

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **4.1 Kesimpulan**

Kekosongan regulasi dalam UU No. 22 Tahun 2009 tidak serta-merta membatalkan keabsahan perjanjian pengangkutan kendaraan otonom, melainkan tetap sah dan memiliki daya laku obligatoris (kekuatan mengikat yuridis) yang mewajibkan para pihak untuk mematuhi ketentuan di dalamnya, sesuai dengan asas fundamental *Pacta Sunt Servanda* karena telah terpenuhinya seluruh syarat sah perjanjian sebagaimana termaktub dan diregulasi secara eksplisit dalam ketentuan Pasal 1320 KUHPerdara. Penerapan asas kebebasan berkontrak menjadi instrumen krusial yang memungkinkan penyedia jasa dan penumpang untuk menciptakan hukum mereka sendiri guna mengisi kekosongan norma hukum publik yang belum mengatur secara spesifik mengenai teknologi otonom tersebut. Selanjutnya, karakteristik kendaraan otonom tingkat tinggi yang meniadakan peran pengemudi manusia memaksa terjadinya pergeseran fundamental prinsip pertanggungjawaban dari berbasis kesalahan (*fault-based liability*) menjadi tanggung jawab mutlak (*strict liability*). Pergeseran prinsip tersebut berimplikasi pada transformasi bentuk perjanjian menjadi kontrak baku elektronik yang praktis, namun dengan batasan tegas bahwa penyedia jasa dilarang mencantumkan klausula eksonerasi guna merealisasikan tujuan perlindungan konsumen, sebagaimana diamanatkan secara tegas dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999. Dengan demikian, perjanjian pengangkutan kendaraan otonom harus diletakkan sebagai instrumen yang menjamin keselamatan mutlak bagi

penumpang tanpa membebankan pembuktian kesalahan sistem yang rumit, sehingga keadilan dan kepastian hukum tetap terwujud di tengah disrupsi teknologi transportasi.

#### **4.2 Saran**

Pemerintah Indonesia, khususnya Kementerian Perhubungan, perlu segera merumuskan regulasi khusus yang mengatur standar teknis, operasional, dan keselamatan kendaraan otonom sebagai landasan hukum yang mengisi kekosongan dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini. Bersamaan oleh karena itu, pembuat kebijakan atau legislator disarankan untuk melakukan revisi terhadap Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berlaku saat ini guna mengakomodasi konsep tanggung jawab mutlak (*strict liability*) secara eksplisit dalam kasus kecelakaan yang melibatkan teknologi otonom, sehingga beban pembuktian yang memberatkan konsumen dapat dihapuskan. Bagi para pelaku usaha penyedia jasa transportasi otonom, diwajibkan untuk menyusun perjanjian baku elektronik yang transparan dan berkeadilan dengan menghilangkan segala bentuk klausula eksonerasi yang berpotensi merugikan hak-hak penumpang. Selanjutnya, diperlukan pembentukan lembaga pengawas independen atau perluasan wewenang instansi terkait untuk mengaudit algoritma dan sistem keamanan kendaraan otonom secara berkala guna meminimalisir risiko kegagalan sistem dan juga bertugas sebagai verifikator atau pengawas guna mengawasi penggunaan klausul eksonerasi pada perjanjian yang dibuat oleh perusahaan pengangkut. Terakhir, masyarakat sebagai konsumen diharapkan untuk meningkatkan literasi digital dan pemahaman hukum terkait

syarat dan ketentuan penggunaan layanan transportasi otonom agar mampu melindungi hak-haknya secara proaktif dalam era transformasi digital ini.