



Perlindungan Hukum Pengemudi Daring sebagai Korban Tindak Pidana dalam Perspektif Hukum Positif Indonesia

Ahmadi Sholeh¹, Syukron Abdul Kadir²

Fakultas Hukum, Universitas Widya Mataram^{1,2}

E-mail: ahmadisholeh46@gmail.com, syukronkadir@gmail.com

ABSTRAK

Pengemudi transportasi daring kini menjadi bagian integral dalam mobilitas masyarakat urban. Masyarakat lebih banyak memilih transportasi online dikarenakan dapat diakses dimanapun dan kapanpun. Akan tetapi belum ada aturan yang secara spesifik mengatur perlindungan terhadap pengemudi daring sebagai kelompok rentan. Tidak jarang pengemudi daring menjadi korban tindak pidana seperti pencurian, penganiayaan, penipuan, bahkan pembunuhan oleh oknum penumpang atau pihak lain. Penelitian ini penting dilakukan untuk memahami secara komprehensif kedudukan pengemudi daring dalam perspektif hukum pidana, mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan perlindungan hukum, serta memberikan rekomendasi terhadap upaya perbaikan regulasi maupun implementasinya agar tercipta kepastian dan keadilan bagi pengemudi daring sebagai korban tindak pidana dalam layanan transportasi online. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi daring memiliki kedudukan hukum sebagai subjek hukum yang berhak atas perlindungan hukum, meskipun hubungan dengan perusahaan aplikasi bersifat kemitraan, bukan hubungan kerja. Tindak pidana yang sering dialami meliputi penganiayaan, pencurian dengan kekerasan, dan penipuan, namun regulasi saat ini belum secara khusus mengatur perlindungan bagi pengemudi daring. Perusahaan aplikasi memiliki tanggung jawab terbatas, sehingga menimbulkan kekosongan hukum terkait perlindungan pengemudi.

Kata kunci: pengemudi daring; perlindungan hukum; tindak pidana; transportasi *online*.

ABSTRACT

Online transportation drivers are now an integral part of the mobility of urban communities. People prefer online transportation because it can be accessed anywhere and anytime. However, there is no rule that specifically regulates the protection of online drivers as a vulnerable group. It is not uncommon for online drivers to become victims of criminal acts such as theft, persecution, fraud, and even murder by passengers or other parties. This research is important to comprehensively understand the position of online drivers from a criminal law perspective, identify obstacles faced in the implementation of legal protection, and provide recommendations for efforts to improve regulations and their implementation in order to create certainty and justice for online drivers as victims of criminal acts in online transportation services. The research method used is normative juridical with a statutory and conceptual approach. The results of the study show that online drivers have legal standing as legal subjects who are entitled to legal protection, even though the relationship with the application company is a partnership, not an employment relationship. Criminal acts that are often experienced include persecution, violent theft, and fraud, but current regulations do not specifically regulate protections for online drivers. Application companies have limited liability, creating a legal vacuum regarding driver protection.

Keywords: *online drivers; legal protection; criminal acts; online transportation.*



Pendahuluan

Transportasi saat ini menjadi kebutuhan pokok sehari-hari bagi masyarakat Indonesia. Penggunaan transportasi berkembang pesat dari waktu ke waktu, termasuk fasilitas layanan transportasi umum. Hal ini dipengaruhi oleh perkembangan teknologi yang sangat masif. Salah satunya teknologi informasi yang mempengaruhi metode pemanfaatan layanan transportasi publik yaitu transportasi berbasis aplikasi. Dengan hadirnya transportasi publik berbasis aplikasi ini sangat mempermudah masyarakat untuk menggunakan layanan dimanapun dan kapanpun dibutuhkan. Pengemudi transportasi daring kini menjadi bagian integral dalam mobilitas masyarakat urban. Masyarakat lebih banyak memilih transportasi *online* dikarenakan dapat diakses dimanapun dan kapanpun. Selain itu, rasa aman lebih dirasakan karena dapat dipantau melalui aplikasi. Melalui sistem daring (*online*), pengguna dapat memesan jasa transportasi dengan mudah, cepat, dan efisien hanya melalui perangkat *smartphone*. Namun, di balik kemajuan tersebut, muncul pula berbagai permasalahan hukum, khususnya yang menyangkut perlindungan terhadap pengemudi daring sebagai salah satu pihak yang terlibat langsung dalam aktivitas layanan transportasi *online* (Desa et al., 2025).

Tidak jarang pengemudi daring menjadi korban tindak pidana seperti pencurian, penganiayaan, penipuan, bahkan pembunuhan oleh oknum penumpang atau pihak lain. Seperti yang pernah terjadi diantaranya: 1. Tewasnya pengemudi daring yang dilindas mobil brimob saat aksi demonstrasi terkait kenaikan tunjangan anggota DPR dan pernyataan kontroversial anggota DPR yang dinilai mengacuhkan kondisi masyarakat pada 28 Agustus 2025 di Jakarta; 2. Pembunuhan pengemudi daring, pacar dari seorang pengemudi daring menjadi korban penganiayaan di Sleman pada Juli 2025; 3. Kekerasan terhadap pengemudi daring di depan UGM Yogyakarta, yang dipukuli oleh sejumlah *debt collector* ketika mengantar pesanan; 4. Seorang pengemudi daring menjadi korban begal di Bandung, pelaku menipu untuk mencuri motor secara kekerasan. Selain itu, keberadaan transportasi daring khususnya roda dua juga menimbulkan kontroversi jika ditinjau dari Pasal 47 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan belum mengakomodasi penggunaan kendaraan roda dua sebagai transportasi

angkutan umum. Hal ini juga ditegaskan dalam Pasal 23 ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan. Padahal transportasi daring roda dua menjadi transportasi utama yang dapat membantu dan menjadi pilihan masyarakat (Lestari, Bayuaji, & Setiabudi, 2023). Hal ini karena transportasi daring roda dua tarif lebih terjangkau, waktu tempuh lebih cepat, ketersediaan lebih banyak, mobilitas lebih praktis dan cocok untuk perjalanan pendek. Meskipun transportasi daring menjadi pilihan utama masyarakat, secara praktik dan berdasarkan aturan yang ada saat ini, pengemudi transportasi *online* diposisikan sebagai "mitra" atau pekerja independen, bukan sebagai pekerja formal yang terikat hubungan kerja langsung dengan perusahaan platform (misalnya Gojek, Grab, Maxim). Hal ini berarti mereka tidak otomatis mendapat perlindungan dan hak yang diatur dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan (UU13/2003 dan UU Cipta Kerja) seperti upah minimum, jaminan sosial ketenagakerjaan, jam kerja, atau pesangon secara otomatis. Padahal jika dilihat dari perkembangan transportasi saat ini, pengemudi transportasi daring berkembang menjadi mata pencaharian yang menjanjikan, memiliki penghasilan tambahan dan tidak terikat waktu kerja.

Keberadaan transportasi daring ini sebagai bentuk pemenuhan kebutuhan masyarakat. Perusahaan transportasi *online* yang awalnya hanya mencoba keberuntungan saat ini menjadi langganan masyarakat yang membuat penghasilan perusahaan ini tidak main-main. Mudahnya akses baik untuk pengemudi maupun pengguna ini sangat membantu masyarakat (Ferdian Sukmana et al., 2023). Sayangnya, sampai saat ini belum ada payung hukum yang mengatur atau memberikan perlindungan hukum bagi pengemudi transportasi daring.

Sebagai warga negara, pengemudi daring memiliki hak yang sama untuk memperoleh perlindungan hukum sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 dan peraturan perundang-undangan lainnya. Dalam konteks hukum pidana, negara memiliki kewajiban untuk memberikan perlindungan hukum kepada setiap warga negara yang menjadi korban tindak pidana, termasuk kepada pengemudi daring. Namun, dalam praktiknya, posisi pengemudi daring sering kali berada dalam situasi yang lemah secara hukum, karena hubungan kerja antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi umumnya bersifat

kemitraan (bukan hubungan kerja formal). Hal ini menimbulkan persoalan mengenai sejauh mana tanggung jawab negara dan perusahaan aplikasi dalam memberikan perlindungan hukum terhadap pengemudi daring yang menjadi korban tindak pidana.

Belum ada aturan yang secara spesifik mengatur perlindungan terhadap pengemudi daring sebagai kelompok rentan. Posisi mereka yang bukan merupakan pekerja formal (dalam relasi kerja konvensional) juga membuat perlindungan hukum mereka sering diabaikan, baik secara normatif maupun praktis. Padahal dilihat dari resiko kerja para pengemudi daring ini juga cukup besar mengingat lokasi kerja mereka yang berada di jalan raya dengan segala resikonya dan dengan jam kerja yang dapat dikatakan 24 jam, pengguna layanan yang menuntut pelayanan terbaik dengan karakteristik yang berbeda-beda. Selama ini, fokus pengaturan untuk melindungi konsumen (Lupita et al., 2019). Sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor untuk Kepentingan Masyarakat, ketentuan tersebut mengatur persyaratan keselamatan dan keamanan yang wajib dipenuhi oleh pengemudi serta perusahaan aplikasi, termasuk ruang lingkup pengaturannya. (Margarena, 2020).

Kajian yuridis normatif menjadi relevan untuk menganalisis bagaimana ketentuan hukum pidana positif di Indonesia mengatur perlindungan terhadap pengemudi daring sebagai korban tindak pidana, serta apakah regulasi yang ada sudah memberikan jaminan perlindungan hukum yang memadai. Dengan meninjau norma-norma hukum positif, baik dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2025 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana (KUHP), Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2006 jo. Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perlindungan Saksi dan Korban, serta peraturan terkait lainnya, diharapkan dapat ditemukan kejelasan mengenai bentuk perlindungan hukum pidana yang seharusnya diberikan kepada pengemudi daring.

Dengan demikian, penelitian ini penting dilakukan untuk memahami secara komprehensif kedudukan pengemudi daring dalam perspektif hukum pidana,

mengidentifikasi kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan perlindungan hukum, serta memberikan rekomendasi terhadap upaya perbaikan regulasi maupun implementasinya agar tercipta kepastian dan keadilan bagi pengemudi daring sebagai korban tindak pidana dalam layanan transportasi *online*. Oleh karena itu, penting untuk mengkaji lebih dalam bagaimana hukum pidana positif di Indonesia mengakomodasi perlindungan terhadap pengemudi daring sebagai korban, serta mengidentifikasi celah-celah hukum yang mungkin perlu diisi untuk memastikan keadilan bagi mereka.

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (*yuridis normatif*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara menelaah bahan pustaka atau data sekunder yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti. Metode penelitian ini memungkinkan peneliti untuk memperoleh data dan pemahaman yang mendalam serta menyeluruh mengenai ketentuan hukum yang berlaku beserta penerapannya dalam konteks perlindungan hukum pengemudi daring (Hasan et.al., 2025) . Penelitian ini berfokus pada norma-norma hukum yang mengatur perlindungan hukum bagi pengemudi daring sebagai korban tindak pidana dalam layanan transportasi *online*. Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*), yaitu dengan menelusuri, menginventarisasi, dan mengkaji bahan hukum primer, sekunder, dan tersier yang relevan dengan permasalahan penelitian. Analisis bahan hukum dilakukan secara kualitatif, yaitu dengan menafsirkan dan mengkaji bahan hukum yang telah dikumpulkan secara sistematis, logis, dan komprehensif. Analisis dilakukan dengan menggunakan metode deduktif, yakni menarik kesimpulan dari ketentuan hukum umum menuju penerapannya terhadap permasalahan khusus yang diteliti.

Hasil dan Pembahasan

Kedudukan Hukum Pengemudi Daring dalam Perspektif Hukum Positif

Kedudukan hukum penyedia layanan platform dan pengemudi transportasi daring sebagai pekerja *platform*, kedudukan hukum yang dimaksud di sini adalah pengelompokan mengenai jenis hubungan hukum yang terjalin antara penyedia layanan *platform* dan pengemudi transportasi daring sebagai pekerja *platform*, apakah merupakan hubungan kerja atau hubungan kemitraan. Berdasarkan pendekatan perundang-undangan, pengemudi daring merupakan subjek hukum yang melakukan kegiatan jasa transportasi berbasis aplikasi digital (Prananda & Aidi, 2019). Hubungan hukum antara pengemudi daring dan perusahaan penyedia aplikasi transportasi *online* didasarkan pada perjanjian kemitraan yang bersifat perdata. Konstruksi hubungan hukum tersebut menyebabkan pengemudi daring tidak termasuk dalam kategori pekerja sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, sehingga tidak memperoleh perlindungan hukum ketenagakerjaan secara normatif. Konsekuensinya, pengemudi daring tidak memperoleh perlindungan hukum ketenagakerjaan secara penuh. Kedudukan tersebut didasarkan pada perjanjian kemitraan yang bersifat baku dan ditentukan sepihak oleh perusahaan aplikasi. Konsekuensi yuridis dari hubungan kemitraan ini adalah tidak melekatnya hak-hak normatif pekerja, termasuk perlindungan keselamatan kerja secara menyeluruh. Banyak aspek pengaturan usaha dalam bidang transportasi daring yang tidak ditemukan atau belum diatur dalam peraturan perundang-undangan dan kebijakan yang berlaku di Indonesia. Pemerintah Indonesia bahkan tidak dapat mengklasifikasikan platform transportasi *online* ini sebagai perusahaan transportasi karena mereka mengklaim tidak menyediakan layanan transportasi. Penyedia layanan platform ini berpendapat bahwa mereka hanya sebagai perantara antara pengemudi dan konsumen melalui aplikasi mereka. Jutaan pengemudi transportasi *online* bukanlah karyawan mereka. Mereka adalah kontraktor independen atau mitra (Hadiati, 2024).

Namun demikian, sebagai warga negara, pengemudi daring tetap memiliki hak konstitusional atas perlindungan hukum sebagaimana dijamin dalam Pasal 28 d ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dalam konteks



transportasi *online*, pengemudi juga termasuk subjek hukum yang dapat menjadi korban tindak pidana, seperti penganiayaan, perampokan, penipuan, maupun pembunuhan yang terjadi dalam menjalankan aktivitas pengangkutan penumpang atau barang. Dalam konteks hukum pidana, meskipun pengemudi daring tidak memiliki status khusus dalam peraturan perundang-undangan, mereka tetap dipandang sebagai subjek hukum yang memiliki hak atas perlindungan hukum sebagaimana warga negara lainnya (Setiasih, 2022). Namun demikian, tidak adanya pengaturan khusus mengenai perlindungan pengemudi daring sebagai pihak rentan menimbulkan kekosongan hukum (*recht vacuum*) dalam memberikan perlindungan yang optimal ketika pengemudi daring menjadi korban tindak pidana.

Tindak Pidana terhadap Pengemudi Daring dalam Layanan Transportasi Online

Teknologi mengubah tatanan kehidupan, termasuk kejahatan dan jenis tindak pidana. Dengan setiap kemajuan teknologi, potensi perubahan perilaku kriminal pun muncul. Teknologi media massa memainkan peran penting bagi sebagian besar orang dalam pengembangan skrip kognitif dan perilaku. Budaya populer, televisi, dan film adalah bentuk mitos kontemporer di mana cerita tentang baik/jahat, benar/salah, cinta/benci diceritakan di layar film, monitor komputer atau *smartphone* (Safei, 2025). Dengan kecepatan kemajuan teknologi media massa, dan paparan serta pengaruh media yang belum pernah terjadi sebelumnya, semakin penting untuk meneliti peran unik faktor-faktor terkait teknologi dalam memotivasi dan membentuk perilaku kejahatan. Teknologi, media, dan budaya populer membentuk pilihan pelaku kejahatan dengan cara yang unik mulai dari keputusan untuk melakukan kejahatan, jenis kejahatan yang dilakukan, dan/atau cara kejahatan itu dilakukan hingga menyediakan skrip siap pakai untuk teknik rasionalisasi guna menetralkan perilaku pelanggaran. Termasuk kejahatan/tindak pidana yang dilakukan terhadap pengemudi daring.

Berbagai macam bentuk tindak pidana banyak dialami oleh pengemudi daring. Tindak pidana tersebut telah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), antara lain tindak pidana pencurian, penganiayaan, penipuan, dan pembunuhan. Dalam beberapa kasus, tindak pidana tersebut dilakukan oleh penumpang dengan memanfaatkan sistem pemesanan daring yang minim verifikasi identitas. Dalam perspektif hukum pidana, perbuatan-perbuatan tersebut memenuhi unsur delik yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana terhadap pelakunya. Melalui pendekatan konseptual, kejahatan terhadap pengemudi daring menunjukkan adanya relasi hukum langsung antara pelaku dan korban yang terjadi dalam ruang lingkup pelayanan publik berbasis teknologi. Hal ini menegaskan bahwa pengemudi daring merupakan pihak yang secara normatif membutuhkan perlindungan hukum yang memadai.

Fakta tersebut menunjukkan bahwa pengemudi daring berada dalam posisi rentan terhadap kejahatan, terutama karena bekerja secara mandiri, tidak

mengenal penumpang sebelumnya, dan sering kali beroperasi pada jam-jam rawan. Namun, secara normatif, KUHP lebih menitikberatkan pada pemidanaan pelaku daripada perlindungan terhadap korban. Pengemudi daring sebagai korban tindak pidana tidak memperoleh pengaturan khusus yang memperhatikan karakteristik pekerjaannya yang memiliki risiko tinggi akibat interaksi langsung dengan pengguna jasa yang tidak selalu dapat diverifikasi secara memadai.

Perlindungan Hukum bagi Pengemudi Daring sebagai Korban Tindak Pidana

Perlindungan hukum bagi pengemudi daring sebagai korban tindak pidana secara normatif dapat ditemukan dalam Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana dan Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perlindungan Saksi dan Korban. Undang-undang tersebut mengatur hak korban untuk memperoleh perlindungan keamanan, bantuan hukum, restitusi, kompensasi, serta rehabilitasi medis dan psikososial. Namun, berdasarkan kajian normatif, perlindungan hukum tersebut bersifat umum dan belum secara spesifik mengakomodasi kondisi pengemudi daring sebagai kelompok dengan tingkat kerentanan tertentu. Ketiadaan norma khusus yang mengatur mekanisme perlindungan dan pemulihan bagi pengemudi daring menyebabkan perlindungan hukum yang diberikan belum mencerminkan asas keadilan dan kemanfaatan hukum secara optimal.

Ditinjau dari perspektif hukum ketenagakerjaan, hubungan kemitraan pada dasarnya dapat dipandang sebagai suatu hubungan kerja. Hal ini karena perjanjian kemitraan yang disepakati para pihak secara substansial memuat unsur-unsur ketenagakerjaan, yakni adanya hubungan kerja yang menempatkan individu secara pribadi di bawah arahan atau kendali pihak lain, serta pengaturan mengenai aspek kehidupan yang berkaitan langsung dengan hubungan kerja tersebut. Relasi antara pengemudi transportasi daring dan perusahaan penyedia aplikasi juga dapat dikualifikasikan sebagai hubungan kerja dalam sektor formal, yaitu hubungan antara pengusaha dan pekerja yang lahir dari perjanjian kerja, baik untuk jangka waktu tertentu maupun tidak tertentu, yang mengandung unsur kepercayaan, upah, dan perintah. Oleh karena itu, perjanjian kemitraan tersebut pada kenyataannya mencakup unsur pekerjaan, upah, dan perintah. Selain itu, perjanjian yang dibuat

antara pengemudi daring dan perusahaan penyedia aplikasi telah memenuhi syarat sah perjanjian kerja sebagaimana ditentukan dalam peraturan perundang-undangan ketenagakerjaan (Khalid, 2019).

Sehubungan dengan hal tersebut, dapat ditegaskan bahwa pengemudi (driver) jasa transportasi daring berkedudukan sebagai pekerja, sedangkan perusahaan penyedia jasa aplikasi berkedudukan sebagai pemberi kerja (Rumasoreng et al., 2023). Dengan demikian, hak dan kewajiban bagi kedua belah pihak sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan menjadi berlaku. Oleh karena itu, para pengemudi daring sudah sepatutnya memperoleh perlindungan hukum sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 27 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang menyatakan bahwa setiap warga negara berhak atas pekerjaan dan penghidupan yang layak bagi kemanusiaan.

Perlindungan hukum bagi pengemudi daring sebagai korban tindak pidana dapat ditinjau melalui dua bentuk, yaitu perlindungan hukum preventif dan represif (Lestari, Bayuaji, Setiabudi, et al., 2023):

1. Perlindungan Hukum Preventif

Perlindungan hukum preventif bertujuan untuk mencegah terjadinya tindak pidana melalui pembentukan norma hukum yang bersifat antisipatif. Dalam konteks transportasi *online*, perlindungan preventif antara lain berupa pengaturan identitas pengguna aplikasi, fitur keamanan dalam aplikasi, serta ketentuan teknis penyelenggaraan transportasi *online*. Perlindungan hukum preventif dapat ditemukan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Namun, berdasarkan analisis normatif, peraturan tersebut lebih berfokus pada aspek keselamatan transportasi dan kepentingan pengguna jasa, bukan pada perlindungan pengemudi daring sebagai subjek hukum yang rentan menjadi korban kejahatan. Dengan demikian, secara normatif belum terdapat ketentuan yang secara khusus mengatur pencegahan tindak pidana terhadap pengemudi daring.

2. Perlindungan Hukum Represif

Perlindungan hukum represif diberikan setelah terjadinya tindak pidana melalui mekanisme penegakan hukum pidana. Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Acara Pidana, pengemudi daring sebagai korban memiliki hak untuk melaporkan peristiwa pidana, memberikan keterangan, serta memperoleh perlindungan dalam proses peradilan pidana. Selain itu, Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2014 tentang Perlindungan Saksi dan Korban memberikan dasar hukum bagi korban tindak pidana untuk memperoleh perlindungan keamanan, bantuan hukum, serta restitusi dan kompensasi. Secara normatif, ketentuan ini berlaku pula bagi pengemudi daring sebagai korban tindak pidana, meskipun tidak secara eksplisit disebutkan dalam undang-undang tersebut. Namun, dalam praktiknya, pengemudi daring sering menghadapi kendala seperti kurangnya pendampingan hukum, proses hukum yang berbelit, serta keterbatasan dukungan dari perusahaan aplikasi yang beralasan bahwa hubungan yang terjalin hanyalah kemitraan.

Tanggung Jawab Hukum Perusahaan Aplikasi Transportasi *Online*

Berdasarkan analisis terhadap prinsip hukum perjanjian dan peraturan perundang-undangan yang berlaku, perusahaan aplikasi transportasi *online* cenderung membatasi tanggung jawab hukumnya melalui klausula baku dalam perjanjian kemitraan. Perlindungan yang diberikan umumnya terbatas pada asuransi kecelakaan lalu lintas dan tidak mencakup secara komprehensif risiko tindak pidana yang dialami pengemudi daring (Limbong et al., 2020). Secara yuridis, pembatasan tanggung jawab tersebut menimbulkan permasalahan hukum jika dikaitkan dengan asas keadilan dan perlindungan terhadap pihak yang lemah. Meskipun hubungan yang terjalin adalah kemitraan, perusahaan aplikasi tetap memperoleh manfaat ekonomi dari aktivitas pengemudi daring, sehingga secara normatif terdapat urgensi untuk memperluas tanggung jawab perusahaan dalam memberikan perlindungan hukum yang lebih memadai.

Perusahaan penyedia aplikasi transportasi *online* secara yuridis belum sepenuhnya bertanggung jawab atas kerugian yang dialami pengemudi akibat tindak pidana. Hal ini disebabkan oleh konstruksi hubungan kemitraan yang

membatasi tanggung jawab perusahaan. Meskipun demikian, berdasarkan asas keadilan dan prinsip perlindungan hukum, perusahaan aplikasi seharusnya turut berperan dalam memberikan perlindungan, setidaknya melalui penyediaan sistem keamanan, asuransi, dan bantuan hukum bagi pengemudi yang menjadi korban tindak pidana. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 membatasi jenis tanggung jawab yang harus dipenuhi oleh perusahaan transportasi umum. Pada dasarnya, operator transportasi umum harus memberikan kompensasi atas kerugian. Namun demikian, berdasarkan asas keadilan, asas perlindungan hukum, dan asas tanggung jawab sosial perusahaan, perusahaan aplikasi seharusnya turut berperan dalam memberikan perlindungan terhadap pengemudi daring. Meskipun tanggung jawab tersebut belum diatur secara eksplisit dalam peraturan perundang-undangan, secara konseptual perusahaan aplikasi dapat dimintai tanggung jawab terbatas dalam bentuk penyediaan sistem keamanan, asuransi, dan mekanisme bantuan hukum.

Urgensi Pembaruan Hukum dalam Perlindungan Pengemudi Daring

Hasil analisis normatif menunjukkan adanya kekosongan hukum (*rechtsvacuum*) terkait pengaturan perlindungan hukum bagi pengemudi daring sebagai korban tindak pidana. Peraturan perundang-undangan yang ada belum secara komprehensif mengatur kedudukan dan perlindungan pengemudi daring dalam konteks kejahatan yang terjadi selama menjalankan layanan transportasi *online*. Berdasarkan hasil dan pembahasan di atas, penelitian ini menemukan adanya kebutuhan mendesak akan pembaruan hukum terkait perlindungan pengemudi daring sebagai korban tindak pidana. Perlindungan hukum bagi pengemudi daring sebagai korban tindak pidana masih bersifat parsial dan belum memberikan kepastian hukum yang optimal. Ketiadaan regulasi khusus yang mengatur perlindungan pengemudi daring menyebabkan terjadinya kekosongan hukum. Oleh karena itu, diperlukan penguatan regulasi melalui pembentukan aturan khusus yang mengakomodasi perlindungan hukum bagi pengemudi daring, baik dalam aspek pencegahan maupun penanganan tindak pidana. Pembaruan hukum dapat dilakukan melalui pembentukan regulasi khusus yang mengatur status hukum pengemudi daring, pembagian tanggung jawab antara perusahaan aplikasi dan



negara, serta mekanisme perlindungan dan pemulihan korban secara efektif. Pendekatan yuridis normatif menunjukkan bahwa perlindungan hukum yang bersifat umum belum mampu menjawab kompleksitas permasalahan yang dihadapi pengemudi daring. Oleh karena itu, diperlukan penguatan norma hukum yang berorientasi pada perlindungan kelompok rentan guna mewujudkan kepastian hukum, keadilan, dan kemanfaatan hukum dalam layanan transportasi *online*.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan, dapat ditarik beberapa simpulan bahwa pengemudi daring memiliki kedudukan hukum sebagai subjek hukum dan berhak atas perlindungan hukum sebagai korban tindak pidana, meskipun hubungan dengan perusahaan aplikasi bersifat kemitraan, bukan hubungan kerja. Tindak pidana yang dialami pengemudi daring meliputi penganiayaan, pencurian dengan kekerasan, dan penipuan, sehingga secara normatif mereka memenuhi kualifikasi korban yang berhak mendapatkan perlindungan hukum. Perlindungan hukum saat ini masih bersifat umum dan parsial; regulasi transportasi *online* lebih fokus pada keselamatan pengguna jasa, sementara perlindungan khusus bagi pengemudi daring sebagai korban tindak pidana belum memadai. Perusahaan aplikasi memiliki tanggung jawab terbatas secara normatif, dan hal ini menimbulkan kekosongan hukum (*rechtsvacuum*) terkait perlindungan pengemudi daring. Oleh karenanya diperlukan penyusunan dan penyempurnaan regulasi khusus yang mengatur perlindungan hukum pengemudi daring, terutama dalam konteks pencegahan dan penanganan tindak pidana dalam layanan transportasi *online*, guna mengisi kekosongan hukum dan memberikan kepastian hukum. Pemerintah dan kementerian terkait perlu memperluas ruang lingkup pengaturan transportasi *online* dengan memasukkan aspek perlindungan hukum bagi pengemudi daring sebagai subjek hukum yang rentan, tidak hanya berfokus pada keselamatan pengguna jasa. Selain itu, perusahaan aplikasi diharapkan menyediakan sistem keamanan, asuransi, dan mekanisme bantuan hukum bagi pengemudi.



Daftar Pustaka

- Desa, M., Serai, P., & Perspektif, L. (2025). Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Bagi Mitra Driver Gojek yang Dirugikan Akibat Pemesanan Fiktif Dihubungkan dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. *Nusantara: Jurnal Ilmu Pengetahuan Sosial*, 12(10), 3980–3987.
- Ferdian Sukmana, A., Subroto, G., & Ismail, M. (2023). Tinjauan Yuridis Terhadap Korban Penipuan Pengemudi Gojek Atas Orderan Palsu di Pamekasan Jawa Timur. *JHAP : Jurnal Hukum Dan Administrasi Publik*, 1(1), 23–34.
- Hadiati, D. (2024). Legal Protection for Online Transportation Service Drivers as Platform Workers in Indonesia. *Peradaban Hukum Nusantara*, 1(1), 36–59. <https://doi.org/10.62193/245kqc30>
- Hasan, H., Bora, M. A., Afriani, D., Artiani, L. E., Puspitasari, R., Susilawati, A., Dewi, P. M., & Asroni, A., Yunesman, Y., Merjani, A., Hakim, A. R. (2025). *No Title Metode Penelitian Kualitatif*. Yayasan Tri Edukasi Ilmiah.
- Khalid, Z. (2019). Perlindungan hukum terhadap pengemudi jasa transportasi online di kota medan. *RESAM Jurnal Hukum*, 5(1), 57–73.
- Lestari, Y. C., Bayuaji, R., & Setiabudi, W. (2023). Perlindungan Hukum Driver Ojek Online Terhadap Mitra Kerja Transportasi Online. *Jurnal Ilmu Hukum Wijaya Putra*, 1(2), 249–256. <https://doi.org/10.38156/jihwp.v1i2.148>
- Lestari, Y. C., Bayuaji, R., Setiabudi, W., Hukum, F., Wijaya, U., & Pendahuluan, A. (2023). Perlindungan hukum driver ojek online terhadap mitra kerja transportasi online. *UWP*, 1(2), 249–256.
- Limbong, R. S., Nababan, R., & Sihotang, L. (2020). *ONLINE DAN DRIVER ONLINE TERHADAP PENGGUNA ATAS*. 09, 102–113.
- Lupita, A., Ardhy, M. Y., & Fahrudin, M. (2019). Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Transportasi Online. *JURISDICTIE*, 1(2).
- Margarena, L. O. (2020). Kajian Yuridis Kewenangan Pemerintah dalam Mengatur Operasional Transportasi Online. In *Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jember*.
- Prananda, R. R., & Aidi, Z. (2019). Tinjauan Yuridis Kedudukan Pengemudi Transportasi Online Dalam Perjanjian Kemitraan Dengan Perusahaan Penyedia Aplikasi Transportasi Online. *Development & Justice Review*, 13, 135–162.



- Rumasoreng, F., Pesulima, T. L., Sopamena, R. F., & Pattimura, H. U. (2023). *Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Online Yang Mengalami Kerugian Akibat Orderan Fiktif Pada Layanan GrabFood*. 1, 383–393.
- Safei, M. (2025). *Implementasi pada alat bukti jejak digital dalam penegakan hukum tindak pidana penipuan online*. 8(2), 501–519.
- Setiasih, H. (2022). Perlindungan Hukum Pengemudi Ojek Online Atas Kontrak Perjanjian Perusahaan Gojek (Study Kasus Pasca Putusan. *INOVASI*, 1(1), 34–38.