



E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

<http://epaper.dpr.go.id>

Judul : Tilang Elektronik Telah Berlaku, Pengusaha Angkutan Minta Regulasi Diselaraskan Dulu
Tanggal : Selasa, 01 September 2026
Surat Kabar : Kompas
Halaman : 10

Sistem tilang eletronik telah tersebar di 51 titik pantau yang terdiri dari 26 titik di jembatan timbang dan 25 titik pantau di ruas jalan tol.

Oleh Yosepha Debrina Ratih Pusparisa

JAKARTA, KOMPAS — Kementerian Perhubungan telah memberlakukan sistem penegakan hukum lalu lintas berbasis teknologi kamera pengawas atau ETLE. Namun, pengusaha angkutan logistik mengingatkan pentingnya standardisasi dan sinkronisasi regulasi agar tak merugikan pengusaha sepihak.

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mulai memberlakukan electronic traffic law enforcement atau ETLE Hub pada Senin (10/8/2026). ETLE Hub atau semacam tilang elektronik merupakan sistem rekam elektronik untuk mencatat pelanggaran lebih dimensi dan lebih muatan.

Sistem digital tersebut dirancang terintegrasi guna menghubungkan berbagai sumber data dan mendukung implementasi nol dimensi dan muatan berlebih (zero over dimension over loading/ODOL) pada 2027.

Menanggapi penerapan ini, Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) Gemilang Tarigan mengemukakan, pihaknya sedang memantau program ini. Penerapan ETLE di jalan dapat menjadi tantangan besar jika aturan di lapangan belum sinkron, terutama terkait perizinan dan buku KIR (rangkai uji kelayakan teknis kendaraan bermotor) yang telanjur dikeluarkan.

"Efektivitasnya dalam menertibkan ODOL sangat bergantung pada standardisasi yang jelas agar sistem otomatis ini tidak justru merugikan pengusaha akibat ketidakonsistenan regulasi. Sekarang masih tahap pemantauan," tutur Gemilang saat dihubungi di Jakarta, Senin (31/8/2026).

Dengan realisasi ini, jangan sampai pengusaha menjadi korban akibat ketidakonsistenan aturan, seperti masalah buku KIR dan izin yang sudah diterbitkan, tetapi ada kesalahan penghitungan.

"Kami menekankan pentingnya national vehicle design standard agar standardisasi kendaraan dan perizinannya jelas sejak awal sehingga tidak menjadi bumerang saat diawasi sistem otomatis, seperti ETLE. Tujuan kami adalah mencapai zero ODOL melalui desain kendaraan yang aman dari awal, bukan hanya sekadar penindakan di jalan," ujar Gemilang.

Sebelumnya, pemerintah telah meluncurkan ETLE Hub pada Senin (10/8/2026) karena persoalan ODOL yang belum tuntas hingga kini. Keselamatan dan kondisi infrastruktur transportasi selalu menjadi perhatian khusus. ETLE Hub diharapkan menertibkan angkutan logistik yang terindikasi muatan dan dimensi berlebih.

"ETLE Hub bukan sekadar penggunaan kamera untuk menangkap pelanggaran. Sistem ini kami bangun untuk mengintegrasikan pengawasan kendaraan angkutan barang berbasis data, mulai dari identitas dan data teknis kendaraan, hasil penimbangan, uji berkala, hingga perizinan perangkutan," ujar Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub Aan Suhanan.

Sistem ini bertujuan mengawasi pergerakan angkutan logistik secara lebih sistematis, terukur, dan akuntabel. ETLE Hub dibangun sebagai ekosistem yang menghubungkan berbagai perangkat dan sumber data dalam sektor transportasi darat.

"Yang kami lakukan adalah mendigitalisasi proses yang selama ini telah berjalan secara manual. Bedanya, dengan ETLE Hub, prosesnya menjadi lebih cepat, konsisten, transparan, dan dapat diintegrasikan dengan berbagai sistem lainnya," kata Aan.

Kemenhub ingin mengubah pola pengawasan kendaraan ODOL yang selama ini begitu bergantung pada pemeriksaan fisik dan keberadaan petugas di lapangan. Dengan rekam elektronik ini, pengawasan dinilai akan lebih sistematis, berbasis data, dan dapat dilakukan secara berkelanjutan.

"Jumlah kendaraan angkutan barang yang beroperasi sangat besar, sementara jumlah petugas dan titik pemeriksaan tentu memiliki keterbatasan. Dengan digitalisasi, kapasitas dan jangkauan pengawasan dapat diperluas tanpa seluruhnya bergantung pada penambahan personel," tutur Aan.

Saat ini, ETLE Hub tersebar di 51 titik pantau yang terdiri dari 26 titik di lokasi unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB) atau jembatan timbang dan 25 titik pantau di sejumlah ruas jalan tol.

Pengembangan akan terus dilakukan hingga mencapai 63 titik pantau di jembatan timbang dan 15 titik pantau dengan teknologi weigh in motion (WIM). WIM merupakan teknologi sistem penimbangan bergerak guna mengukur berat dan beban gandar (poros) kendaraan saat armada sedang berjalan.

Sopir kendaraan angkutan barang yang melanggar akan diberi peringatan atau teguran sekaligus sosialisasi menuju zero ODOL 2027. Pihak yang melanggar dokumen pemenuhan laik jalan akan dikenai sanksi sesuai ketentuan berlaku.

Untuk saat ini, Aan melanjutkan, ETLE Hub akan difokuskan pada angkutan barang, baik umum maupun khusus. Namun, pemerintah akan mengembangkan sistem ini sehingga cakupan pengawasan dapat diperluas pada angkutan orang, khususnya bus.

Dalam konteks angkutan orang, sistem dapat dikembangkan untuk memperkuat pengawasan bus terhadap persyaratan teknis dan laik jalan, uji berkala, perizinan, serta ketentuan operasional angkutan orang.

Dalam kesempatan yang sama, Menhub Dudy Purwagandhi mengemukakan, penanganan ODOL perlu dilakukan konsisten dan menyeluruh. Pengawasan tetap diperlukan di lapangan. Pertumbuhan jumlah kendaraan dan luasnya jaringan jalan juga perlu didukung teknologi dan integrasi data yang makin baik.

ETLE Hub dikembangkan guna mendukung pelaksanaan Rencana Aksi Nasional (RAN) Penanganan Kendaraan ODOL yang melibatkan lintas kementerian/lembaga dan dikoordinasikan Kementerian Koordinator Bidang Infrastruktur dan Pembangunan Kewilayahan. Sistem ETLE Hub bisa memberi rekaman elektronik sebagai bukti atas pelanggaran kendaraan angkutan barang.

"Kendaraan yang melanggar ketentuan dimensi dan muatan memperbesar risiko kecelakaan. Mempercepat kerusakan jalan dan jembatan, mengganggu ketertiban lalu lintas, serta menimbulkan kerugian yang pada akhirnya harus ditanggung bersama," ujar Dudy.

Fokus penindakan hulu

Akademisi Institut Transportasi Logistik (ITL) Trisakti, Jakarta, Suripno, mempertanyakan aturan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub yang memiliki hak serupa dengan kepolisian. Saat menilang pengemudi, polisi dapat mewakili jaksa untuk menyalurkan ke pengadilan. Tuntutan sekaligus pembuktian itu sepaket.

"Nanti pengadilan langsung diputus oleh hakim. Jadi pengadilan untuk pelanggaran lalu lintas angkutan jalan, kan, tidak pakai jaksa. Karena itu, diwakili oleh polisi. Ada aturannya bahwa polisi mewakili jaksa untuk bawa ke pengadilan," ujarnya.

Sejauh ini, Suripno melanjutkan, PPNS belum memiliki wewenang seperti polisi. Artinya, apakah PPNS bisa ke pengadilan mewakili jaksa juga belum diketahui. Ini yang perlu dipertimbangkan dan belum jelas hingga saat ini.

Sebagai mantan Direktur Keselamatan Transportasi Kemenhub, Suripno mengatakan, masalah ODOL sejak 1979 hingga saat ini masih berorientasi pada penegakan hukum yang berada di hilir atau muara. Atas dasar itu, risiko kegagalannya besar, berkaca pada pengalaman-pengalaman sebelumnya.

"Pemerintah itu harusnya bisa membuat ekosistem supaya pelaku ODOL itu rugi. Semestinya integrasi antarmoda bisa berjalan murah dan efisien, sehingga orang bisa mengangkut tanpa perlu jauh-jauh. Jika jauh, maka bisa dialihkan ke moda lain, terutama bagi pemilik barang," tuturnya.

Sebab, saat ini, pemilik barang cenderung berjalan jarak jauh lebih memilih pakai truk karena dianggap lebih efisien dan mudah. Hal ini yang harus dibenahi pemerintah. Pembenahan dimulai ekosistem dari atas, bahkan sembilan rencana aksi penanganan ODOL belum menyentuh aspek hulu.

Sekarang ini, menurut Suripno, pemerintah semestinya bukan menindak dengan mendenda, tetapi dengan membangun ekosistem untuk membuat pengoperasian ODOL merugikan pengusaha. Tanpa perlu diawasi, mereka akan taat pada aturan.

“Kalau sistem dibenahi dari hulu, integrasi antarmoda maka ada alih moda efisien. Misalnya, dari Bogor (Jawa Barat) ke Blitar (Jawa Timur) bisa melalui rute Tanjung Priok yang diantar ke Surabaya pakai kapal. Dari situ ke Blitar naik kereta api. Biaya (logistik) lebih murah, tetapi sekarang, kan, tidak bisa,” katanya.

Menanggapi perbedaan penghitungan beban yang dikeluhkan Aprindo, Suripno menyatakan, tiap jenis kendaraan bermotor memiliki cara perhitungan yang berbeda. Standar penghitungan ditentukan pusat, sehingga semestinya hasilnya sama di mana pun dihitung. Jika ada yang berbeda, maka ada indikator yang tidak sesuai, sehingga hal ini harus diselidiki.

Pemerintah juga perlu memikirkan tindak lanjut setelah menindak pelanggaran, seperti lokasi gudang untuk penempatan muatannya. Denda akan lebih efektif jika penghitungannya per kilometer, alih-alih tidak segera ditindak dari titik awal. Namun, lagi-lagi, ketentuan ini belum ada di undang-undang (UU) sehingga pembahasan ini perlu sekalian dibahas dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pemerintah bersama DPR serta perwakilan asosiasi pengemudi logistik sepakat untuk menindak truk-truk ODOL. Penerapan program Zero ODOL itu akan berlaku mulai 2027, mundur dari rencana sebelumnya pada 2026 (Kompas.id, 5/8/2025).

Catatan: artikel ini telah di-update dengan menambahkan pernyataan dari Akademisi Institut Transportasi Logistik (ITL) Trisakti, Jakarta, Suripno.