

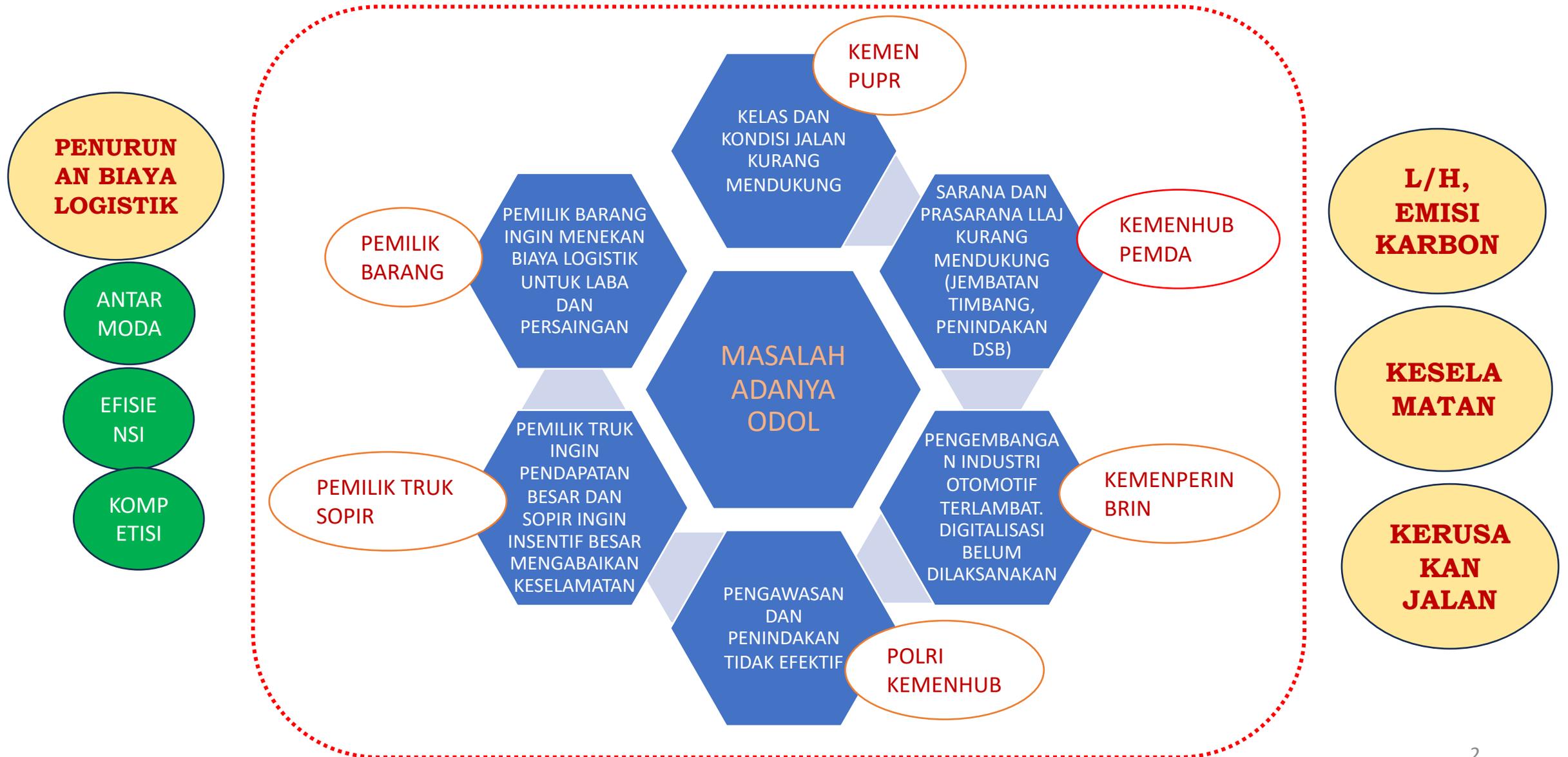
Policy Paper

PEMBATASAN KENDARAAN *OVER* *DEMENSION OVERLOAD (ODOL)*

Jakarta, Agustus 2024

PH&H, *Public Policy Interest Group*

MASALAH ODOL DAN BANYAKNYA PEMANGKU KEPENTINGAN



K/L YANG BELUM FOKUS PADA PENANGANAN ODOL-1

K/L	EVALUASI DALAM PENANGANAN ODOL
Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR)	Belum memprioritaskan peningkatan kekuatan jalan untuk peningkatan tekanan gandar truk, dan peningkatan kelas jalan terutama pada pabrik/gudang asal dan tujuan barang yang diangkut ODOL
Kementerian Perhubungan/Pemda	Banyak hal yang belum dilaksanakan oleh Kemenhub, a.l: <ul style="list-style-type: none">▪ Menyusun satu regulasi ODOL,▪ Menyusun master plan penanganan ODOL, tanpa diskriminasi dan tahapan yang jelas▪ Koordinasi membangun sistem informasi truk▪ Inisiatif membangun sistem izin pelampauan batas muatan dengan membayar▪ Mendorong penyusunan Sistem Informasi serta <i>dash board</i> di Kemenhub,▪ Koordinasi penindakan dan pengawasan dengan Polri dan Dinas Perhubungan di Pemda, serta inovasi dalam perizinan ODOL dsb
Kementerian Perindustrian dan industri otomotif (pabrik, karoseri, bengkel)	<ul style="list-style-type: none">▪ Kurang mendorong peningkatan teknologi truk yang memungkinkan daya angkut truk tanpa melanggar batas regulasi, misal: gandar yang bisa diangkat jika tak diperlukan, bahan yang lebih ringan, kendaraan listrik yang lebih ringan dengan daya muat yang sama, menambah jumlah gandar dengan aman dsb▪ Industri otomotif di samping tidak mendapat dukungan yang memadai juga kurang memiliki inisiatif dalam penggunaan teknologi

K/L YANG BELUM FOKUS PADA PENANGANAN ODOL-2

K/L	EVALUASI DALAM PENANGANAN ODOL
Kementerian Perindustrian dan industri otomotif (pabrik, karoseri, bengkel)	<ul style="list-style-type: none">▪ Kurangnya edukasi, perhatian dan pengawasan pemerintah cq Kemenperin dalam Industri Karoseri yang <i>over design</i>▪ Kurang mengembangkan teknologi, disain bahkan mengabaikan Uji Tipe
BRIN (d/h Kemenristek)	Belum memprioritaskan pengembangan Sistem Informasi berbasis digital <i>Data Centre</i> yang terhubung dengan sistem pada: Jembatan Timbang, Kamera dan Pintu pemantauan. serta digabungkan dengan sistem di Jalan Raya lainnya, misal digabungkan dengan Rencana <i>multi lane free flow (MLFF)</i>
Polri/Pemda	Belum melaksanakan penindakan OJOL secara efektif karena lemahnya koordinasi dengan Dinas LLAJ, belum menerapkan e-tilang, serta kelemahan aparat

PERUSAHAAN EKSPEDISI/LOGISTIK/PEMILIK TRUK MEMENTINGKAN VOLUME ANGKUT DAN PENDAPATAN DIBANDING KESELAMATAN

- Produsen/Pabrikan/Pemilik Barang mementingkan penurunan Biaya Logistik, supaya dapat meningkatkan daya saing di pasar. Keselamatan perjalanan bukan urusan pemilik barang
- Perusahaan Logistik/Ekspedisi/Pemilik Truk, mementingkan pendapatan dan laba besar atas armadanya, namun mengabaikan keselamatan
- Melakukan modifikasi sendiri atau oleh sembarang bengkel sesuai permintaan Pemilik Truk tanpa pengetahuan yang memadai atas teknologi otomotif dan mengabaikan Uji Tipe Kementerian Perhubungan
- Sopir Truk memikirkan insentif yang akan didapat dengan truk ODOL demi uang sehingga mengabaikan keselamatan.



BIAYA LOGISTIK INDONESIA YANG DITANGGUNG PEMILIK BARANG SAAT INI MEMANG TINGGI DAN DIDOMINASI BIAYA ANGKUTAN DARAT

1. Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Indonesia menilai, **biaya logistik di Indonesia yang mencapai 27% dari total PDB** atau senilai Rp 1.820 triliun per tahun merupakan biaya logistik paling tinggi di dunia. Biaya logistik di Indonesia jauh lebih tinggi dibandingkan dengan Malaysia yang hanya 13%, serta AS sebesar 9.9%, Jepang 10.6%, KorSel 16.3%, Singapore 8%, Thailand 20%, dan Vietnam 25%. Sumber: *Annual Logistik Report*
2. Menurut Lembaga Pengkajian Penelitian dan Pengembangan Ekonomi (LP3EI) Kadin, Ina Primiana, biaya logistik itu terbagi dalam biaya penyimpanan sebesar Rp. 546 triliun, **biaya transportasi Rp. 1.092 triliun**, dan biaya administrasi sebesar Rp. 182 triliun Sumber: Kemenhub.go.id
3. Biaya Logistik di Indonesia masih tergolong mahal yang mencapai **27% dari produk domestik bruto (PDB)** tersebut dapat dirinci: 8,9% merupakan biaya inventori, **8,5%, biaya transportasi darat**, 2,8%, biaya transportasi laut, 2,7% biaya administrasi, dan 0,8% biaya lainnya. Sumber: Kementerian Keuangan

KONSEKUENSI PENERAPAN ZERO ODOL PER 1 JANUARI 2023

JIKA DIBERLAKUKAN

- 1. Penurunan kapasitas angkut.** Kapasitas angkut disesuaikan dengan JBI (Jumlah Beban yang Diizinkan) di KIR.
- 2. Peningkatan populasi kendaraan.** Pertambahan jumlah truk sebanyak 60,3%.
- 3. Peningkatan level kemacetan.** Peningkatan volume kendaraan mengakibatkan jalan raya menjadi lebih macet. Selain itu, hasil Simulasi Vissim, pada kondisi ODOL 0% panjang antrian truk masuk ke pabrik/gudang sudah sampai di ruas jalan utama.
- 4. Peningkatan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).** Terjadi peningkatan biaya angkutan dalam Rp/Ton.Km sebesar 149,8% (asumsi BBM Bersubsidi – Bio Solar). Jika menggunakan BBM tidak bersubsidi, maka akan lebih naik lagi 1,5 kali lipatnya.
- 5. Harga barang komoditas menjadi lebih mahal.** Harga akhir di level pembeli menjadi lebih tinggi, karena meningkatnya biaya distribusi. Lonjakan biaya distribusi akan dapat diminimalisir jika terjadi integrasi antarmoda.

JIKA TIDAK DIBERLAKUKAN

- **Penurunan biaya distribusi.** Terjadi penghematan sebanyak 2.204 Triliun Rupiah/Tahun.
- **Risiko kerusakan infrastruktur jalan.** Hampir semua nilai MST (Muatan Sumbu Terberat) truk ODOL masih di bawah beban yang mampu ditanggung Kelas Jalan-nya, kecuali truk tronton. Untuk tronton, bahkan jika tidak ODOL pun nilai MST-nya adalah 12 ton (di atas beban Kelas Jalan I, yaitu 10 ton).
- **Penurunan keselamatan di jalan raya.** Persentase kecelakaan truk ODOL terhadap total jumlah kendaraan angkutan barang yaitu 0,2%.

Hal ini memberikan andil pembenaran atas pelanggaran yang dilakukan ODOL oleh Produsen/Pemilik Barang/Pemilik Truk, sementara di sisi lain pemegang kebijakan terkait dan aparat pengawasan juga tidak mengindahkan kepentingan mereka

Sumber: Institut Transportasi dan Logistik, Trisakti

PENGAWASAN DAN PENINDAKAN ADALAH KUNCI TERPENTING DALAM PENANGANAN ODOL

Atas pelanggaran yang dilakukan oleh Truk dengan melebihi batas dimensi, batas berat muatan, kelengkapan dokumen, persyaratan teknis, pelanggaran kelas jalan dsb diikuti oleh aparat yang seharusnya mengawasi dan menindak tetapi tidak dilaksanakan, sehingga merupakan lingkaran setan yang tidak berujung.

Pelanggaran yang terjadi setelah pelanggaran ODOL, pada umumnya, adalah pemerasan, penyupaan, pemalsuan dokumen, penyalahgunaan wewenang, penggelapan. Sehingga penertiban ODOL sangat sulit dilakukan karena pelanggaran berantai

Tindakan yang dapat dilakukan haruslah dengan penegakan hukum (gakum) berdasarkan regulasi yang jelas. Edukasi dan sosialisasi secara sistematis untuk membangun kesadaran semua pihak: Produsen/Pemilik Barang, Pengusaha Logistik/Ekspedisi/Pemilik Truk, dan Aparat Pemerintah. Lakukan penindakan yang tegas dengan sanksi yang jelas. Namun hal ini ternyata sangat sulit dilaksanakan, sehingga harus dimulai dari Pemegang Kebijakan Kunci yang tegas dan dihormati.



TRUK ODOL DITINDAK KARENA MELAMPAUI BATAS YANG DITETAPKAN SIAPA YANG PALING BERTANGGUNG JAWAB?

Keberadaan ODOL adalah melanggar peraturan:

1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ) Pasal 282,
2. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Pengendalian dan Pengawasan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor yang Melanggar Batas-Batas dan/atau Tata Cara Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor. Pelanggaran yang dilakukan ODOL pada umumnya adalah pelanggaran batas Kelas jalan (PP 79 Tahun 2013)

Siapa yang bertanggungjawab atas pelanggaran oleh ODOL? Produsen/Pemilik barang, Perusahaan Logistik/Pemilik Truk atau Sopir? Tidak dapat didefinisikan dengan jelas dan berbeda antara satu kasus pelanggaran dengan kasus lainnya. Produsen/Pemilik Barang ingin ongkos logistik yang lebih murah karena memang mahal dan mencapai 27% dari *best practice* kurang dari 5%. Perusahaan Logistik ingin dengan biaya yang lebih murah mendapatkan pendapatan yang lebih besar. Sopir ingin mendapatkan tambahan insentif pada penghasilannya. Pada kenyataannya yang akhirnya ditindak adalah pemilik SIM (Sopir) dan Pemilik STNK (Perusahaan Pemilik Truk)

PENGATURAN DIMENSI DAN BERAT MUATAN DI BEBERAPA NEGARA DAN INDONESIA

NEGARA	DIMENSI			BERAT MUATAN
	PANJANG (M)	TINGGI (M)	LEBAR (M)	
AS	23.5 (rata-rata)	4.15 (rata-rata)		10-12 Ton per sumbu
EROPA	18.75 (rata-rata)	4 (rata-rata)	2.55 (rata-rata)	9-11 Ton per sumbu
AUSTRALIA	19 (rata-rata)	4.3 (rata-rata)	2.50 (rata-rata)	Tergantung Neg Bagian
INDONESIA (UU No 9 Th 2009 Ps 19/PP 30 Th 2021 LLAJ, Ps 32)	Klas 1: 18/18	4.2/4.2	2.50/2.55	10/10 Ton per sumbu
	Klas II: 12/12	4,2/4.2	2.55/2,5	8/8 Ton Per Sumbu
	Klas III: 9/9	3.5/3.5	2.10/2.2	8/8 Ton per Sumbu
	Klas Khusus; 18/-	4.2/-	2.50/-	10/- Ton per sumbu

Secara umum batasan kendaraan di Indonesia tinggi dan panjang kendaraan relatif sama. Berat muatan total maupun per sumbu Indonesia batasan sedikit lebih rendah. Secara umum di negara maju jumlah sumbu kendaraan lebih banyak dan dapat diangkat apabila tidak dibutuhkan. Di samping itu pelampauan batas truk dimungkinkan dengan izin dan membayar atas pelampauan batas tersebut Selain itu terdapat perubahan dimensi antara UU LLAJ dengan PP yang tahunnya lebih akhir. Dapatkah PP mengubah UU?

BEBERAPA CATATAN UNTUK KEBIJAKAN ODOL DI EROPA-1

Revisi Regulasi ke Arah Lingkungan Hidup dan Ekonomi

- 1. These HDVs play a key role in transporting goods and people, which in turn enables trade, economic growth and employment. In 2020, the road freight transport sector represented more than 53% of all the goods transported within the EU,*
 - 2. HDVs are responsible for 28% of road transport greenhouse gas emissions,*
 - 3. The common standards set by the directive aim mainly at ensuring the free movement of goods and fair competition among road transport operators within the Single Market. They also improve road safety and prevent damage to road infrastructure. The directive also supports the deployment of zero-emission vehicles and energy-efficient solutions, such as aerodynamic cabs, and facilitates intermodal transport.*
- Kendaraan dengan dimensi dan muatan besar disebut *Heavy Duty Vehicle (HDV)*, tidak disebut ODOL karena **tidak over dari regulasi termasuk izin yang diberikan.**
 - **HDV** bertanggungjawab atas 28% polusi jalan raya
 - Regulasi EU menempatkan HDV memainkan **peran kunci dalam mengangkut barang dan orang**, yang pada gilirannya memungkinkan **perdagangan, pertumbuhan ekonomi, dan lapangan kerja**
 - **Standar yang di set dan menjadi regulasi** adalah untuk: **1) menjamin pergerakan barang dengan bebas dan 2) kompetisi yang fair** serta **3) memperbaiki keselamatan dan 4) kerusakan infrastruktur jalan** serta **5) energi yang efisien**, emisi nol, kabin aerodinamis dan **6) fasilitas untuk antar moda**

BEBERAPA CATATAN UNTUK KEBIJAKAN ODOL DI EROPA-2-HDV Berperan Sangat Penting

- Cumulatively, between 2025 and 2050, the revision will help reduce CO₂ emissions by 27.8 million tonnes (1.2% of the CO₂ emissions from freight transport). This reduction in CO₂ emissions is driven by the higher use of zero-emission HDVs (in tonne-kilometres), the shift from road-only to intermodal transport and the decrease in the number of trips by both conventional diesel vehicles and zero-emission vehicles (thanks to the increased payload, whereby the same amount of cargo can be carried by fewer trips). The external cost savings for CO₂ emissions are estimated at €3.5 billion (expressed as present value over 2025-2050). Those for air pollutant emissions are estimated at €2.1 billion, and those for noise emissions at €0.7 billion
- Intermodal transport options are essential for a sustainable and efficient transport system. HDV sector complements rail and waterborne transport, which can be used together to increase efficiency: **rail and waterborne for long-distance transport and HDVs for first and last-mile deliveries.**
- **By allowing HDVs to carry more cargo**, they can be used to transport cargo to and from rail depots and ports, thereby improving overall efficiency. This approach will also help to reduce congestion and emissions on the roads
- Pengurangan emisi akan menghemat biaya logistic. **Menggunakan HDV akan mengurangi emisi dan memudahkan antar moda**
- **HDV dapat mengangkut lebih banyak akan meningkatkan efisiensi keseluruhan antar moda dengan KA dan Pelabuhan sehingga mengurangi kemacetan dan emisi**

BEBERAPA CATATAN UNTUK KEBIJAKAN ODOL DI EROPA-3- Untuk Mencapainya HDV Malah Akan Ditingkatkan

- Tujuan utama dari revisi direktif tersebut adalah untuk: menghapus hambatan peraturan dan teknis dan memberikan insentif yang lebih kuat untuk penggunaan teknologi nol-emisi dan perangkat hemat energi di sektor HDV; memfasilitasi operasi antar moda; **mengklarifikasi aturan tentang penggunaan HDV yang lebih panjang dan/atau lebih berat dalam operasi lintas batas; membuat penegakan hukum menjadi lebih efektif dan efisien.**
(https://ec.europa.eu.translate.google.com/commission/presscorner/detail/en/qanda_23_3770?_x_tr_sl=en&_x_tr_tl=id&_x_tr_hl=id&x_tr_pto=sc&_x_tr_hist=true)
- **Beberapa hal yang akan dievaluasi:**
 1. **Panjang dan berat akan dinaikkan** untuk fasilitas antar moda
 2. **Proses permohonan izin akan disederhanakan**
 3. **Kontrol minimum dengan penimbangan dan deteksi ketika kendaraan bergerak**
 4. HDV nol emisi (aerodinamis, mesin lebih ringan dsb), **maka batas berat akan ditambah 4 ton dari 40 ton menjadi 44 ton**

Semua langkah ini **diharapkan dapat mengurangi konsumsi energi sebesar 12 juta ton setara minyak selama periode 2025-2050**

BEBERAPA CATATAN UNTUK KEBIJAKAN ODOL DI EROPA-4

Peningkatan HDV dengan Meningkatkan Keselamatan

- **What is the expected impact on road safety?**
- The Weights and Dimensions Directive includes technical and monitoring requirements designed to ensure the safety of all road users. By enforcing these requirements, we can ensure that HDVs operate safely and efficiently on the road network.
- EMS combinations are usually only allowed on certain routes. They normally comprise high-capacity roads bypassing urban centres, thereby avoiding contact with vulnerable road users like pedestrians and cyclists. The special requirements for EMS transport also mean that operators typically deploy newer vehicles equipped with the latest safety systems, operated by especially skilled, experienced and trained drivers, improving overall safety.
- The (mandatory) use of modern technology, such as emergency braking systems, stability control, side cameras and lane-keeping systems can also improve the safety of both HDVs and EMS operations.
- Regulasi diarahkan pada dimensi dan bobot akan memasukkan **teknis dan monitoring yang menjamin keselamatan seluruh pengguna jalan**, sehingga HDV dapat beroperasi **secara aman dan efisien**
- Teknologi EMS diarahkan untuk meningkatkan kapasitas antar kota dan menghindarkan dari pengguna jalan yang rentan seperti pejalan kaki dan pesepeda. EMS diarahkan menggunakan **Sistem Keselamatan** terbaru, dioperasikan oleh **pengemudi yang lebih ahli, terlatih dan berpengalaman dan memperbaiki seluruh aspek keselamatan**
- **Keharusan** menggunakan Sistem Rem Darurat, Kamera Samping and Sistem agar tetap pada jalur

KESIMPULAN PENYEBAB TERJADINYA ODOL

1. **Tumpang tindih regulasi dan penanggungjawab** kebijakan
2. **Ketidak jelasan penanggungjawab ODOL:** Pemilik Barang, Pemilik Truk, atau Sopir
3. Pengawasan dan Penindakan (PM No. 134 Tahun 2015) untuk **uji tipe dan penimbangan tidak dilaksanakan dengan benar**
4. **Kebijakan yang tidak komprehensif**, tidak jelas tahapannya dan lemah dalam pelaksanaan serta pengawasannya
5. **Pemegang kebijakan** kurang mendengarkan **pendapat: akademisi, pakar dan masyarakat** untuk penanganan ODOL
6. **Lemahnya** integritas, keterbatasan jumlah petugas, keterbatasan sarana dan prasarana, lemahnya pengawasan, serta sistem administrasi yang ketinggalan jaman pada **aparatus pemerintahan**
7. **Produsen dan Pemilik Barang** yang hanya memburu efisiensi, rendahnya biaya logistic (yang memang tinggi), perang harga, tidak adanya SOP dan pengawasan internal, rendahnya kesadaran akan keselamatan, pendapat bahwa hukum bisa diakali
8. **Industri kendaraan dan Pemilik Truk** tidak memprioritaskan reka yasa truk yang aman, tidak melanggar regulasi, efisien serta mengabaikan Uji Tipe
9. **Asosiasi** kurang memberikan arahan, pembinaan, keteladanan serta kode etik
10. Regulasi tidak koordinatif antara Kementerian Perhubungan – Kementerian Perdagangan – Kementerian Perindustrian dan POLRI (Korlantas)

REKOMENDASI PENANGANAN ODOL-1

1. Masalah ODOL harus diselesaikan secara **holistik mulai dari kebijakan, regulasi, perencanaan, edukasi/sosialisasi, pencegahan dan penindakan**
2. Evaluasi dan atur kembali semua regulasi terkait ODOL. Pertimbangkan **merevisi UU LLAJ No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan PP No. 30 Tahun 2021 serta membatalkan peraturan perundangan lainnya**
3. Kebijakan pemberian izin terbatas dengan ambang batas oleh **Satu Otoritas**, apabila ada permohonan truk melampaui batas dimensi dan berat muatan harus **membayar resmi dan masuk kas negara**
4. Modernisasi **Sistem Informasi ODOL dengan teknologi berbasis digital secara nasional** dengan membangun *Data Centre* yang terhubung dengan sistem pada: Jembatan Timbang, Kamera dan Pintu pemantauan. (Togar Sianipar: Sisretna: Sistem Identifikasi dan Registrasi Truk Nasional) serta digabungkan dengan system di Jalan Raya lainnya, misal digabungkan dengan Rencana *Multi Lane Free Flow (MLFF)*
5. Kembangkan Sistem Perizinan terbatas atas truk yang melampaui batas dimensi dan berat muatan **serta aplikasinya yang terhubung ke Data Centre melalui dashboard yang dapat diakses publik**

REKOMENDASI PENANGANAN ODOL-2

7. Secara bertahap ditetapkan satu **master plan yang jelas untuk meningkatkan tekanan gandar jalan, dan menaikkan kelas jalan**
8. Merencanakan perizinan, membangun Pabrik dan Gudang **hanya di sisi kelas jalan yang sesuai dan membangun *Logistic Centre, Industrial Park* dilengkapi Kelas Jalan dan tekanan gandar yang sesuai**
9. Mempelajari, mengevaluasi sistem yang berlaku atas ODOL dan perizinan pelampauan batasnya **yang berlaku di negara lain serta penerapannya yang disesuaikan dengan kondisi di Indonesia**
10. Menyusun kebijakan untuk pelaksanaan **rekayasa industri truk, pabrik, karoseri, bengkel** untuk menaikkan berat muatan tanpa menambah beban pada jalan
11. Tindakan **penertiban ODOL dilaksanakan secara bertahap**, tidak diskriminatif (misal hanya untuk barang tertentu) dengan **tahapan sesuai pencapaian rekomendasi No. 1 sampai No. 9 dengan menetapkan Master Plan/Peta jalan yang jelas dan disepakati semua pihak terkait dan dikoordinasikan oleh Kementerian Koordinator Marinvest atau Polhukam untuk koordinasi dengan Kementerian Perhubungan-Kementerian Perindustrian-Kementerian Perdagangan- POLRI**
12. Dibanding kebijakan **diskriminatif dengan larangan ODOL untuk barang tertentu, kebijakan zero odol dimulai dari ruas jalan tertentu akan lebih bijaksana**

Terimakasih

