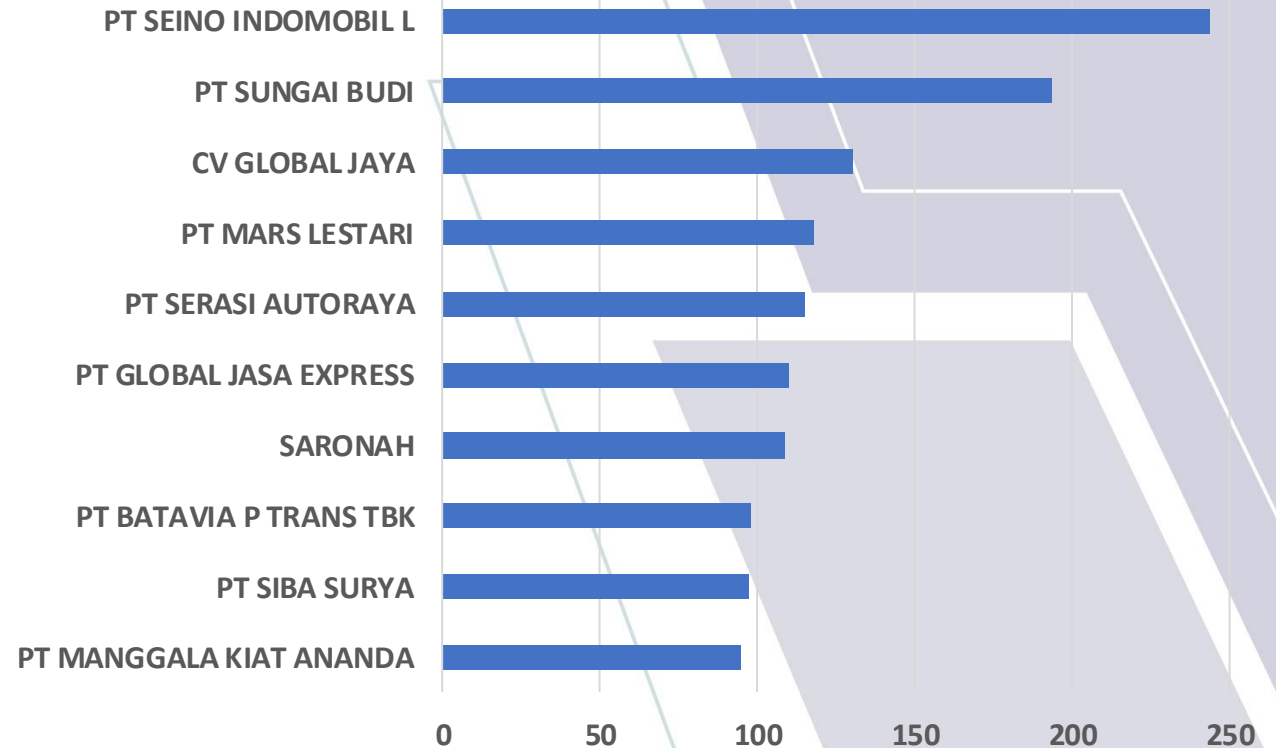
- 1 Pelanggaran Terbanyak
Sumatera Selatan (72%)
- 2 Surat Terkirim Terbanyak
Sumatera Selatan (60%)
- 3 Konfirmasi Tertinggi
Jabodetabek / Dir. LLJ (33%)



DAFTAR PELANGGARAN PERUSAHAAN ANGKUTAN BARANG

Berdasarkan Data Uji Coba Terbatas Periode 27 Januari S.D 3 Mei 2026

NO	NAMA PEMILIK TRUK PELANGGAR DOKUMEN DAN OVERLOAD	FREKUENSI PELANGGARAN
1	PT SEINO INDOMOBIL L	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 P TRANS TBK	98
9	PT SIBA SURYA	97
10	PT MANGGALA KIAT ANANDA	95
T O T A L		1310



Berdasarkan jumlah **surat konfirmasi** yang telah dikirimkan kepada pemilik kendaraan, telah dilakukan analisis dan identifikasi terhadap perusahaan dengan tingkat pelanggaran tertinggi. Hasilnya menunjukkan terdapat **10 (sepuluh) perusahaan** yang memiliki frekuensi pelanggaran paling dominan, baik terkait **pelanggaran dokumen** maupun pelanggaran **daya angkut (overload)**.



Rencana Mitigasi Quick Win ETLE ODOL

1. Pendekatan Mitigasi

1. Pendekatan mitigasi dilakukan dengan memulai dari titik paling siap, dan diperluas secara bertahap

2. Penekanan

2. Penekanan dilakukan pada lokasi yang sudah ada, dan diperluas secara bertahap

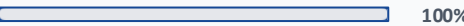
3. Kesimpulan

3. Kesimpulan: Quick Win Tetap Dapat Dijalankan Secara Terkendali

1. Pendekatan Mitigasi

UPPKB (WIM)

3 dari 13 UPPKB terintegrasi WIM siap menjadi titik deteksi di bulan Juni 2026



Kawasan Industri

2 Kawasan Industri siap menjadi titik deteksi di bulan Juni 2026



Integrasi BUJT JM dan HK

Integrasi BUJT JM dan HK siap untuk menjadi titik deteksi di bulan Juni 2026



2. Penekanan

Spionam

KIR/BLUe

NIB/Izin Usaha

3. Kesimpulan

UU 22 / 2009

PP 80 / 2012

PP 28 / 2025



Kesimpulan: Quick Win Tetap Dapat Dijalankan Secara Terkendali

Strategi mitigasi harus diarahkan untuk memastikan Quick Win tetap berjalan : focus pada lokus siap operasi, pastikan enforcement menghasilkan efek jera dan memaksimalkan paying hukum yang sudah ada



KERANGKA PENEGAKAN HUKUM ODOL (Over Dimension Over Loading)





Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan

Pada Bagian Lampiran II PM 60 Tahun 2019, Telah ditentukan batas usia kendaraan yakni maksimal 20 (duapuluh) tahun semenjak kendaraan diproduksi.

PM 60 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan
Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di
Jalan

Lampiran II

1. STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN BARANG UMUM

NO	JENIS	URAIAN	FUNGSI	INDIKATOR	NILAI/UKURAN/ JUMLAH	KET
1.	KESELAMATAN					
1)	Kondisi Pengemudi	Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental	Sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat	Sehat	Surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 6 (enam) bulan sekali	
2)	Kompetensi Pengemudi	Pengemudi memiliki pengetahuan mengenai rule pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan	Pengemudi mengerti etika berlalu lintas	Telah mengikuti pelatihan	Mengikuti pelatihan paling sedikit 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun	
3)	Jam istirahat Pengemudi	Pengemudi wajib istirahat paling lama 15 (lima belas) menit setelah mengemudikan kendaraan selama 2 (dua) jam berturut-turut	Untuk menjaga kondisi pengemudi tetap prima	Kondisi pengemudi prima	Ditangkap jam istirahat pengemudi	

4)	Lampu senter	Alat bantu penerangan	Sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) unit	
5)	Fasilitas Kesehatan	Berupa kotak Pertolongan pertama Pada Kecelakaan (P3K)	Digunakan untuk penanganan darurat kecelakaan	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) kotak Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) berisi: 1. kassa steril; 2. plester perekat; 3. anti septic; dan 4. gunting tajam.	
6)	Pintu dan/atau jendela darurat	Berupa pintu dan/atau jendela darurat yang memungkinkan akses pada saat terjadi kecelakaan	Sebagai pintu keluar darurat pada saat terjadi kecelakaan atau kebakaran	Ketersediaan	Harus tersedia di setiap kendaraan	
7)	Pintu keluar dan/atau masuk penumpang	Pintu keluar dan atau masuk penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan	Untuk menjamin keselamatan penumpang	Ketersediaan dan Berfungsi	Dapat berfungsi dengan baik	
8)	Ban	Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir	Untuk menjamin keselamatan	Ban depan yang terpasang bukan vulkanisir	Ban depan tidak vulkanisir	

9)	Alat pembatas kecepatan	Alat pembatas kecepatan yang dipasang pada kendaraan angkutan umum	Untuk mengendalikan kecepatan	Terpasangnya alat pembatas kecepatan	Terpasang	
10)	Alat pemadam api Portable (APAR)	Tabung pemadam api yang wajib diletakkan di dalam kendaraan.	Memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran	Ketersediaan	Paling sedikit 1(satu) tabung pemberiwarna mencolok/ reflektif dengan berat yang disesuaikan oleh peruntukannya.	
11)	Alat pemantul cahaya tambahan/ Reflektor	Alat berupa stiker yang dapat memantulkan cahaya atau bersifat Retro Reflektif yang dipasang di bagian tertentu di kendaraan.	keselamatan	Terpasang alat pemantul cahaya tambahan pada bagian tertentu di kendaraan	Terpasang	
12)	Umur kendaraan	Batas maksimal umur kendaraan yang diizinkan untuk beroperasi.	Untuk mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang dalam pelayanan.	Umur maksimal.	Paling tinggi 20 (duapuluh) tahun.	

9) Alat pembatas kecepatan	Alat pembatas kecepatan yang dipasang pada kendaraan angkutan umum	Untuk mengendalikan kecepatan	Terpasangnya alat pembatas kecepatan	Terpasang	
10) Alat pemadam api Portable (APAR)	Tabung pemadam api yang wajib diletakkan di dalam kendaraan.	Memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran	Ketersediaan	Paling sedikit 1(satu) tabung pemberiwarna mencolok/ reflektif dengan berat yang disesuaikan oleh peruntukannya.	
11) Alat pemantul cahaya tambahan/ Reflektor	Alat berupa stiker yang dapat memantulkan cahaya atau bersifat Retro Reflektif yang dipasang di bagian tertentu di kendaraan.	keselamatan	Terpasang alat pemantul cahaya tambahan pada bagian tertentu di kendaraan	Terpasang	
12) Umur kendaraan	Batas maksimal umur kendaraan yang diizinkan untuk beroperasi.	Untuk mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang dalam pelayanan.	Umur maksimal.	Paling tinggi 20 (duapuluh) tahun.	