

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Penggunaan taksi *online* berbasis *self-driving* telah memunculkan permasalahan baru terkait pertanggungjawaban pidana apabila terjadi kecelakaan lalu lintas oleh taksi berbasis *self-driving*. Saat terjadinya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan taksi berbasis *self-driving*, maka tidak dapat hanya melihat kesalahan individu, melainkan juga harus mempertimbangkan kesalahan dari korporasi pembuat atau penyedia layanan taksi. Pada konteks terjadinya kecelakaan lalu lintas oleh taksi berbasis *self-driving*, perusahaan yang memproduksi taksi *self-driving* dan/atau perusahaan penyedia layanan taksi online yang menggunakan teknologi *self-driving* tersebut dapat dimintai pertanggungjawaban pidana dengan asas pertanggungjawaban pidana pengganti (*vicarious liability*). Hal ini disebabkan karena kelalaiannya korporasi dalam memastikan komponen yang ada pada kendaraan taksi *self-driving* tersebut dalam kondisi baik dan taksi *self-driving* juga dalam keadaan layak beroperasi.

Pertanggungjawaban pidana pada taksi *online* berbasis *self-driving* saat ini memang belum diakui di dalam UU LLAJ. UU LLAJ sebagai regulasi yang mengatur terkait unsur delik kecelakaan lalu lintas belum memberikan pengatuan secara komperhensif terhadap tindak pidana yang disebabkan oleh taksi berbasis *self-driving* yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas karena kelalaiannya. Meskipun prinsipnya UU LLAJ telah memberikan ruang untuk

membebaskan pertanggungjawaban pidana korporasi sebagai subjek hukum pidana, namun pengaturan tersebut memerlukan penguatan normatif agar mampu mengakomodasi teknologi *self-driving*.

4.2 Saran

1. Perlunya melakukan pembaruan hukum pada UU LLAJ yang saat ini berlaku dengan merevisi terkait kedudukan kendaraan dengan teknologi *self-driving* di Indonesia berkaca pada peraturan yang diterapkan oleh negara China, Jerman, dan Amerika.
2. Mengatur secara komperhensif terkait sistem pertanggungjawaban korporasi serta asas *vicarious liability* terutama berkaitan dengan kecelakaan lalu lintas oleh taksi berbasis *self-driving* pada UU LLAJ.
3. Menetapkan kebijakan administratif berupa mekanisme izin operasional kendaraan *self-driving* kemudian menetapkan kebijakan teknis untuk kendaraan level 4-5 di Indonesia, dengan cara menetapkan standar keselamatan, prosedur uji kelayakan kendaraan *self-driving*, dan sistem pengawasan pada kendaraan *self-driving*.