

PERTANGGUNGJAWABAN PIDANA PENGEMUDI DAN KORPORASI ATAS KECELAKAAN LALU LINTAS YANG MELIBATKAN PENUMPANG TRANSPORTASI ONLINE

Criminal Liability for Drivers and Corporations Regarding Traffic Accidents Involving Ride-Hailing Passengers

Etta Dwi Amoria^{1*},
Louise Theresia²,
Rizki Setyobowo Sangalang³
Aristoteles⁴

^{*1-4} Fakultas Hukum, Universitas Palangka Raya, Indonesia

*email: emddap@gmail.com,
theresia.louise@gmail.com,
rizkisetayobowo@law.upr.ac.id
aristoteles@law.upr.ac.id

Lisensi:CC-BY 

Abstrak

Perkembangan transportasi *online* memberikan kemudahan mobilitas bagi masyarakat, namun juga menimbulkan persoalan hukum mengenai batas pertanggungjawaban pidana apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan penumpang. Persoalan tersebut tidak hanya berkaitan dengan pertanggungjawaban pidana pengemudi sebagai pelaku langsung, tetapi juga mengenai kemungkinan pertanggungjawaban pidana korporasi dalam hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi. Kekaburan norma terdapat pada batas interpretasi mengenai hubungan kemitraan sebagai "hubungan lain" dalam Pasal 46 serta penerapan pertanggungjawaban pidana korporasi berdasarkan Pasal 48 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Penelitian ini bertujuan menganalisis pertanggungjawaban pidana pengemudi dan korporasi atas kecelakaan lalu lintas yang melibatkan penumpang transportasi *online*. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengemudi transportasi *online* dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila memenuhi unsur tindak pidana dalam Pasal 310 dan Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sementara itu, pertanggungjawaban pidana korporasi tidak timbul secara otomatis akibat perbuatan pengemudi, melainkan bergantung pada terpenuhinya unsur pertanggungjawaban korporasi dalam Pasal 46 dan Pasal 48 KUHP. Hubungan kemitraan dapat dikategorikan sebagai "hubungan lain" apabila pengemudi bertindak untuk dan atas nama atau demi kepentingan korporasi dalam lingkup kegiatan usaha korporasi.

Kata Kunci:

Pertanggungjawaban Pidana;
Transportasi online; Korporasi;
Kecelakaan Lalu Lintas

Keywords:

Criminal Liability; Online
Transportation; Corporation; Traffic
Accident

Abstract

The development of online transportation has facilitated public mobility but has also raised legal issues regarding the limits of criminal liability in the event of traffic accidents involving passengers. These issues concern not only the criminal liability of the driver as the direct perpetrator but also the potential criminal liability of the corporation within the partnership between the application company and the driver. Ambiguity exists regarding the interpretation of the partnership as an "other relationship" under Article 46 and the application of corporate criminal liability under Article 48 of Law Number 1 of 2023 concerning the Criminal Code. This study aims to analyze the criminal liability of drivers and corporations for traffic accidents involving online transportation passengers. It employs a normative legal research method utilizing both statutory and conceptual approaches. The findings indicate that online transportation drivers may be held criminally liable if their actions satisfy the elements of the criminal offenses defined in Articles 310 and 311 of Law Number 22 of 2009 concerning Traffic and Road Transportation. Meanwhile, corporate criminal liability does not arise automatically from the driver's actions; rather, it depends on the fulfillment of the elements of corporate liability set forth in Articles 46 and 48 of the Criminal Code. A partnership may be categorized as an "other relationship" if the driver acts for and on behalf of, or in the interest of, the corporation within the scope of the corporation's business activities.

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi informasi telah membawa perubahan yang signifikan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat, salah satunya pada sektor transportasi. Digitalisasi mendorong lahirnya berbagai inovasi layanan yang mempermudah mobilitas masyarakat, salah satunya melalui penyediaan layanan transportasi berbasis aplikasi. Kehadiran perusahaan aplikasi seperti Gojek, Grab, Maxim, dan inDrive telah mengubah pola penyediaan layanan transportasi dari sistem konvensional menjadi sistem yang memanfaatkan teknologi digital sebagai media yang menghubungkan pengguna jasa dengan pengemudi. Berbagai layanan yang ditawarkan, mulai dari pengantaran makanan, pengiriman barang, transportasi roda empat, hingga ojek online roda dua, menjadikan transportasi berbasis aplikasi sebagai salah satu layanan yang banyak digunakan masyarakat karena dinilai lebih praktis, efisien, serta mampu menjangkau wilayah yang sulit diakses oleh kendaraan umum lainnya. Meningkatnya penggunaan transportasi berbasis aplikasi turut diikuti dengan meningkatnya intensitas penggunaan sepeda motor sebagai sarana pengangkutan orang. Kondisi tersebut berimplikasi terhadap tingginya risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan kendaraan roda dua. Berdasarkan data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri), sepanjang tahun 2024 terjadi 79.220 kecelakaan lalu lintas, dengan 76,42% di antaranya melibatkan sepeda motor. Meskipun pada tahun 2025 angka tersebut mengalami penurunan, sepeda motor tetap menjadi kendaraan yang paling dominan terlibat dalam kecelakaan lalu lintas. Tingginya angka kecelakaan tersebut menunjukkan bahwa pengguna layanan transportasi berbasis sepeda motor, termasuk penumpang ojek online, merupakan pihak yang memiliki potensi kerentanan terhadap risiko kecelakaan sehingga perlindungan hukum terhadap penumpang menjadi aspek yang perlu memperoleh perhatian.

Dalam perspektif hukum pidana, kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian maupun kesengajaan pengemudi pada dasarnya telah memperoleh pengaturan melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pasal 310 mengatur pertanggungjawaban pidana pengemudi yang karena kelalaiannya mengakibatkan kerugian, luka ringan, luka berat, maupun meninggal dunia, sedangkan Pasal 311 mengatur pertanggungjawaban pidana apabila pengemudi dengan sengaja mengemudikan kendaraan secara membahayakan sehingga menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, kedudukan pengemudi sebagai pelaku langsung (direct perpetrator) dalam kecelakaan lalu lintas pada dasarnya telah memiliki dasar pertanggungjawaban pidana yang jelas. Permasalahan hukum muncul ketika kecelakaan lalu lintas tersebut melibatkan penumpang transportasi online. Dalam beberapa perkara kecelakaan lalu lintas yang melibatkan transportasi online, pertanggungjawaban pidana lebih banyak diarahkan kepada pengemudi sebagai pelaku langsung, sedangkan kedudukan perusahaan aplikasi sebagai korporasi yang terlibat dalam penyelenggaraan layanan transportasi berbasis aplikasi masih menimbulkan persoalan hukum. Salah satunya adalah kecelakaan yang terjadi di Jalan Panjang, Kebon Jeruk, Jakarta Barat, yang mengakibatkan penumpang ojek online meninggal dunia dan pengemudinya ditetapkan sebagai tersangka berdasarkan Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kasus lain terjadi di depan Gedung DPR/MPR RI pada tahun 2025 yang menyebabkan penumpang ojek online meninggal dunia setelah ditinggalkan oleh pengemudinya dalam keadaan terluka. Sementara itu, pada kecelakaan GrabCar di Tol Kapuk, perusahaan aplikasi turut memberikan klarifikasi dan membantu proses penelusuran data perjalanan. Berbagai peristiwa tersebut menunjukkan bahwa meskipun pengemudi merupakan pelaku langsung yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana, keterlibatan perusahaan aplikasi dalam

penyelenggaraan layanan transportasi online menimbulkan persoalan mengenai kemungkinan adanya pertanggungjawaban pidana korporasi.

Berbeda dengan angkutan umum konvensional yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan dengan struktur organisasi dan hubungan hukum yang relatif jelas antara perusahaan dan pengemudi, transportasi online diselenggarakan melalui mekanisme kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi. Hubungan kemitraan tersebut menyebabkan perusahaan aplikasi pada umumnya tidak menempatkan pengemudi sebagai pekerja, melainkan sebagai mitra yang menjalankan layanan berdasarkan syarat dan ketentuan (*terms and conditions*) yang ditetapkan perusahaan. Karakteristik hubungan hukum tersebut menimbulkan persoalan mengenai batas pertanggungjawaban pidana ketika terjadi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan penumpang. Di satu sisi, pengemudi merupakan pelaku langsung yang melakukan perbuatan, namun di sisi lain perusahaan aplikasi tetap memiliki peran dalam membentuk dan mengelola sistem layanan melalui proses verifikasi pengemudi, penetapan standar operasional, mekanisme pengawasan, serta pengelolaan hubungan dengan pengguna jasa.

Berdasarkan kondisi tersebut, persoalan pertanggungjawaban pidana dalam kecelakaan transportasi online tidak hanya berhenti pada pengemudi sebagai pelaku langsung, tetapi juga berkaitan dengan kemungkinan dimintainya pertanggungjawaban pidana terhadap perusahaan aplikasi sebagai korporasi. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan belum memberikan pengaturan khusus mengenai pertanggungjawaban pidana perusahaan aplikasi transportasi online, khususnya karena perusahaan aplikasi belum dikualifikasikan sebagai perusahaan angkutan umum dalam undang-undang tersebut. Oleh karena itu, persoalan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi perlu dianalisis berdasarkan ketentuan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, khususnya mengenai kemungkinan hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi dikualifikasikan sebagai “hubungan lain” sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 serta pemenuhan unsur pertanggungjawaban korporasi sebagaimana diatur dalam Pasal 48.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis batas pertanggungjawaban pidana pengemudi dan korporasi atas kecelakaan lalu lintas yang melibatkan penumpang transportasi online. Penelitian ini penting dilakukan untuk memberikan pemahaman mengenai batas pertanggungjawaban pidana antara pengemudi sebagai pelaku langsung dan perusahaan aplikasi sebagai korporasi dalam hubungan kemitraan, sehingga dapat diketahui sejauh mana kesalahan pribadi pengemudi dapat dibedakan dengan kemungkinan pertanggungjawaban pidana korporasi berdasarkan peran, kewenangan, serta kewajiban masing-masing pihak dalam penyelenggaraan layanan transportasi berbasis aplikasi.

METODE PENELITIAN

Desain dan Jenis Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk mengkaji ketentuan mengenai pertanggungjawaban pidana pengemudi dan korporasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018. Sementara itu, pendekatan konseptual digunakan untuk menganalisis konsep

pertanggungjawaban pidana korporasi dalam hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi transportasi *online*.

Bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, hasil penelitian, serta doktrin para ahli yang berkaitan dengan objek penelitian.

Seluruh bahan hukum dianalisis secara kualitatif melalui penafsiran terhadap ketentuan peraturan perundang-undangan, konsep hukum, dan doktrin yang relevan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Ojek Online Terhadap Kecelakaan Penumpang Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

1. Kedudukan Pengemudi sebagai Subjek Pertanggungjawaban Pidana

Pertanggungjawaban pidana merupakan dasar untuk menentukan apakah seseorang dapat dipidana atas perbuatan yang telah dilakukannya. Menurut Roeslan Saleh, pertanggungjawaban pidana diartikan sebagai diteruskannya celaan yang objektif terhadap suatu perbuatan pidana dan secara subjektif memenuhi syarat untuk dipidana karena perbuatannya tersebut. Pendapat tersebut sejalan dengan pandangan Moeljatno yang dikutip oleh Roeslan Saleh bahwa perbuatan pidana merupakan perbuatan yang dilarang oleh suatu aturan hukum yang disertai ancaman pidana bagi setiap orang yang melanggarnya. Dengan demikian, seseorang tidak serta-merta dapat dipidana hanya karena melakukan suatu perbuatan, melainkan harus memenuhi syarat-syarat pertanggungjawaban pidana yang ditentukan oleh hukum. Pada dasarnya, pertanggungjawaban pidana hanya dapat dibebankan apabila terpenuhi unsur-unsur pertanggungjawaban pidana. Unsur-unsur tersebut meliputi adanya perbuatan pidana, adanya kesalahan, kemampuan untuk bertanggung jawab, serta tidak adanya alasan pembenar atau alasan pemaaf. Perbuatan pidana menunjukkan adanya suatu perbuatan yang bertentangan dengan ketentuan hukum, baik berupa tindakan aktif maupun tidak melakukan suatu kewajiban yang seharusnya dilakukan. Selain itu, pelaku juga harus memiliki kemampuan untuk bertanggung jawab serta tidak terdapat keadaan yang menurut hukum menghapuskan pertanggungjawaban pidana.

Salah satu unsur penting dalam pertanggungjawaban pidana adalah kemampuan untuk bertanggung jawab. Menurut Pompe, sebagaimana dikutip oleh Emy Rosna Wati, kemampuan bertanggung jawab ditandai dengan kemampuan pembuat (*dader*) untuk menguasai pikirannya, menentukan akibat dari perbuatannya, serta menentukan kehendaknya sesuai dengan pendapatnya. Sementara itu, Van Hamel, sebagaimana dikutip oleh Emy Rosna Wati, berpendapat bahwa kemampuan bertanggung jawab ditunjukkan oleh kemampuan seseorang untuk memahami lingkungan kenyataan dari perbuatannya, menyadari bahwa perbuatannya merupakan perbuatan yang tidak diperbolehkan oleh masyarakat, serta mampu menentukan kehendaknya terhadap perbuatan tersebut. Berdasarkan pendapat tersebut, kemampuan bertanggung jawab menjadi salah satu syarat agar seseorang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana (Emy Rosna Wati, 2020). Selain harus memenuhi unsur-unsur pertanggungjawaban pidana, seseorang yang melakukan tindak pidana tidak selalu dapat dipidana apabila terdapat alasan yang menghapuskan pidana. Alasan penghapus pidana terdiri atas alasan pembenar dan alasan pemaaf. Alasan pembenar merupakan keadaan yang menghapus sifat melawan hukum dari suatu perbuatan sehingga perbuatan tersebut dipandang benar menurut

hukum. Sementara itu, alasan pemaaf merupakan keadaan yang menghapus kesalahan pelaku sehingga meskipun perbuatannya tetap bersifat melawan hukum, pelaku tidak dapat dipidana. Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana, alasan pembeda diatur dalam Pasal 31 sampai dengan Pasal 35, sedangkan alasan pemaaf diatur dalam Pasal 40 sampai dengan Pasal 44. Berdasarkan uraian tersebut, pengemudi sebagai pihak yang secara langsung mengendalikan kendaraan bermotor merupakan subjek hukum yang pada prinsipnya dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila memenuhi unsur-unsur pertanggungjawaban pidana dan tidak terdapat alasan penghapus pidana. Oleh karena itu, penentuan ada atau tidaknya pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi transportasi *online* dalam kecelakaan lalu lintas harus terlebih dahulu didasarkan pada terpenuhinya unsur-unsur pertanggungjawaban pidana sebagaimana diatur dalam hukum pidana.

2. Bentuk Kesalahan Pengemudi dalam Kecelakaan Lalu Lintas

Salah satu unsur penting dalam pertanggungjawaban pidana adalah adanya kesalahan (*schuld*). Dalam hukum pidana, kesalahan dikenal dalam dua bentuk, yaitu kesengajaan (*dolus*) dan kealpaan atau kelalaian (*culpa*). Ketentuan tersebut ditegaskan dalam Pasal 36 ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana yang menyatakan bahwa setiap orang hanya dapat dimintai pertanggungjawaban atas tindak pidana yang dilakukan dengan sengaja atau karena kealpaan. Selanjutnya, Pasal 36 ayat (2) menyatakan bahwa pada dasarnya tindak pidana merupakan perbuatan yang dilakukan dengan sengaja, sedangkan tindak pidana yang dilakukan karena kealpaan hanya dapat dipidana apabila secara tegas ditentukan dalam peraturan perundang-undangan. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa kesalahan merupakan syarat utama dalam menentukan dapat atau tidaknya seseorang dimintai pertanggungjawaban pidana. Kesengajaan (*dolus*) dan kealpaan (*culpa*) merupakan dua bentuk kesalahan yang memiliki karakteristik berbeda. Kealpaan merupakan bentuk kesalahan yang memiliki derajat lebih rendah dibandingkan dengan kesengajaan. Dalam kesengajaan, akibat yang timbul merupakan akibat yang dikehendaki oleh pelaku, sedangkan dalam kealpaan akibat tersebut tidak dikehendaki, tetapi pelaku seharusnya dapat memperkirakan atau menghindarinya apabila bertindak dengan kehati-hatian sebagaimana mestinya. Oleh karena itu, penentuan bentuk kesalahan menjadi aspek penting dalam menentukan bentuk pertanggungjawaban pidana terhadap pelaku suatu tindak pidana.

Dalam konteks kecelakaan lalu lintas, kedua bentuk kesalahan tersebut telah diakomodasi dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kelalaian pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas diatur dalam Pasal 310, sedangkan kesengajaan dalam mengemudikan kendaraan yang membahayakan bagi nyawa atau barang diatur dalam Pasal 311. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa bentuk kesalahan menjadi dasar dalam menentukan pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Ketentuan Pasal 310 ayat (1) dan Pasal 311 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menunjukkan adanya perbedaan bentuk kesalahan dalam hukum pidana lalu lintas, yaitu kelalaian (*culpa*) dan kesengajaan (*dolus*). Pasal 310 mensyaratkan adanya unsur kelalaian yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas beserta akibat yang ditimbulkannya, sedangkan Pasal 311 menghendaki adanya unsur kesengajaan dalam mengemudikan kendaraan dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang. Dengan demikian, penentuan bentuk kesalahan menjadi dasar dalam menentukan bentuk pertanggungjawaban pidana yang dapat dibebankan kepada pengemudi.

Dalam praktiknya, pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi transportasi *online* dalam perkara kecelakaan lalu lintas pada umumnya didasarkan pada unsur kelalaian sebagaimana diatur dalam Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kelalaian tersebut dapat berupa kurang berhati-hati dalam mengemudikan kendaraan, tidak mematuhi rambu lalu lintas, menggunakan telepon genggam saat berkendara, atau perilaku berkendara lainnya yang tidak memperhatikan keselamatan penumpang maupun pengguna jalan lainnya. Sebaliknya, Pasal 311 diterapkan apabila dapat dibuktikan adanya unsur kesengajaan dalam mengemudikan kendaraan dengan cara atau keadaan yang membahayakan sehingga mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan ketentuan tersebut, penentuan bentuk kesalahan merupakan aspek yang menentukan ada atau tidaknya pertanggungjawaban pidana pengemudi dalam kecelakaan lalu lintas. Dalam kaitannya dengan transportasi *online*, pengemudi tetap dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila terbukti memenuhi unsur kesalahan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan demikian, bentuk kesalahan yang dilakukan pengemudi menjadi dasar untuk menentukan penerapan ketentuan pidana terhadap kecelakaan lalu lintas yang melibatkan penumpang transportasi *online*.

3. Analisis Pertanggungjawaban Pidana Pengemudi Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan dasar hukum yang mengatur pertanggungjawaban pidana terhadap pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Pengaturan tersebut tercermin dalam Pasal 310 yang mengatur pertanggungjawaban pidana karena kelalaian serta Pasal 311 yang mengatur pertanggungjawaban pidana karena kesengajaan dalam mengemudikan kendaraan bermotor. Kedua ketentuan tersebut menunjukkan bahwa pembentuk undang-undang membedakan bentuk pertanggungjawaban pidana berdasarkan bentuk kesalahan yang dilakukan oleh pelaku, sekaligus berdasarkan akibat yang ditimbulkan dari perbuatannya. Penggunaan frasa "setiap orang" dalam Pasal 310 maupun Pasal 311 menunjukkan bahwa subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana tidak dibatasi pada pengemudi angkutan umum, melainkan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan. Menurut analisis penulis, penggunaan frasa tersebut menunjukkan bahwa dasar pertanggungjawaban pidana dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak didasarkan pada status kendaraan sebagai angkutan umum, tetapi pada perbuatan pengemudi dalam mengemudikan kendaraan bermotor yang memenuhi unsur tindak pidana. Dengan demikian, pengemudi transportasi *online* tetap termasuk sebagai subjek hukum yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila terbukti memenuhi unsur-unsur sebagaimana diatur dalam Pasal 310 maupun Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Pasal 310 mensyaratkan adanya unsur "karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas". Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa pertanggungjawaban pidana tidak serta-merta lahir karena terjadinya kecelakaan lalu lintas, melainkan harus dibuktikan terlebih dahulu adanya hubungan sebab akibat antara kelalaian pengemudi dengan kecelakaan yang terjadi. Menurut analisis penulis, hubungan sebab akibat tersebut menjadi batas dalam penentuan pertanggungjawaban pidana sehingga tidak setiap kecelakaan lalu lintas secara otomatis dapat dibebankan kepada pengemudi. Pengemudi hanya dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila terbukti bahwa kecelakaan tersebut merupakan akibat dari kelalaiannya, bukan disebabkan oleh faktor lain yang berada di luar kendalinya. Dalam

menentukan ada atau tidaknya unsur kelalaian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 310, ketentuan Pasal 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga memiliki keterkaitan yang erat. Pasal 106 ayat (1) mewajibkan setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan untuk mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi, sedangkan Pasal 106 ayat (4) mewajibkan pengemudi mematuhi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, batas kecepatan, dan ketentuan berlalu lintas lainnya. Menurut analisis penulis, ketentuan tersebut tidak secara langsung mengatur mengenai pemidanaan, tetapi berfungsi sebagai standar kehati-hatian yang harus dipenuhi oleh setiap pengemudi. Apabila kewajiban tersebut dilanggar dan pelanggaran tersebut terbukti menjadi penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka pelanggaran tersebut dapat dijadikan dasar dalam membuktikan unsur kelalaian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 310.

Selain mengatur pertanggungjawaban pidana karena kelalaian, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 juga mengatur pertanggungjawaban pidana yang didasarkan pada unsur kesengajaan melalui Pasal 311. Berbeda dengan Pasal 310, penerapan Pasal 311 mensyaratkan adanya tindakan mengemudikan kendaraan secara sengaja dengan cara atau keadaan yang membahayakan bagi nyawa atau barang. Pembedaan tersebut menunjukkan bahwa hukum pidana lalu lintas membedakan tingkat kesalahan pelaku sebagai dasar penentuan pertanggungjawaban pidana. Menurut analisis penulis, pengaturan tersebut mencerminkan bahwa kesengajaan dipandang memiliki tingkat kesalahan yang lebih tinggi dibandingkan kelalaian sehingga ancaman pidana yang diberikan juga lebih berat. Hal tersebut tampak dari pengaturan ancaman pidana dalam Pasal 310 dan Pasal 311 yang sama-sama membedakan pidana berdasarkan akibat yang ditimbulkan, mulai dari kerusakan kendaraan atau barang, korban luka ringan, korban luka berat, hingga meninggal dunia. Namun demikian, ancaman pidana dalam Pasal 311 secara konsisten lebih berat dibandingkan Pasal 310 untuk akibat yang sama. Menurut analisis penulis, pengaturan tersebut menunjukkan bahwa Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menerapkan prinsip proporsionalitas dalam pemidanaan, yaitu semakin tinggi tingkat kesalahan pelaku dan semakin berat akibat yang ditimbulkan, semakin berat pula pertanggungjawaban pidana yang dapat dibebankan.

Berdasarkan ketentuan tersebut, pengemudi transportasi *online* tetap berkedudukan sebagai subjek hukum yang tunduk pada seluruh ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Oleh karena itu, apabila pengemudi transportasi *online* terbukti melakukan kelalaian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 310 atau kesengajaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 311 yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan kerugian bagi penumpang, maka pengemudi tetap dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Menurut analisis penulis, hubungan kemitraan antara pengemudi dengan perusahaan aplikasi tidak menghapus pertanggungjawaban pidana pengemudi sebagai pelaku langsung kecelakaan lalu lintas. Adapun persoalan mengenai kemungkinan pertanggungjawaban pidana perusahaan aplikasi merupakan isu yang berbeda dan memerlukan analisis tersendiri mengenai kedudukan korporasi sebagai subjek hukum pidana.

4. Penerapan Pertanggungjawaban Pidana terhadap Pengemudi Ojek Online dalam Hubungan Kemitraan dengan Perusahaan Aplikasi

Layanan transportasi *online* telah mengubah pola penyelenggaraan jasa transportasi dari sistem konvensional menjadi hubungan kemitraan antara perusahaan penyedia aplikasi dengan pengemudi sebagai mitra. Dalam hubungan tersebut, perusahaan aplikasi seperti Gojek, Grab, inDrive, dan Maxim tidak mempekerjakan pengemudi sebagai

pekerja, melainkan menjalin hubungan hukum berdasarkan perjanjian kemitraan yang mengatur hak dan kewajiban masing-masing pihak. Selain itu, perusahaan penyedia transportasi *online* juga memiliki kode etik yang wajib dipatuhi oleh mitra pengemudi. Dalam kode etik tersebut diatur bahwa tindakan kriminal atau perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh pengemudi dapat berakibat pada pemutusan hubungan kemitraan sesuai dengan kebijakan perusahaan. Hubungan kemitraan tersebut tidak menghilangkan kedudukan pengemudi sebagai subjek hukum yang secara langsung mengendalikan kendaraan bermotor di jalan raya. Oleh karena itu, apabila pengemudi melakukan pelanggaran lalu lintas yang mengakibatkan kecelakaan hingga memenuhi unsur tindak pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pertanggungjawaban pidana tetap melekat kepada pengemudi sebagai pelaku langsung. Hubungan kemitraan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi tidak menghapus maupun mengalihkan pertanggungjawaban pidana pengemudi, karena pertanggungjawaban pidana didasarkan pada adanya perbuatan pidana, kesalahan, kemampuan bertanggung jawab, serta tidak adanya alasan penghapusan pidana, bukan pada bentuk hubungan hukum antara pelaku dengan perusahaan aplikasi.

Dalam praktiknya, perusahaan aplikasi dapat menjatuhkan sanksi berupa pemutusan hubungan kemitraan terhadap pengemudi yang melakukan tindak pidana atau melanggar kode etik perusahaan. Namun, sanksi tersebut merupakan konsekuensi administratif yang lahir dari hubungan kemitraan dan berbeda dengan pertanggungjawaban pidana yang dijatuhkan oleh negara. Dengan demikian, pemutusan hubungan kemitraan tidak menghapus proses pidana apabila perbuatan pengemudi telah memenuhi unsur tindak pidana sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemisahan antara konsekuensi dalam hubungan kemitraan dan pertanggungjawaban pidana menunjukkan bahwa tanggung jawab pengemudi sebagai pelaku tindak pidana tetap bersifat personal. Akan tetapi, keberadaan hubungan kemitraan tersebut juga menimbulkan persoalan hukum mengenai sejauh mana perusahaan aplikasi dapat dimintai pertanggungjawaban atas penyelenggaraan layanan transportasi berbasis aplikasi, mengingat perusahaan tidak hanya menyediakan platform digital, tetapi juga menetapkan standar operasional, sistem pemesanan, tarif, mekanisme penilaian, serta pengawasan terhadap mitra pengemudi. Persoalan inilah yang kemudian memunculkan perdebatan mengenai kemungkinan adanya pertanggungjawaban pidana perusahaan aplikasi di samping pertanggungjawaban pidana pengemudi sebagai pelaku langsung kecelakaan lalu lintas.

Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Aplikasi terhadap Kecelakaan Penumpang Transportasi Online

1. Kedudukan Perusahaan Aplikasi dalam Penyelenggaraan Transportasi Online

Perkembangan teknologi informasi telah membawa perubahan yang signifikan terhadap penyelenggaraan transportasi di Indonesia. Salah satu bentuk perkembangan tersebut ditandai dengan hadirnya transportasi berbasis aplikasi yang mempertemukan pengguna jasa dengan pengemudi melalui platform digital. Kehadiran perusahaan aplikasi tidak hanya mengubah cara masyarakat mengakses layanan transportasi menjadi lebih mudah, cepat, dan efisien, tetapi juga melahirkan model hubungan hukum yang berbeda dengan penyelenggaraan angkutan konvensional. Dalam sistem ini, perusahaan aplikasi berperan sebagai penyedia platform digital yang menghubungkan pengguna jasa dengan mitra pengemudi melalui mekanisme berbasis teknologi informasi. Seiring dengan semakin luasnya penggunaan transportasi *online* oleh masyarakat, peran perusahaan aplikasi dalam penyelenggaraan layanan transportasi juga semakin berkembang

sehingga memerlukan pengaturan hukum yang mampu memberikan kepastian mengenai kedudukan dan tanggung jawabnya.

Pengaturan mengenai perusahaan aplikasi pertama kali dapat ditemukan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Dalam Pasal 1 angka 7 disebutkan bahwa Angkutan Sewa Khusus merupakan pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dalam kawasan perkotaan maupun menuju dan dari bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya, serta pemesanannya dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus merupakan bentuk pelayanan transportasi yang mengintegrasikan penggunaan kendaraan dengan sistem pemesanan berbasis aplikasi. Namun demikian, Pasal 4 dan Pasal 5 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 menegaskan bahwa penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus hanya menggunakan Kendaraan Bermotor Umum berupa mobil penumpang sedan dan mobil penumpang bukan sedan, sehingga pengaturan tersebut ditujukan bagi transportasi *online* roda empat. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 juga membedakan antara Perusahaan Angkutan Sewa Khusus dengan Perusahaan Aplikasi. Berdasarkan Pasal 1 angka 8, Perusahaan Angkutan Sewa Khusus adalah badan hukum atau pelaku usaha mikro maupun pelaku usaha kecil yang menyelenggarakan jasa Angkutan Sewa Khusus. Sebagai penyelenggara jasa angkutan, perusahaan tersebut wajib memiliki izin penyelenggaraan, berbentuk badan hukum Indonesia atau pelaku usaha sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan, serta memenuhi berbagai kewajiban, antara lain menerapkan standar pelayanan minimal, melaksanakan sistem manajemen keselamatan, mengasuransikan tanggung jawab pengangkut, dan memberikan perlindungan kepada pengguna jasa sebagaimana diatur dalam Pasal 11, Pasal 12, dan Pasal 17 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa Perusahaan Angkutan Sewa Khusus merupakan subjek hukum yang secara langsung menyelenggarakan pelayanan angkutan kepada masyarakat.

Berbeda dengan Perusahaan Angkutan Sewa Khusus, Perusahaan Aplikasi diatur tersendiri dalam Pasal 28 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018. Dalam ketentuan tersebut, Perusahaan Aplikasi diwajibkan berbadan hukum Indonesia, mengutamakan keselamatan dan keamanan transportasi, memberikan perlindungan kepada konsumen, menyediakan akses digital kepada pemerintah, serta bekerja sama dengan Perusahaan Angkutan Sewa Khusus yang telah memiliki izin penyelenggaraan dalam merekrut pengemudi. Pengaturan tersebut menunjukkan bahwa Perusahaan Aplikasi tidak hanya berfungsi sebagai penyedia platform digital, tetapi juga memiliki kewajiban tertentu dalam mendukung penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus. Meskipun demikian, kewajiban tersebut tidak serta-merta menjadikan Perusahaan Aplikasi sebagai Perusahaan Angkutan Sewa Khusus, karena keduanya merupakan subjek hukum yang berbeda dan diatur secara terpisah dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018.

Sementara itu, pengaturan mengenai transportasi *online* roda dua diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Peraturan ini mendefinisikan Perusahaan Aplikasi sebagai penyelenggara sistem elektronik yang menyediakan aplikasi berbasis teknologi di bidang transportasi darat. Selain itu, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 memberikan sejumlah kewajiban kepada Perusahaan Aplikasi, antara lain melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap mitra pengemudi, menyediakan mekanisme pengaduan, memberikan perlindungan kepada pengemudi dan penumpang, serta menegaskan bahwa hubungan antara Perusahaan Aplikasi dengan pengemudi

merupakan hubungan kemitraan sebagaimana diatur dalam Pasal 15. Pengaturan tersebut menunjukkan bahwa Perusahaan Aplikasi memiliki keterlibatan dalam penyelenggaraan transportasi *online* roda dua, namun pengaturan tersebut lebih menitikberatkan pada aspek keselamatan dan hubungan kemitraan, bukan pada penetapan status Perusahaan Aplikasi sebagai perusahaan angkutan umum. Oleh karena itu, kedudukan hukum Perusahaan Aplikasi dalam penyelenggaraan transportasi *online* masih memerlukan analisis lebih lanjut, khususnya mengenai apakah keterlibatan tersebut dapat menjadi dasar pertanggungjawaban pidana apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan kerugian bagi penumpang.

2. Hubungan Kemitraan antara Perusahaan Aplikasi dan Pengemudi Ojek Online

Perkembangan transportasi berbasis aplikasi telah melahirkan hubungan hukum yang berbeda dengan hubungan kerja pada umumnya. Dalam penyelenggaraan layanan transportasi *online*, perusahaan aplikasi tidak mempekerjakan pengemudi sebagai pekerja, melainkan menjalin hubungan kemitraan yang menjadi dasar pelaksanaan layanan. Hubungan tersebut diatur secara khusus dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Pelindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat. Keberadaan hubungan kemitraan tersebut menjadi penting untuk dianalisis karena berkaitan dengan penentuan kedudukan hukum perusahaan aplikasi dan pengemudi, yang selanjutnya berpengaruh terhadap pembagian tanggung jawab apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang merugikan penumpang.

Hubungan hukum tersebut ditegaskan dalam Pasal 15 ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang menyatakan bahwa hubungan antara Perusahaan Aplikasi dengan Pengemudi merupakan hubungan kemitraan. Selanjutnya, Pasal 15 ayat (2) menentukan bahwa pengaturan mengenai hubungan kemitraan tersebut dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi bukan merupakan hubungan kerja sebagaimana dikenal dalam hukum ketenagakerjaan, melainkan hubungan hukum yang didasarkan pada kesepakatan para pihak dalam suatu perjanjian kemitraan. Dengan demikian, hak dan kewajiban para pihak tidak semata-mata ditentukan oleh ketentuan ketenagakerjaan, tetapi juga oleh isi perjanjian kemitraan dan ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur hubungan tersebut.

Konsep kemitraan pada dasarnya merupakan bentuk kerja sama yang dilandasi oleh prinsip kesetaraan, keterbukaan, dan manfaat bersama. Menurut Sutrisno yang disadur oleh Syaparuddin, kemitraan merupakan bentuk interaksi antara dua pihak atau lebih yang bekerja sama secara sukarela untuk mencapai tujuan bersama dengan tetap memperhatikan kepentingan masing-masing pihak (Syaparuddin, 2020). Selain itu, Ditjen P2L & PM sebagaimana disadur oleh Syaparuddin menjelaskan bahwa kemitraan didasarkan pada tiga prinsip utama, yaitu kesetaraan, keterbukaan, dan manfaat bersama, sehingga tidak terdapat hubungan subordinasi sebagaimana lazim dijumpai dalam hubungan kerja (Syaparuddin, 2020). Sejalan dengan konsep tersebut, hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi pada dasarnya dibangun atas dasar kerja sama yang saling memberikan manfaat sesuai dengan peran dan tanggung jawab masing-masing pihak. Implementasi hubungan kemitraan tersebut dapat dilihat dalam praktik penyelenggaraan layanan transportasi *online* oleh perusahaan aplikasi, seperti Gojek dan inDrive. Melalui perjanjian kemitraan yang disepakati secara elektronik, pengemudi memperoleh akses untuk menggunakan platform digital dalam memberikan

layanan kepada penumpang, sedangkan perusahaan aplikasi menetapkan berbagai ketentuan yang wajib dipatuhi oleh mitra pengemudi, termasuk standar pelayanan, standar keselamatan, kode etik, mekanisme penghentian sementara (*suspend*), hingga pemutusan hubungan kemitraan apabila terjadi pelanggaran terhadap ketentuan yang telah ditetapkan. Dengan menyetujui perjanjian tersebut, pengemudi terikat pada hak dan kewajiban yang berlaku selama menjalankan kemitraan dengan perusahaan aplikasi (PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk, 2025; PT BYTE TECH INDONESIA, 2026).

Berdasarkan pengaturan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 serta praktik penyelenggaraan layanan oleh perusahaan aplikasi, hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi tidak dapat dimaknai semata-mata sebagai hubungan kerja sama yang menempatkan kedua belah pihak pada posisi pasif. Dalam praktiknya, perusahaan aplikasi menempatkan pengemudi sebagai mitra kerja dan melalui ketentuan kemitraan pada pokoknya membebaskan tanggung jawab atas kerugian atau kerusakan yang timbul akibat kesalahan atau kelalaian pengemudi kepada pengemudi itu sendiri, sedangkan perusahaan berperan sebagai pihak yang memfasilitasi penyelesaian keluhan antara pengemudi dan penumpang. Namun demikian, perusahaan aplikasi tetap memiliki kewenangan untuk menetapkan standar operasional, melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap mitra pengemudi, serta menjatuhkan sanksi berupa penghentian sementara (*suspend*) maupun pemutusan hubungan kemitraan apabila terjadi pelanggaran terhadap ketentuan yang telah ditetapkan. Hal tersebut menunjukkan bahwa perusahaan aplikasi tidak hanya berfungsi sebagai penyedia platform digital, tetapi juga memiliki peran dalam mengendalikan penyelenggaraan layanan transportasi berbasis aplikasi melalui mekanisme kemitraan yang dibentuk. Kondisi tersebut menjadi penting untuk dianalisis lebih lanjut dalam menentukan implikasi hukumnya terhadap pembagian tanggung jawab para pihak apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang merugikan penumpang.

3. Analisis Pembagian Tanggung Jawab Berdasarkan Perjanjian Kemitraan antara Perusahaan Aplikasi dan Pengemudi Ojek Online

Hubungan hukum antara perusahaan aplikasi dengan pengemudi tidak hanya ditentukan oleh ketentuan peraturan perundang-undangan, tetapi juga oleh perjanjian kemitraan yang disepakati para pihak pada saat pengemudi mendaftarkan diri sebagai mitra. Perjanjian tersebut menjadi dasar yang mengatur hak dan kewajiban masing-masing pihak selama penyelenggaraan layanan transportasi berbasis aplikasi. Oleh karena itu, untuk mengetahui bagaimana pembagian tanggung jawab apabila terjadi kecelakaan yang merugikan penumpang, perlu dianalisis ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam perjanjian kemitraan yang diterapkan oleh perusahaan aplikasi.

Berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam Terms and Conditions Gojek maupun inDrive, hubungan hukum antara perusahaan aplikasi dengan pengemudi menempatkan pengemudi sebagai mitra yang bertanggung jawab secara pribadi atas setiap tindakan yang dilakukan dalam pelaksanaan layanan. Pengemudi berkewajiban mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan, menjaga keselamatan penumpang, menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan, serta bertanggung jawab atas setiap kerugian yang timbul akibat pelanggaran terhadap ketentuan tersebut. Di sisi lain, perusahaan aplikasi menetapkan standar operasional, menyediakan sistem aplikasi, melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap mitra, serta berwenang menjatuhkan sanksi administratif berupa peringatan, penghentian sementara (*suspend*), hingga pemutusan hubungan kemitraan apabila pengemudi melanggar ketentuan yang telah disepakati. Ketentuan tersebut menunjukkan bahwa perusahaan aplikasi pada dasarnya membedakan antara tanggung

jawab operasional dengan tanggung jawab hukum. Tanggung jawab operasional diwujudkan melalui penyediaan sistem aplikasi, penetapan standar pelayanan, mekanisme pengawasan, serta penegakan sanksi terhadap pengemudi. Sementara itu, tanggung jawab hukum atas perbuatan yang dilakukan selama pengemudi mengoperasikan kendaraan pada umumnya tetap dibebankan kepada pengemudi sebagai pelaku langsung. Dengan demikian, apabila terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh kelalaian atau kesalahan pengemudi, perusahaan aplikasi cenderung menempatkan pengemudi sebagai pihak yang bertanggung jawab, sedangkan perusahaan menjalankan fungsi sebagai penyedia platform digital dan fasilitator penyelesaian keluhan sesuai mekanisme yang telah ditentukan dalam perjanjian kemitraan. (PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk, 2025; PT BYTE TECH INDONESIA, 2026) .

Berdasarkan hal tersebut penulis berpendapat bahwa, pengaturan tersebut menunjukkan bahwa perjanjian kemitraan lebih banyak mengatur hubungan keperdataan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi daripada mengatur pembagian pertanggungjawaban pidana apabila terjadi kecelakaan lalu lintas. Meskipun perusahaan memiliki kewenangan menetapkan standar operasional, melakukan pembinaan, mengawasi pelaksanaan layanan, bahkan menjatuhkan sanksi kepada pengemudi, seluruh akibat hukum yang timbul dari kesalahan pengemudi tetap pada prinsipnya dibebankan kepada pengemudi sebagai pelaku langsung. Akibatnya, perjanjian kemitraan belum memberikan batasan yang jelas mengenai sejauh mana tanggung jawab perusahaan aplikasi apabila kecelakaan berkaitan dengan sistem operasional yang dibentuk dan diawasi oleh perusahaan. Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa perjanjian kemitraan belum mampu menjawab secara komprehensif persoalan pembagian pertanggungjawaban antara perusahaan aplikasi dan pengemudi. Di satu sisi, perusahaan memiliki peran yang cukup besar dalam penyelenggaraan layanan transportasi berbasis aplikasi melalui pengaturan sistem, standar operasional, mekanisme pengawasan, dan pemberian sanksi kepada pengemudi. Namun di sisi lain, perusahaan tetap menempatkan dirinya sebagai penyedia platform digital sehingga tanggung jawab atas kecelakaan yang terjadi lebih diarahkan kepada pengemudi. Menurut penulis, konstruksi demikian berpotensi menimbulkan ketidakjelasan mengenai batas pertanggungjawaban masing-masing pihak, khususnya ketika kecelakaan tidak hanya dipengaruhi oleh tindakan pengemudi, tetapi juga berkaitan dengan kebijakan atau sistem operasional yang dibangun oleh perusahaan aplikasi.

4. Analisis Pertanggungjawaban Pidana Perusahaan Aplikasi Berdasarkan Ketentuan KUHP

Pengaturan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi mengalami perkembangan yang signifikan dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Berbeda dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tidak mengatur secara khusus pertanggungjawaban pidana perusahaan aplikasi transportasi *online*, KUHP memberikan dasar hukum yang lebih luas mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi. Oleh karena itu, untuk menilai kemungkinan dimintanya pertanggungjawaban pidana terhadap perusahaan aplikasi transportasi *online* atas kecelakaan yang dialami penumpang, perlu dianalisis ketentuan mengenai pertanggungjawaban pidana korporasi sebagaimana diatur dalam Bab II KUHP, khususnya Pasal 45, Pasal 46, dan Pasal 48.

Pasal 45 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 menegaskan bahwa korporasi merupakan subjek tindak pidana. Selanjutnya, Pasal 46 menyatakan bahwa tindak pidana oleh korporasi merupakan tindak pidana yang dilakukan oleh pengurus yang mempunyai kedudukan fungsional dalam struktur organisasi korporasi atau orang yang berdasarkan

hubungan kerja maupun hubungan lain bertindak untuk dan atas nama korporasi atau demi kepentingan korporasi dalam lingkup usaha korporasi tersebut. Penjelasan Pasal 46 menerangkan bahwa yang dimaksud dengan "hubungan lain" misalnya kontrak kerja yang bersifat sementara. Sementara itu, Pasal 48 menentukan bahwa pertanggungjawaban pidana korporasi hanya dapat dikenakan apabila memenuhi persyaratan tertentu, yaitu tindak pidana tersebut berada dalam lingkup usaha korporasi, menguntungkan korporasi secara melawan hukum, diterima sebagai kebijakan korporasi, korporasi tidak melakukan langkah-langkah pencegahan atau memastikan kepatuhan terhadap hukum, dan/atau korporasi membiarkan terjadinya tindak pidana.

Penggunaan frasa "hubungan lain" dalam Pasal 46 perlu dimaknai secara luas. Penjelasan pasal tersebut menggunakan kata "misalnya" sebelum memberikan contoh berupa kontrak kerja yang bersifat sementara. Penggunaan kata tersebut menunjukkan bahwa pembentuk undang-undang tidak bermaksud membatasi frasa "hubungan lain" hanya pada kontrak kerja sementara, melainkan hanya memberikan salah satu contoh hubungan hukum di luar hubungan kerja tetap. Dengan demikian, frasa "hubungan lain" bersifat terbuka sehingga memungkinkan adanya bentuk hubungan hukum lain sepanjang pihak tersebut bertindak untuk dan atas nama korporasi atau demi kepentingan korporasi dalam lingkup usaha korporasi. Dalam konteks transportasi *online*, hubungan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi secara normatif merupakan hubungan kemitraan sebagaimana diatur dalam Pasal 15 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Meskipun demikian, pengemudi menjalankan layanan melalui aplikasi yang disediakan perusahaan, memperoleh penumpang melalui sistem perusahaan, serta melaksanakan pelayanan yang menjadi bagian dari kegiatan usaha perusahaan aplikasi. Oleh karena itu, menurut penulis, hubungan kemitraan tersebut memiliki karakteristik yang patut dipertimbangkan sebagai salah satu bentuk "hubungan lain" sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46.

Meskipun hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi dapat dipertimbangkan sebagai salah satu bentuk "hubungan lain" sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46, hal tersebut tidak serta-merta menjadikan perusahaan aplikasi dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas setiap kecelakaan lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi. Pasal 48 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 mengharuskan adanya pembuktian terhadap unsur-unsur tertentu agar korporasi dapat dimintai pertanggungjawaban pidana. Menurut penulis, dalam konteks penyelenggaraan transportasi *online*, kegiatan pengangkutan penumpang melalui aplikasi merupakan bagian dari lingkup usaha perusahaan aplikasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 huruf a. Di sisi lain, perusahaan aplikasi juga memiliki kewajiban melakukan pembinaan, pengawasan, serta memastikan kepatuhan pengemudi terhadap standar keselamatan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Oleh karena itu, apabila perusahaan aplikasi tidak melaksanakan kewajiban tersebut atau membiarkan pengemudi yang diketahui melakukan pelanggaran tetap beroperasi sehingga mengakibatkan terjadinya kecelakaan, maka kondisi tersebut berpotensi memenuhi unsur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 48 huruf d dan huruf e. Namun demikian, terpenuhi atau tidaknya unsur-unsur tersebut tetap harus dibuktikan berdasarkan fakta dalam setiap peristiwa yang terjadi.

Berdasarkan uraian tersebut, menurut penulis, ketentuan Pasal 46 dan Pasal 48 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 membuka kemungkinan dimintainya pertanggungjawaban pidana terhadap perusahaan aplikasi transportasi *online*. Hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi tidak secara otomatis menghalangi penerapan pertanggungjawaban pidana korporasi, mengingat hubungan tersebut dapat dipertimbangkan sebagai salah satu bentuk "hubungan lain" sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46. Akan tetapi, pertanggungjawaban pidana perusahaan aplikasi

tidak dapat didasarkan semata-mata pada adanya hubungan kemitraan, melainkan harus dibuktikan bahwa unsur-unsur dalam Pasal 48 telah terpenuhi. Dengan demikian, perusahaan aplikasi hanya dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila terbukti terdapat keterkaitan antara tindak pidana yang dilakukan pengemudi dengan kebijakan perusahaan, kelalaian perusahaan dalam melakukan pencegahan dan pengawasan, atau pembiaran terhadap terjadinya tindak pidana dalam penyelenggaraan layanan transportasi berbasis aplikasi.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian, pengemudi transportasi *online* merupakan pihak yang dapat dimintai pertanggungjawaban pidana apabila karena kelalaiannya mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sebagaimana diatur dalam Pasal 310 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau dengan sengaja mengemudikan kendaraan secara membahayakan sebagaimana diatur dalam Pasal 311. Pertanggungjawaban pidana tersebut didasarkan pada terpenuhinya unsur tindak pidana dan kesalahan pengemudi sebagai pelaku langsung, sehingga tidak dipengaruhi oleh status hubungan hukumnya dengan perusahaan aplikasi. Meskipun ojek *online* belum diatur secara tegas sebagai angkutan umum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, pengemudi tetap dapat dimintai pertanggungjawaban pidana atas kecelakaan lalu lintas yang melibatkan penumpang. Sebaliknya, perusahaan aplikasi belum dapat dimintai pertanggungjawaban berdasarkan Pasal 234 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 karena ketentuan tersebut hanya ditujukan kepada perusahaan angkutan umum.

Kemungkinan dimintainya pertanggungjawaban pidana terhadap perusahaan aplikasi dianalisis berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana. Hubungan kemitraan antara perusahaan aplikasi dan pengemudi dapat dipertimbangkan sebagai bentuk "hubungan lain" sebagaimana dimaksud dalam Pasal 46 KUHP, sepanjang pengemudi bertindak untuk dan atas nama atau demi kepentingan perusahaan aplikasi. Namun, hubungan tersebut tidak serta-merta menjadikan perusahaan aplikasi bertanggung jawab atas setiap kecelakaan yang dilakukan pengemudi. Pertanggungjawaban pidana korporasi hanya dapat dikenakan apabila unsur-unsur dalam Pasal 48 KUHP terpenuhi, khususnya apabila tindak pidana dilakukan dalam lingkup usaha korporasi dan perusahaan terbukti tidak melakukan upaya pencegahan, tidak memastikan kepatuhan terhadap ketentuan hukum, atau membiarkan terjadinya tindak pidana. Dengan demikian, pertanggungjawaban pidana perusahaan aplikasi tidak lahir semata-mata karena adanya hubungan kemitraan, melainkan harus didasarkan pada terpenuhinya unsur-unsur pertanggungjawaban pidana korporasi sebagaimana diatur dalam KUHP.

REFERENSI

Peraturan Perundang-undangan & Dokumen Hukum

Indonesia. (1997). *Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1997 tentang Kemitraan*.

Indonesia. (2008). *Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2008 tentang Usaha Mikro, Kecil dan Sederhana*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4866.

Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 56, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025.

- Indonesia. (2018). *Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 118 Tahun 2018 tentang Rencana Bisnis, Rencana Kerja dan Anggaran, Kerja Sama, Pelaporan dan Evaluasi Badan Usaha Milik Daerah*.
- Indonesia. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat*.
- Indonesia. (2023). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2023 tentang Kitab Undang-Undang Hukum Pidana*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2023 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6842.

Buku

- Fuady, M. (n.d.). *Teori-teori besar dalam hukum (Grand Theory)*. Kencana Prenada Media Group.
- Kartanegara, S. (n.d.). *Hukum pidana: Kumpulan kuliah Prof. Satochid Kartanegara, S.H. dan pendapat ahli hukum terkemuka*. Yayasan Obor Indonesia.
- Saleh, R. (n.d.). *Perbuatan pidana dan pertanggung jawaban pidana*. Aksara Baru.
- Saleh, R. (n.d.). *Pikiran-pikiran tentang pertanggung jawaban pidana*. Ghalia Indonesia.
- Syaparuddin. (n.d.). *Islam kemitraan bisnis*. TristMedia Publishing.
- Wati, E. R. (n.d.). *Buku ajar hukum pidana*. UMSIDA Press.

Jurnal

- Setiawan, S. T., Abadi, S., & Bayuaji, R. (n.d.). Penegakan hukum pidana terhadap kelalaian pengemudi kendaraan bermotor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. *Jurnal Magister Ilmu Hukum*, 2(3), 310–311.

Internet & Artikel Berita

- DetikNews. (2022, Februari 2). *Driver ojol yang sebabkan penumpang tewas di Jakbar jadi tersangka*. <https://news.detik.com/berita/d-5913287/driver-ojol-yang-sebabkan-penumpang-tewas-di-jakbar-jadi-tersangka/amp>
- DetikNews. (2023, Oktober 16). *Klarifikasi Grab soal mobil tabrak belakang truk di Tol Kapuk*. https://news.detik.com/berita/d6998766/klarifikasi-grab-soal-mobil-tabrak-belakang-truk-di-tol-kapuk?utm_source=
- Korlantas POLRI. (2026, Februari 9). *Kecelakaan lalu lintas di Indonesia didominasi oleh kendaraan roda dua*. https://korlantas.polri.go.id/kecelakaan-lalulintas-di-indonesia-didominasi-oleh-kendaraan-roda-dua/?utm_source=
- PT GoTo Gojek Tokopedia Tbk. (2025, Februari 13). *Ketentuan penggunaan aplikasi Gojek untuk mitra (2W)*. Gojek. <https://www.gojek.com/id-id/app/ketentuan-penggunaan-aplikasi-gopartner-untuk-mitra-2w>
- PT Ind Mobitech Service. (2025, Februari 13). *Ketentuan umum*. InDrive. <https://indrive.com/id-id/legal>
- TEMPO. (2022, Mei 15). *Pengemudi ojol tinggalkan penumpangnya dalam kondisi terluka setelah kecelakaan depan Gedung DPR*. <https://www.tempo.co/hukum/pengemudi-ojol-tinggalkan-penumpangnya-dalam-kondisi-terluka-setelah-kecelakaan-depan-gedung-dpr-2086349>