



KLIPING PERPUSTAKAAN DPR-RI

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

Judul : Pemerintah & DPR Siapkan Sanksi Berat Sampai Denda Rp 50 Miliar
Tanggal : Senin, 05 Oktober 2026
Surat Kabar : Rakyat Merdeka
Halaman : 2

Selesaikan Masalah Truk ODOL

Pemerintah & DPR Siapkan Sanksi Berat Sampai Denda Rp 50 Miliar

PELANGGARAN kendaraan *over dimension over loading* (ODOL) bakal mendapat ancaman sanksi lebih berat jika Rancangan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUU LLAJ) disahkan. Aturan ini pun mendapat tanggapan beragam. Dalam pembahasan RUU tersebut, Pemerintah dan DPR mengusulkan sanksi pidana bagi pelanggaran ODOL berupa denda hingga Rp 50 miliar dan pidana penjara maksimal tujuh tahun.

Menteri Perhubungan Budi Purwagandhi mengatakan, penerapan sanksi nantinya tidak hanya menyasar pengemudi kendaraan. Pemilik kendaraan, operator logistik, hingga pemilik barang juga dapat menjadi subjek penerapan sanksi. "Pemerintah menyetujui usulan DPR terkait ketentuan pidana, yaitu penerapan sanksi pidana serta usulan untuk memperluas subjek penerapan sanksi terhadap tindak pidana kendaraan bermotor yang melebihi

muatan atau dimensi (ODOL)," ujar Budi dalam rapat kerja dengan Komisi V DPR, dikutip Jumat (2/10/2026). Dalam usulan tersebut, terdapat delapan kategori denda untuk pelanggaran terkait kendaraan bermotor yang memiliki muatan atau dimensi berlebih. Kategori I menetapkan denda Rp 1 juta. Selanjutnya, kategori II sebesar Rp 10 juta dan kategori III Rp 50 juta. Denda kemudian meningkat menjadi Rp 200 juta untuk

kategori IV, Rp 500 juta untuk kategori V, dan Rp 2 miliar untuk kategori VI. Sementara itu, kategori VII menetapkan denda Rp 5 miliar. Adapun kategori VIII menjadi yang tertinggi dengan denda mencapai Rp 50 miliar. Wakil Ketua Komisi V DPR Syaiful Huda menjelaskan, perluasan subjek hukum dalam kasus kendaraan barang ODOL merupakan bentuk kehadiran negara untuk melindungi sopir. Pasalnya, selama ini sopir kerap menjadi pihak yang selalu disalahkan.

"Ini melindungi sopir dari tekanan pengusaha angkutan maupun pemilik barang, yang kerap memaksa sopir untuk melebihi kapasitas," ungkap Syaiful Huda kepada *Rakyat Merdeka*, Minggu (4/10/2026). Pengamat transportasi sekaligus Dewan Penasihat Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Djoko Setijowarno, setuju dengan sanksi tegas bagi angkutan barang yang ODOL. Namun, kata dia, pelanggaran akan terus terjadi, jika tidak

diselesaikan dari sumber masalahnya. "Permasalahan di hulu adalah soal kesejahteraan para sopir. Selama pengemudi truk itu tidak sejahtera, maka akan ada masalah. Sementara, penegakan hukum itu ada di hilir," tegas Djoko saat berbincang dengan *Rakyat Merdeka*, Minggu (4/10/2026). Untuk mengetahui pandangan Syaiful Huda dan Djoko Setijowarno mengenai wacana sanksi berat bagi pelaku angkutan barang ODOL, berikut wawancaranya.

SYAIFUL HUDA
Wakil Ketua Komisi V DPR

Tujuannya Lindungi Sopir Dari Tekanan Pengusaha



Pemerintah sejalan dengan pandangan bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu, yakni agar sopir tidak menjadi pihak yang terus-menerus dikorbankan.

Boleh dijelaskan terkait usulan denda berat bagi pelanggaran angkutan *over dimension over loading* (ODOL)?
Jah, Pemerintah memang mengusulkan penerbitan sanksi pidana, termasuk penerbitan kategori denda dalam tindak pidana ODOL, pada revisi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Kategori denda dan kategori I hingga VIII mencakup pada RUU yang Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana.

Apakah benar ada denda mencapai Rp 50 juta bagi pengemudi dan pemilik kendaraan pelanggaran? Nah, denda sebesar Rp 50 juta termasuk ke dalam denda Kategori III. Denda maksimal Kategori III sebesar Rp 50 juta ini diberikan untuk beberapa pelanggaran, seperti pihak yang memiliki atau mememiliki kendaraan yang melanggar ketentuan dimensi dan beban kendaraan yang melebihi kapasitas.

Apakah besaran denda akan sama?
Pada Pasal 307, denda yang ditetapkan berbeda-beda, yaitu Rp 500 ribu saja. Untuk pelanggaran yang berat, sanksi korporasi, denda yang ditetapkan jauh lebih besar.

Berapa minimalnya?
Ya, denda minimal masuk ke Kategori IV, yaitu Rp 200 juta, hingga maksimal Kategori VII, yakni senilai Rp 5 miliar.

Lantas, siapa saja yang akan dikenakan sanksi jika dilanggar angkutan kendaraan ODOL?
Dalam usulan ini, Pemerintah menetapkan perlakuan subjek yang dikenakan sanksi melalui konsep "Rantai Tanggung Jawab" (*Chain of Responsibility*). Sanksi tidak lagi dibebankan kepada pengemudi di lapangan, tetapi juga menyasar pihak lain yang terlibat.

Boleh dijelaskan lebih lanjut siapa saja subjek baru tersebut?
Subjek baru yang dapat dikenakan sanksi meliputi pemilik barang, sesuai Pasal 277, serta pemilik kendaraan

atau korporasi sesuai Pasal 277A.

Pengamat transportasi Djoko Setijowarno menjelaskan melalui ini. Namun, dia menilai permasalahan ODOL ini harus diarahkan ke arah yang berbeda. "Kita harus memastikan bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu, yakni agar sopir tidak menjadi pihak yang terus-menerus dikorbankan. Hal ini diwujudkan melalui penerapan sanksi kepada pihak yang memiliki muatan atau dimensi berlebih. Berdasarkan Pasal 277A, pemilik kendaraan atau korporasi yang mememiliki atau mememiliki kendaraan yang melebihi dimensi dan beban akan dikenakan pidana penjara hingga tujuh tahun atau denda Kategori VII.

Apakah diharapkan dari perluasan subjek hukum dalam kasus kendaraan barang ODOL?
Ini adalah bentuk kehadiran negara untuk melindungi sopir dari tekanan pengusaha angkutan maupun pemilik barang yang kerap memaksa sopir untuk melebihi kapasitas.

DJOKO SETIJOWARNO
Pengamat Transportasi

Pelanggaran Terus Terjadi, Jika Sumbernya Bermasalah



Selama sopir tidak dipikirkan, tidak mungkin sistem seperti apa pun bisa berjalan. Sopir itu bukan robot. Nah, itu yang selalu dilupakan.

Bagaimana tanggapan Anda dengan adanya usulan denda mencapai Rp 50 juta bagi angkutan *over dimension over loading* (ODOL)?
Saya kira ini hal yang positif karena ini menunjukkan bahwa pemerintah sudah mulai memikirkan nasib para sopir. Selama ini, sopir sering dianggap sebagai pihak yang paling banyak disalahkan.

Maksudnya bagaimana?
Jadi, tak di Indonesia ini ada tiga kategori model atau tipe sopir. Nah, maknanya ada kemungkinan sopir juga bisa menjadi bagian dari masalah. Kita harus memastikan bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu, yakni agar sopir tidak menjadi pihak yang terus-menerus dikorbankan.

Terkait penegakan hukum, apa yang menjadi tantangan Pemerintah selama ini?
Menurut saya, Menteri Perhubungan memang punya peran yang sangat penting dalam memastikan bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu. Penegakan

hukum itu ada di hilir. Hal yang harus kita pastikan adalah bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu, yakni agar sopir tidak menjadi pihak yang terus-menerus dikorbankan.

Maksudnya kesejahteraan pengemudi atau bagaimana?
Ya, selama pengemudi truk itu tidak sejahtera, maka akan ada masalah. Selama ini, sopir sering dianggap sebagai pihak yang paling banyak disalahkan.

Selain itu, apakah ada yang dapat dilakukan Pemerintah?
Ya, betul. Kita harus memastikan bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu, yakni agar sopir tidak menjadi pihak yang terus-menerus dikorbankan.

Artinya, butuh kesejahteraan bagi sopir angkutan barang untuk memperbaiki sistem transportasi angkutan barang, ya?
Selain itu, kita harus memastikan bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu, yakni agar sopir tidak menjadi pihak yang terus-menerus dikorbankan.

tidak mungkin sistem seperti apa pun bisa berjalan. Sopir itu bukan robot. Nah, itu yang selalu dilupakan.

Berarti, kalau tidak sejahtera, para sopir menjadi sampingan, termasuk membawa melebihi muatan, ya?
Ya, betul. Kita harus memastikan bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu, yakni agar sopir tidak menjadi pihak yang terus-menerus dikorbankan.

Selain itu, apakah ada yang dapat dilakukan Pemerintah?
Ya, betul. Kita harus memastikan bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu, yakni agar sopir tidak menjadi pihak yang terus-menerus dikorbankan.

Artinya, butuh kesejahteraan bagi sopir angkutan barang untuk memperbaiki sistem transportasi angkutan barang, ya?
Selain itu, kita harus memastikan bahwa penindakan harus menyasar bagian hulu, yakni agar sopir tidak menjadi pihak yang terus-menerus dikorbankan.