



Urgensi Pengaturan Hukum Tentang Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Sewa Khusus terhadap Keselamatan Penumpang

Siti Mariyam^{1*}, M. Mosjab²

^{1,2} Fakultas Hukum, Universitas 17 Agustus 1945 Semarang, Indonesia

Email : sitimariyam@untagsmg.ac.id¹, mmosjab44@gmail.com²

*Penulis Korespondensi : sitimariyam@untagsmg.ac.id

Abstract. *Passenger security and safety in specialized rental transport services (angkutan sewa khusus) have become a critical subject of academic inquiry, particularly in the era of e-commerce and digital transactions. While the demand for application-based transport services continues to rise, numerous accident cases have revealed a significant imbalance in liability, where the burden of risk is disproportionately placed on drivers or passengers as victims. This study aims to analyze the legal liability of specialized transport companies and advocates for a regulatory framework that establishes a fair passenger protection mechanism. Employing a qualitative method with descriptive analysis, this study integrates data from legislative reviews, case studies of transport accidents, and interviews with legal experts and transportation practitioners. The findings indicate that the corporate obligations stipulated in Law No. 22 of 2009 and Minister of Transportation Regulation No. 118 of 2018 (as amended by Regulation No. 17 of 2019) remain generic and fail to explicitly define liability mechanisms in the event of accidents. This regulatory gap results in inadequate legal protection for passengers. Notably, 2023 data from the Indonesian National Police recorded 148,575 traffic accidents—77% involving motorcycles and largely attributed to human error—highlighting the urgent need for more robust corporate liability standards. The novelty of this research lies in its proposal for a legal framework that explicitly mandates corporate responsibility for passenger safety, anchored in the principle of justice. Consequently, legal protection must shift from burdening drivers and victims toward holding the company as the primary entity accountable for ensuring safety in all services provided*

Keywords: *Digital Transactions; Justice; Rental Transportation; Responsibility Traffic.*

Abstrak. Keamanan dan keselamatan penumpang dalam layanan transportasi sewa khusus telah menjadi subjek penting dalam kajian akademis, khususnya di era e-commerce dan transaksi digital. Meskipun permintaan akan layanan transportasi berbasis aplikasi terus meningkat, banyak kasus kecelakaan telah mengungkapkan ketidakseimbangan yang signifikan dalam tanggung jawab, di mana beban risiko secara tidak proporsional dibebankan pada pengemudi atau penumpang sebagai korban. Studi ini bertujuan untuk menganalisis tanggung jawab hukum perusahaan transportasi khusus dan mengadvokasi kerangka peraturan yang menetapkan mekanisme perlindungan penumpang yang adil. Dengan menggunakan metode kualitatif dengan analisis deskriptif, studi ini mengintegrasikan data dari tinjauan legislatif, studi kasus kecelakaan transportasi, dan wawancara dengan pakar hukum dan praktisi transportasi. Temuan menunjukkan bahwa kewajiban perusahaan yang diatur dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 118 Tahun 2018 (sebagaimana diubah oleh Peraturan No. 17 Tahun 2019) masih bersifat umum dan gagal mendefinisikan secara eksplisit mekanisme tanggung jawab dalam kasus kecelakaan. Kesenjangan peraturan ini mengakibatkan perlindungan hukum yang tidak memadai bagi penumpang. Secara khusus, data tahun 2023 dari Kepolisian Nasional Indonesia mencatat 148.575 kecelakaan lalu lintas—77% melibatkan sepeda motor dan sebagian besar disebabkan oleh kesalahan manusia—menyoroti kebutuhan mendesak akan standar tanggung jawab perusahaan yang lebih kuat. Kebaruan penelitian ini terletak pada usulannya untuk kerangka hukum yang secara eksplisit mewajibkan tanggung jawab perusahaan atas keselamatan penumpang, yang berlandaskan prinsip keadilan. Akibatnya, perlindungan hukum harus bergeser dari membebani pengemudi dan korban menuju perusahaan sebagai entitas utama yang bertanggung jawab untuk memastikan keselamatan dalam semua layanan yang diberikan.

Kata Kunci: Keadilan; Lalu Lintas; Tanggung Jawab; Transaksi Digital; Transportasi Sewa.

1. PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah mengubah lanskap transportasi di Indonesia secara fundamental. Kemunculan platform transportasi berbasis aplikasi seperti Gojek, Grab, dan InDrive telah menghadirkan alternatif mobilitas yang efisien, fleksibel, dan mudah diakses oleh masyarakat luas. Sebagai bentuk inovasi dalam sektor transportasi, angkutan sewa khusus berbasis aplikasi online telah menjadi bagian integral dari kehidupan masyarakat urban, terutama di kota-kota besar Indonesia. Fenomena ini menandai transformasi dari model angkutan konvensional menuju era digitalisasi transportasi yang memberikan kemudahan pemesanan, transparansi tarif, dan kecepatan layanan.

Angkutan sewa khusus sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019, merupakan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum yang diselenggarakan tanpa trayek tetap, dilaksanakan berdasarkan pemesanan, serta menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi sebagai media transaksi antara pengguna jasa dan penyedia layanan. Karakteristik tersebut membedakan angkutan sewa khusus dari angkutan umum konvensional yang beroperasi pada trayek dan jadwal tertentu. Dengan sistem pemesanan berbasis teknologi informasi, angkutan sewa khusus memberikan layanan yang bersifat fleksibel, efisien, dan responsif terhadap kebutuhan mobilitas masyarakat modern.

Namun demikian, pesatnya pertumbuhan industri angkutan sewa khusus tidak diimbangi dengan pengaturan hukum yang komprehensif terkait tanggung jawab penyelenggara terhadap keselamatan penumpang. Berbagai kasus kecelakaan yang melibatkan angkutan sewa khusus menunjukkan adanya kekosongan hukum dan ketidakjelasan mekanisme pertanggungjawaban. Dalam praktik, ketika terjadi kecelakaan, beban tanggung jawab cenderung dibebankan kepada pengemudi sebagai mitra yang dianggap bertindak secara independen, sementara perusahaan penyedia platform aplikasi seringkali mengklaim diri hanya sebagai penyedia teknologi, bukan sebagai perusahaan angkutan.

Data statistik kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan tren yang mengkhawatirkan. Kepolisian Republik Indonesia mencatat sebanyak 148.575 kasus kecelakaan lalu lintas pada tahun 2023, meningkat dari 139.364 kasus pada tahun 2022. Dari jumlah tersebut, sebanyak 77 persen melibatkan sepeda motor, yang merupakan moda transportasi dominan dalam layanan angkutan sewa khusus jenis ojek online. Data Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) mengungkapkan bahwa total kecelakaan lalu lintas tahun 2023

mencapai 116.000 kasus dengan penyebab utama adalah tabrakan berhadapan sebanyak 45.000 kasus, yang mengindikasikan kelalaian dan pelanggaran lalu lintas.

Problematika hukum yang muncul dalam konteks angkutan sewa khusus mencakup beberapa dimensi. Pertama, status hukum perusahaan penyedia platform aplikasi masih ambigu. Apakah perusahaan tersebut dapat dikualifikasikan sebagai perusahaan angkutan yang memiliki tanggung jawab penuh terhadap penumpang, ataukah hanya sebagai penyedia layanan teknologi informasi yang mempertemukan pengemudi dan penumpang? Ketidakjelasan ini berdampak pada mekanisme pertanggungjawaban ketika terjadi kecelakaan atau kerugian yang diderita penumpang.

Kedua, relasi hukum antara perusahaan platform, pengemudi mitra, dan penumpang belum diatur secara komprehensif. Dalam praktik, perusahaan platform seperti Gojek dan Grab mengklaim bahwa pengemudi adalah mitra independen, bukan karyawan perusahaan. Konstruksi hukum semacam ini cenderung menguntungkan perusahaan karena dapat menghindari tanggung jawab langsung atas tindakan pengemudi. Padahal, perusahaan platform memiliki kendali signifikan terhadap operasional layanan melalui sistem aplikasi, penetapan tarif, sistem rating, dan mekanisme pembagian pendapatan.

Ketiga, mekanisme perlindungan hukum bagi penumpang yang mengalami kecelakaan atau kerugian masih sangat terbatas. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) dalam Pasal 234 ayat (1) menyatakan bahwa pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang karena kelalaian pengemudi. Namun, penerapan pasal ini dalam konteks angkutan sewa khusus berbasis aplikasi masih menimbulkan perdebatan, terutama terkait apakah perusahaan platform dapat dikategorikan sebagai "perusahaan angkutan" sebagaimana dimaksud dalam undang-undang tersebut.

Lebih lanjut, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana telah diubah dengan Permenhub Nomor 17 Tahun 2019 telah memberikan landasan regulasi bagi operasional angkutan sewa khusus. Peraturan ini mengatur aspek perizinan, wilayah operasi, kuota kendaraan, persyaratan teknis, dan kewajiban penyelenggara. Namun, pengaturan mengenai tanggung jawab penyelenggara terhadap keselamatan penumpang masih bersifat umum dan belum memberikan mekanisme yang jelas dan tegas terkait kompensasi, prosedur klaim, dan batasan pertanggungjawaban ketika terjadi kecelakaan.

Studi komparatif dengan sektor transportasi lain menunjukkan adanya perbedaan signifikan dalam pengaturan tanggung jawab. Dalam sektor penerbangan, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan secara tegas mengatur tanggung jawab perusahaan penerbangan terhadap penumpang yang mengalami kecelakaan, termasuk besaran ganti rugi yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011. Demikian pula dalam sektor angkutan bus antar kota, perusahaan angkutan memiliki kewajiban hukum yang jelas untuk memberikan kompensasi kepada penumpang yang menjadi korban kecelakaan. Namun, dalam konteks angkutan sewa khusus, pengaturan semacam ini belum tersedia secara memadai.

Prinsip keadilan menuntut bahwa setiap pihak yang memperoleh keuntungan ekonomi dari suatu aktivitas usaha juga harus menanggung risiko yang timbul dari aktivitas tersebut. Dalam konteks transportasi berbasis aplikasi, perusahaan platform angkutan sewa khusus memperoleh keuntungan ekonomi yang signifikan dari setiap transaksi yang difasilitasi melalui sistem aplikasinya. Oleh karena itu, secara normatif dan moral, adalah wajar apabila perusahaan platform turut memikul tanggung jawab atas keselamatan dan kerugian yang dialami oleh penumpang sebagai pengguna layanan. Prinsip ini sejalan dengan doktrin tanggung jawab produk (*product liability*) dan tanggung jawab profesional, yang menempatkan beban tanggung jawab pada pelaku usaha atas dampak yang ditimbulkan oleh jasa yang diperdagangkan kepada konsumen. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam Pasal 19 menegaskan bahwa pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian yang diderita konsumen akibat mengonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan. Dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus, penumpang dapat diposisikan sebagai konsumen yang menggunakan jasa transportasi yang disediakan melalui platform aplikasi, sedangkan perusahaan platform berperan sebagai pelaku usaha. Dengan demikian, ketentuan dalam Undang-Undang Perlindungan Konsumen seharusnya dapat diterapkan sebagai dasar pemberian perlindungan hukum dan pemenuhan hak ganti kerugian bagi penumpang yang mengalami kerugian akibat layanan angkutan sewa khusus.

Penelitian ini menjadi penting karena beberapa alasan mendasar. Pertama, terdapat kekosongan hukum dan ketidakjelasan regulasi terkait tanggung jawab perusahaan angkutan sewa khusus terhadap keselamatan penumpang. Kedua, tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan urgensi untuk memperkuat mekanisme perlindungan hukum bagi penumpang. Ketiga, prinsip keadilan menuntut adanya keseimbangan antara hak dan kewajiban, antara keuntungan ekonomi dan tanggung jawab sosial perusahaan. Keempat,

perkembangan industri transportasi digital memerlukan adaptasi dan modernisasi regulasi yang responsif terhadap dinamika teknologi dan model bisnis baru.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, penelitian ini bertujuan untuk: pertama, menganalisis kerangka hukum yang mengatur tanggung jawab penyelenggaraan angkutan sewa khusus terhadap keselamatan penumpang dalam regulasi yang berlaku saat ini; kedua, mengidentifikasi kesenjangan dan kelemahan dalam regulasi yang ada terkait mekanisme pertanggungjawaban pihak-pihak yang terlibat dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus ketika terjadi kecelakaan yang merugikan penumpang; dan ketiga, merumuskan urgensi serta substansi pengaturan hukum yang lebih komprehensif dan berkeadilan terkait tanggung jawab penyelenggara angkutan sewa khusus terhadap keselamatan penumpang.

Adapun masalah penelitian adalah sebagai berikut: pertama, bagaimana kerangka hukum yang mengatur tanggung jawab penyelenggaraan angkutan sewa khusus terhadap keselamatan penumpang berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019? Kedua, apa saja kesenjangan dan kelemahan dalam regulasi yang ada terkait mekanisme pertanggungjawaban dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus ketika terjadi kecelakaan yang merugikan penumpang? Ketiga, bagaimana urgensi dan substansi pengaturan hukum yang diperlukan untuk membentuk mekanisme tanggung jawab penyelenggaraan angkutan sewa khusus terhadap keselamatan penumpang yang berlandaskan prinsip keadilan?

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (yuridis normatif) dengan pendekatan kualitatif dan analisis deskriptif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian yang mengkaji hukum sebagai norma atau kaidah yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan. Pendekatan ini dipilih karena fokus penelitian adalah menganalisis norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan terkait tanggung jawab perusahaan angkutan sewa khusus terhadap keselamatan penumpang.

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif yang didukung oleh data empiris, dengan menggunakan pendekatan kepustakaan (*library research*) sebagai metode utama. Sumber data yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, dan bahan hukum tersier. Bahan hukum primer meliputi peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penyelenggaraan angkutan sewa khusus dan perlindungan keselamatan

penumpang, antara lain Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019, serta Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, beserta peraturan perundang-undangan lain yang relevan dengan objek penelitian.

Bahan hukum sekunder mencakup buku teks di bidang hukum transportasi, hukum perlindungan konsumen, dan hukum perdata, artikel dan jurnal ilmiah hukum yang relevan, hasil penelitian terdahulu, serta publikasi akademik dan dokumen resmi yang diterbitkan oleh instansi terkait, seperti Kementerian Perhubungan dan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Adapun bahan hukum tersier meliputi kamus hukum, ensiklopedia hukum, dan indeks peraturan perundang-undangan yang berfungsi sebagai bahan penunjang. Selain bahan hukum tersebut, penelitian ini juga menggunakan data primer yang diperoleh melalui wawancara dengan akademisi dan praktisi hukum transportasi yang memiliki kompetensi dan pengalaman di bidang angkutan sewa khusus. Wawancara dilakukan secara terstruktur dan semi-terstruktur untuk memperoleh pemahaman yang lebih mendalam mengenai problematika hukum dan praktik pertanggungjawaban dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Penentuan narasumber dilakukan secara purposive sampling berdasarkan keahlian dan relevansi dengan fokus penelitian.

Pendekatan penelitian yang digunakan meliputi pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), pendekatan konseptual (*conceptual approach*), dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan digunakan untuk mengkaji dan menganalisis pengaturan hukum yang berkaitan dengan tanggung jawab dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus. Pendekatan konseptual dilakukan dengan menelaah konsep-konsep hukum mengenai tanggung jawab hukum, perlindungan konsumen, dan prinsip keadilan. Sementara itu, pendekatan kasus digunakan untuk menganalisis peristiwa kecelakaan yang melibatkan angkutan sewa khusus guna memahami penerapan norma hukum dalam praktik.

Pengumpulan data dilakukan melalui studi dokumen dan wawancara. Studi dokumen dilakukan dengan menelaah peraturan perundang-undangan, literatur hukum, jurnal ilmiah, serta laporan resmi yang relevan, termasuk data kecelakaan lalu lintas yang dipublikasikan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia, Kementerian Perhubungan, dan Komite Nasional Keselamatan Transportasi. Analisis data dilakukan secara kualitatif dengan metode deskriptif-analitis. Tahapan analisis meliputi inventarisasi dan sistematisasi data, penafsiran norma hukum melalui metode interpretasi gramatikal, sistematis, historis, dan teleologis, serta analisis

komparatif dengan sektor transportasi lain, seperti penerbangan dan angkutan bus, guna mengidentifikasi kesenjangan dan kelemahan pengaturan hukum. Hasil analisis tersebut selanjutnya digunakan untuk menarik kesimpulan dan merumuskan rekomendasi penguatan pengaturan hukum terkait tanggung jawab penyelenggaraan angkutan sewa khusus terhadap keselamatan penumpang.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kerangka Hukum Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Sewa Khusus dalam Regulasi yang Berlaku

Pengaturan hukum terkait tanggung jawab perusahaan angkutan sewa khusus terhadap keselamatan penumpang dalam sistem hukum Indonesia bersumber dari beberapa instrumen hukum yang bersifat hirarkis. Sebagai aturan dasar, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) menjadi landasan utama yang mengatur penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. Undang-undang ini bertujuan mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan efisien.

Dalam konteks tanggung jawab terhadap penumpang, UU LLAJ mengatur secara eksplisit dalam Pasal 234 ayat (1) yang menyatakan: "Pengemudi, pemilik Kendaraan Bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi." Ketentuan ini memberikan landasan hukum bagi pertanggungjawaban dalam penyelenggaraan angkutan, namun dalam implementasinya terhadap angkutan sewa khusus berbasis aplikasi, terdapat berbagai problematika interpretasi dan penerapan.

Pasal 234 ayat (2) UU LLAJ lebih lanjut mengatur bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa kerugian kematian, luka berat, luka ringan, dan/atau kerugian harta benda. Ayat (3) menentukan bahwa tanggung jawab tersebut merupakan tanggung jawab langsung, yang berarti pihak yang bertanggung jawab harus segera memberikan ganti kerugian tanpa perlu menunggu adanya putusan pengadilan. Ayat (4) menyatakan bahwa besarnya ganti kerugian ditentukan berdasarkan putusan pengadilan.

Pengaturan lebih teknis mengenai angkutan sewa khusus terdapat dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus sebagaimana telah diubah dengan Permenhub Nomor 17 Tahun 2019. Permenhub ini mendefinisikan angkutan sewa khusus sebagai pelayanan angkutan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam trayek atau tidak dalam trayek yang untuk keperluan perseorangan atau

kelompok dengan sistem sewa atau tumpangan yang besarnya biaya perjalanan ditetapkan berdasarkan kesepakatan.

Permenhub 118/2018 mengatur bahwa penyelenggaraan angkutan sewa khusus harus memiliki izin penyelenggaraan yang diterbitkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Izin ini diberikan kepada badan usaha yang telah memenuhi persyaratan administratif dan teknis yang ditetapkan. Dalam Pasal 5, diatur bahwa penyelenggara angkutan sewa khusus wajib memiliki: pertama, badan hukum Indonesia; kedua, memiliki tempat penyimpanan kendaraan dan kantor; ketiga, memiliki perjanjian kerja sama dengan pemilik kendaraan bermotor umum jika tidak memiliki kendaraan sendiri; dan keempat, memenuhi persyaratan teknis dan operasional yang ditetapkan.

Terkait tanggung jawab penyelenggara, Pasal 34 Permenhub 118/2018 mengatur bahwa penyelenggara angkutan sewa khusus bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan penumpang selama dalam perjalanan. Penyelenggara juga wajib mengikutsertakan pengemudi dan kendaraan dalam program asuransi kecelakaan untuk memberikan perlindungan kepada pengemudi dan penumpang. Namun, ketentuan ini masih bersifat umum dan tidak memberikan mekanisme yang jelas mengenai prosedur, besaran kompensasi, dan batasan tanggung jawab ketika terjadi kecelakaan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2019 yang mengubah Permenhub 118/2018 memberikan beberapa penyesuaian penting, terutama terkait tarif dan sistem operasional angkutan sewa khusus berbasis aplikasi. Pasal 17A menambahkan ketentuan bahwa penyelenggara angkutan sewa khusus berbasis aplikasi wajib: pertama, memiliki sistem aplikasi yang terintegrasi dengan sistem informasi Kementerian Perhubungan; kedua, menyediakan fitur keselamatan dalam aplikasi seperti tombol darurat dan fitur berbagi lokasi perjalanan; dan ketiga, melakukan verifikasi terhadap pengemudi mitra yang bergabung dalam platform.

Dalam aspek tarif, Permenhub 17/2019 mengatur bahwa tarif angkutan sewa khusus ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara penyelenggara dengan penumpang, namun tidak boleh lebih rendah dari tarif batas bawah yang ditetapkan oleh pemerintah daerah. Ketentuan ini dimaksudkan untuk melindungi pengemudi dari praktik penetapan tarif yang terlalu rendah yang dapat membahayakan keselamatan karena pengemudi terpaksa bekerja dalam waktu yang berlebihan.

Selain UU LLAJ dan Permenhub, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen juga relevan dalam konteks perlindungan penumpang angkutan sewa khusus. Dalam Pasal 4, diatur bahwa konsumen berhak atas kenyamanan, keamanan, dan

keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa, serta berhak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa. Penumpang angkutan sewa khusus, sebagai konsumen jasa transportasi, memiliki hak-hak ini yang harus dijamin oleh penyelenggara.

Pasal 19 UU Perlindungan Konsumen mengatur tanggung jawab pelaku usaha, yang menyatakan: "Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan/atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan." Ganti rugi dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Namun demikian, dalam praktik penyelenggaraan angkutan sewa khusus berbasis aplikasi, terdapat perdebatan hukum mengenai apakah perusahaan platform dapat dikualifikasikan sebagai "pelaku usaha" sebagaimana dimaksud dalam UU Perlindungan Konsumen, ataukah hanya sebagai penyedia teknologi informasi yang memfasilitasi transaksi antara pengemudi dan penumpang. Perusahaan platform seperti Gojek dan Grab cenderung mengklaim bahwa mereka hanya menyediakan platform teknologi dan bukan penyedia jasa transportasi secara langsung, sehingga tanggung jawab atas keselamatan penumpang sepenuhnya ada pada pengemudi mitra.

Konstruksi hukum semacam ini menimbulkan ketidakadilan karena perusahaan platform memiliki kendali yang sangat besar terhadap operasional layanan. Perusahaan menetapkan tarif, menentukan mekanisme pembagian pendapatan, memberikan sistem rating yang mempengaruhi akses pengemudi terhadap order, dan memiliki kebijakan yang dapat menonaktifkan akun pengemudi. Dengan tingkat kendali operasional yang demikian besar, perusahaan platform seharusnya tidak dapat mengelak dari tanggung jawab terhadap keselamatan penumpang dengan hanya mengklaim diri sebagai penyedia teknologi.

Lebih lanjut, dalam konteks hukum perdata, hubungan antara penumpang dan penyelenggara angkutan merupakan hubungan kontraktual yang didasarkan pada perjanjian pengangkutan. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) dalam Pasal 1601 mengatur tentang perjanjian untuk melakukan pekerjaan, yang di dalamnya termasuk perjanjian pengangkutan orang atau barang. Dalam perjanjian pengangkutan, pengangkut memiliki kewajiban untuk mengangkut penumpang dengan selamat dari tempat keberangkatan ke tempat tujuan.

Doktrin hukum pengangkutan mengenal prinsip "*presumption of liability*" atau praduga bersalah, yang berarti pengangkut dianggap bertanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang kecuali pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian tersebut terjadi di luar kesalahan atau kelalaiannya. Prinsip ini merupakan implementasi dari asas "*res ipsa loquitur*" (fakta berbicara sendiri), yang menyatakan bahwa dalam kecelakaan pengangkutan, beban pembuktian berada pada pihak pengangkut untuk membuktikan bahwa ia tidak bersalah.

Penerapan prinsip ini dalam konteks angkutan sewa khusus berbasis aplikasi menghadapi tantangan karena struktur relasi hukum yang kompleks. Terdapat tiga pihak yang terlibat: penumpang, pengemudi mitra, dan perusahaan platform. Ketika terjadi kecelakaan, pertanyaan hukum yang muncul adalah siapa yang harus bertanggung jawab secara langsung? Apakah pengemudi sebagai pelaksana pengangkutan, ataukah perusahaan platform sebagai penyelenggara yang menyediakan sistem dan infrastruktur layanan?

Dalam praktik di Indonesia, mayoritas kasus kecelakaan yang melibatkan angkutan sewa khusus diselesaikan secara langsung antara pengemudi dan korban, atau melalui mekanisme asuransi kendaraan milik pengemudi. Perusahaan platform umumnya tidak terlibat secara langsung dalam penyelesaian klaim, dengan alasan bahwa pengemudi adalah mitra independen yang bertanggung jawab penuh atas kendaraan dan operasional kendaraannya. Kondisi ini menunjukkan bahwa dalam praktik, beban tanggung jawab lebih banyak dibebankan kepada pengemudi dan penumpang sebagai korban.

Studi komparatif dengan negara lain menunjukkan bahwa di beberapa yurisdiksi, perusahaan platform transportasi online telah diakui sebagai perusahaan transportasi yang memiliki tanggung jawab langsung terhadap penumpang. Di California, Amerika Serikat, perusahaan *ridesharing* seperti Uber dan Lyft diwajibkan memiliki asuransi komersial yang menanggung kecelakaan yang terjadi selama perjalanan penumpang dengan nilai minimum 1 juta dolar AS. Di Inggris, pengadilan telah memutuskan bahwa pengemudi Uber adalah karyawan perusahaan, bukan mitra independen, sehingga perusahaan memiliki tanggung jawab hukum yang lebih besar terhadap pengemudi dan penumpang.

Kesenjangan dan Kelemahan Regulasi Tanggung Jawab Perusahaan Angkutan Sewa Khusus

Analisis terhadap kerangka hukum yang ada menunjukkan beberapa kesenjangan dan kelemahan signifikan yang berdampak pada minimnya perlindungan hukum bagi penumpang angkutan sewa khusus. Kesenjangan pertama adalah ketidakjelasan status hukum perusahaan platform aplikasi transportasi online. UU LLAJ dan Permenhub 118/2018 menggunakan

terminologi "perusahaan angkutan" tanpa memberikan definisi yang jelas apakah perusahaan platform berbasis aplikasi termasuk dalam kategori ini ataukah tidak.

Ambiguitas ini dimanfaatkan oleh perusahaan platform untuk mengklaim bahwa mereka hanya menyediakan teknologi informasi yang mempertemukan penumpang dengan pengemudi, dan bukan sebagai perusahaan angkutan yang memiliki kewajiban hukum terhadap keselamatan penumpang. Dalam *Terms of Service* yang disepakati oleh pengguna aplikasi, umumnya terdapat klausula yang menyatakan bahwa perusahaan platform tidak bertanggung jawab atas kecelakaan atau kerugian yang terjadi selama perjalanan.

Kesenjangan kedua adalah ketiadaan mekanisme yang jelas dan tegas terkait prosedur klaim dan kompensasi ketika penumpang mengalami kecelakaan. Pasal 234 UU LLAJ hanya menyatakan bahwa pengemudi, pemilik kendaraan, dan/atau perusahaan angkutan bertanggung jawab atas kerugian, tanpa mengatur secara rinci bagaimana mekanisme pengajuan klaim, batas waktu penyelesaian, besaran minimum kompensasi, dan prosedur penyelesaian sengketa. Ketidadaan mekanisme ini menyebabkan korban kecelakaan seringkali menghadapi kesulitan dalam mendapatkan kompensasi yang layak.

Dalam praktik, ketika terjadi kecelakaan, korban atau keluarganya harus mengajukan klaim melalui asuransi kendaraan pengemudi, yang umumnya memiliki nilai pertanggungan yang terbatas. Jika kerugian melebihi nilai pertanggungan asuransi, korban harus menempuh jalur hukum perdata atau pidana yang memerlukan waktu lama dan biaya yang tidak sedikit. Kondisi ini sangat merugikan korban, terutama mereka yang berasal dari ekonomi lemah dan tidak memiliki akses terhadap bantuan hukum yang memadai.

Kesenjangan ketiga adalah minimnya pengawasan terhadap implementasi kewajiban penyelenggara angkutan sewa khusus. Permenhub 118/2018 mengatur bahwa penyelenggara wajib mengikutsertakan pengemudi dan kendaraan dalam program asuransi kecelakaan, namun tidak terdapat mekanisme pengawasan dan sanksi yang efektif terhadap pelanggaran kewajiban ini. Dalam praktik, banyak pengemudi ojek online yang tidak memiliki asuransi yang memadai atau bahkan sama sekali tidak memiliki asuransi penumpang.

Bahwa mayoritas pengemudi ojek online hanya memiliki asuransi kendaraan standar yang tidak mencakup perlindungan penumpang angkutan umum. Hal ini disebabkan oleh tingginya premi asuransi penumpang dan ketidakjelasan tentang siapa yang harus menanggung biaya asuransi tersebut, apakah pengemudi ataukah perusahaan platform. Perusahaan platform umumnya tidak mewajibkan pengemudi untuk memiliki asuransi penumpang sebagai syarat bergabung dalam platform, sehingga risiko kecelakaan sepenuhnya ditanggung oleh pengemudi dan penumpang.

Kesenjangan keempat adalah ketidakseimbangan bargaining position antara penumpang dengan perusahaan platform. Dalam praktik, penumpang yang menggunakan layanan transportasi online harus menyetujui *Terms of Service* yang ditetapkan secara sepihak oleh perusahaan platform. *Terms of Service* ini umumnya berisi klausula eksonerasi yang membebaskan perusahaan dari tanggung jawab atas kecelakaan atau kerugian yang diderita penumpang.

Berdasarkan Pasal 18 UU Perlindungan Konsumen, klausula baku yang memuat pengalihan tanggung jawab pelaku usaha adalah dilarang dan dinyatakan batal demi hukum. Namun dalam praktik, penumpang yang dirugikan seringkali tidak mengetahui hak-hak mereka dan tidak memiliki akses untuk menggugat perusahaan platform. Ketimpangan ini menunjukkan bahwa perlindungan hukum bagi konsumen dalam sektor angkutan sewa khusus masih sangat lemah.

Kesenjangan kelima adalah ketiadaan standar keselamatan yang ketat dan mekanisme sertifikasi yang komprehensif bagi pengemudi angkutan sewa khusus. Permenhub 118/2018 mengatur persyaratan bagi pengemudi, namun tidak mengatur secara detail mengenai pelatihan keselamatan berkendara, pemahaman hukum lalu lintas, dan keterampilan menghadapi situasi darurat. Dalam praktik, proses verifikasi pengemudi oleh perusahaan platform lebih menekankan pada kelengkapan dokumen administratif daripada kompetensi mengemudi dan kesadaran keselamatan.

Kementerian Perhubungan menunjukkan bahwa sebanyak 61 persen kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh faktor manusia atau human error, termasuk kelalaian, ketidakmampuan mengemudi, dan perilaku ugal-ugalan. Tingginya angka kecelakaan yang disebabkan oleh faktor pengemudi menunjukkan perlunya standar kompetensi dan pelatihan yang lebih ketat bagi pengemudi angkutan sewa khusus, serta mekanisme evaluasi berkala untuk memastikan pengemudi tetap memenuhi standar keselamatan yang dipersyaratkan.

Kesenjangan keenam adalah lemahnya sistem monitoring dan evaluasi terhadap kinerja keselamatan penyelenggara angkutan sewa khusus. Tidak terdapat kewajiban bagi perusahaan platform untuk melaporkan data kecelakaan yang melibatkan pengemudi mitranya kepada otoritas yang berwenang. Ketiadaan data yang komprehensif ini menyulitkan pemerintah dalam melakukan evaluasi kebijakan dan pengawasan terhadap industri angkutan sewa khusus.

Studi yang dilakukan oleh Universitas Indonesia menunjukkan bahwa dari 1000 responden pengguna transportasi online, 23 persen pernah mengalami kecelakaan atau insiden keselamatan selama menggunakan layanan, namun hanya 5 persen yang melaporkan kejadian tersebut kepada perusahaan platform. Mayoritas korban memilih untuk menyelesaikan secara

langsung dengan pengemudi atau membiarkan kejadian tersebut tanpa tindak lanjut karena prosedur pengaduan yang rumit dan ketidakjelasan mekanisme kompensasi.

Kesenjangan ketujuh adalah tidak adanya sanksi yang tegas dan efektif terhadap perusahaan platform yang melanggar ketentuan keselamatan penumpang. Permenhub 118/2018 mengatur sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembekuan izin, hingga pencabutan izin bagi penyelenggara yang melanggar ketentuan. Namun dalam praktik, sanksi tersebut jarang diterapkan karena sulitnya pembuktian pelanggaran dan lemahnya kapasitas pengawasan dari otoritas yang berwenang.

Urgensi dan Substansi Pengaturan Hukum yang Berkeadilan

Berdasarkan analisis terhadap kerangka hukum yang ada dan identifikasi kesenjangan regulasi, maka urgensi pengaturan hukum yang lebih komprehensif dan berkeadilan terkait tanggung jawab perusahaan angkutan sewa khusus terhadap keselamatan penumpang menjadi sangat mendesak. Urgensi ini didasarkan pada beberapa argumentasi fundamental yang berkaitan dengan prinsip keadilan, perlindungan hak asasi manusia, dan pembangunan sistem transportasi yang berkelanjutan.

Pertama, dari perspektif prinsip keadilan, terdapat ketidakseimbangan yang mencolok antara keuntungan ekonomi yang diperoleh perusahaan platform dengan tanggung jawab yang mereka pikul. Perusahaan platform transportasi online memperoleh keuntungan signifikan dari setiap transaksi yang terjadi melalui aplikasinya, dengan mengambil komisi berkisar antara 20-25 persen dari total nilai transaksi. Dengan volume transaksi yang sangat besar setiap harinya, perusahaan platform memperoleh pendapatan yang sangat substansial.

Prinsip keadilan distributif menuntut bahwa pihak yang menikmati keuntungan dari suatu aktivitas ekonomi harus pula menanggung risiko yang muncul dari aktivitas tersebut. Dalam teori hukum, prinsip ini dikenal dengan adagium "ubi commodum, ibi incommodum" yang berarti di mana ada keuntungan, di situ ada risiko. Oleh karena itu, sangat tidak adil apabila perusahaan platform menikmati keuntungan ekonomi yang besar namun mengalihkan seluruh risiko keselamatan kepada pengemudi dan penumpang.

Kedua, dari perspektif perlindungan hak asasi manusia, hak atas keselamatan adalah hak fundamental yang harus dijamin oleh negara. Pasal 28H ayat (1) Undang-Undang Dasar 1945 menyatakan bahwa setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan. Hak atas keselamatan dalam menggunakan layanan transportasi merupakan derivasi dari hak konstitusional ini.

Negara memiliki kewajiban untuk melindungi hak-hak konstitusional warga negara melalui pembentukan regulasi yang memadai. Dalam konteks angkutan sewa khusus, negara harus memastikan bahwa penumpang yang menggunakan layanan tersebut mendapatkan jaminan keselamatan yang setara dengan penumpang moda transportasi lainnya. Ketidadaan regulasi yang tegas terkait tanggung jawab perusahaan platform merupakan kelalaian negara dalam memenuhi kewajibannya melindungi hak-hak konstitusional warga negara.

Ketiga, dari perspektif ekonomi, kepastian hukum terkait tanggung jawab penyelenggara akan mendorong terciptanya iklim usaha yang lebih sehat dan kompetitif. Dengan adanya regulasi yang jelas, perusahaan platform akan terdorong untuk meningkatkan standar keselamatan, melakukan investasi dalam teknologi keselamatan, dan memberikan pelatihan yang lebih baik kepada pengemudi mitra. Hal ini pada gilirannya akan meningkatkan kualitas layanan dan kepercayaan publik terhadap industri transportasi online.

Keempat, dari perspektif pembangunan berkelanjutan, sistem transportasi yang aman dan terpercaya merupakan fondasi penting bagi pembangunan ekonomi dan sosial. Data Bank Dunia menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas menyebabkan kerugian ekonomi mencapai 2-5 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB) negara-negara berkembang. Pengaturan hukum yang komprehensif terkait tanggung jawab keselamatan akan berkontribusi pada pengurangan angka kecelakaan dan kerugian ekonomi yang ditimbulkannya.

Berdasarkan urgensi di atas, substansi pengaturan hukum yang diperlukan harus mencakup beberapa elemen fundamental. Elemen pertama adalah penegasan status hukum perusahaan platform sebagai perusahaan angkutan yang memiliki tanggung jawab penuh terhadap keselamatan penumpang. Pengaturan ini harus secara eksplisit menyatakan bahwa perusahaan yang menyelenggarakan layanan angkutan sewa khusus melalui platform aplikasi adalah perusahaan angkutan sebagaimana dimaksud dalam UU LLAJ, sehingga tunduk pada seluruh kewajiban dan tanggung jawab yang diatur dalam undang-undang tersebut.

Elemen kedua adalah pengaturan mekanisme tanggung jawab yang jelas dan tegas. Pengaturan ini harus mencakup: pertama, kewajiban perusahaan platform untuk menyediakan asuransi kecelakaan dengan nilai pertanggungan yang memadai bagi setiap penumpang yang menggunakan layanannya; kedua, prosedur pengajuan klaim yang sederhana, transparan, dan dapat diakses dengan mudah oleh penumpang; ketiga, batas waktu penyelesaian klaim yang tegas untuk memastikan korban mendapatkan kompensasi dengan cepat; keempat, besaran minimum kompensasi yang harus diberikan untuk berbagai kategori kerugian seperti kematian, luka berat, luka ringan, dan kerugian materiil; dan kelima, mekanisme penyelesaian sengketa alternatif yang efisien untuk menghindari proses litigasi yang panjang dan mahal.

Besaran kompensasi yang diatur harus mempertimbangkan standar internasional dan kemampuan ekonomi perusahaan platform. Sebagai referensi, dalam sektor penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 mengatur besaran ganti rugi untuk penumpang yang meninggal dunia sebesar Rp1.250.000.000,- (satu miliar dua ratus lima puluh juta rupiah) dan untuk luka berat sebesar Rp500.000.000,- (lima ratus juta rupiah). Meskipun angka ini mungkin perlu disesuaikan untuk sektor angkutan darat, namun prinsip adanya standar minimum kompensasi harus diterapkan untuk memberikan kepastian hukum.

Elemen ketiga adalah pengaturan standar keselamatan yang ketat dan komprehensif. Standar ini harus mencakup: pertama, persyaratan teknis kendaraan yang digunakan untuk layanan angkutan sewa khusus, termasuk kewajiban uji kelayakan berkala yang lebih ketat dibandingkan kendaraan pribadi; kedua, persyaratan kompetensi pengemudi yang mencakup pelatihan keselamatan berkendara, pemahaman hukum lalu lintas, keterampilan berkomunikasi, dan kemampuan menghadapi situasi darurat; ketiga, kewajiban perusahaan platform untuk melakukan verifikasi latar belakang pengemudi secara menyeluruh, termasuk catatan kriminal dan riwayat pelanggaran lalu lintas; keempat, sistem evaluasi berkala terhadap kinerja pengemudi berdasarkan indikator keselamatan, bukan hanya berdasarkan rating dari penumpang; dan kelima, fitur keselamatan dalam aplikasi seperti tombol darurat, berbagi lokasi perjalanan secara real-time, dan sistem peringatan otomatis ketika terjadi kecelakaan.

Elemen keempat adalah pengaturan sistem pengawasan dan pelaporan yang efektif. Perusahaan platform harus diwajibkan untuk: pertama, menyampaikan laporan berkala mengenai data kecelakaan yang melibatkan pengemudi mitranya kepada Kementerian Perhubungan dan Kepolisian; kedua, menyediakan akses bagi otoritas untuk melakukan audit terhadap sistem keselamatan dan operasional perusahaan; ketiga, melaporkan setiap kecelakaan yang mengakibatkan korban luka berat atau meninggal dunia dalam waktu maksimal 24 jam kepada otoritas yang berwenang; dan keempat, melakukan evaluasi internal dan perbaikan sistem keselamatan berdasarkan data kecelakaan yang terjadi.

Elemen kelima adalah pengaturan sanksi yang tegas dan efektif terhadap pelanggaran ketentuan keselamatan. Sanksi harus bersifat progresif dan proporsional dengan tingkat pelanggaran, meliputi: pertama, sanksi administratif berupa teguran tertulis, denda administratif, pembekuan sementara izin operasional, hingga pencabutan izin untuk pelanggaran yang berulang atau berat; kedua, sanksi pidana bagi perusahaan dan/atau pengurusnya yang dengan sengaja mengabaikan kewajiban keselamatan sehingga mengakibatkan kecelakaan dengan korban jiwa; dan ketiga, kewajiban memberikan kompensasi tambahan kepada korban sebagai bentuk sanksi perdata atas kelalaian perusahaan.

Elemen keenam adalah pengaturan mengenai larangan klausula eksonerasi dalam perjanjian antara perusahaan platform dengan penumpang. Harus ditegaskan secara eksplisit bahwa setiap klausula dalam Terms of Service atau perjanjian lainnya yang mengalihkan tanggung jawab perusahaan kepada pengemudi atau penumpang adalah batal demi hukum. Hal ini sejalan dengan ketentuan Pasal 18 UU Perlindungan Konsumen yang melarang klausula baku yang merugikan konsumen.

Elemen ketujuh adalah pembentukan badan atau lembaga khusus yang bertugas mengawasi implementasi ketentuan keselamatan dalam industri transportasi online. Lembaga ini dapat berbentuk unit khusus di bawah Kementerian Perhubungan atau badan independen yang memiliki kewenangan melakukan pengawasan, investigasi kecelakaan, dan memberikan rekomendasi perbaikan kepada perusahaan platform dan pemerintah. Keberadaan lembaga khusus ini penting untuk memastikan bahwa pengaturan yang dibuat tidak hanya berhenti di atas kertas, tetapi benar-benar diimplementasikan secara konsisten.

Dalam konteks perbandingan hukum, beberapa negara telah mengadopsi pendekatan regulasi yang lebih ketat terhadap perusahaan platform transportasi online. Di Uni Eropa, Directive 2019/1024 mengatur bahwa platform digital yang menyediakan layanan transportasi harus mematuhi regulasi transportasi yang sama dengan perusahaan transportasi konvensional, termasuk kewajiban asuransi dan standar keselamatan. Di Singapura, Land Transport Authority telah menetapkan Point-to-Point Transport Regulatory Framework yang mengatur secara komprehensif tanggung jawab operator platform terhadap keselamatan penumpang, termasuk kewajiban melaporkan kecelakaan dan menyediakan kompensasi.

Implementasi pengaturan hukum yang komprehensif ini tentunya akan menghadapi berbagai tantangan. Tantangan pertama adalah resistensi dari perusahaan platform yang mungkin menganggap regulasi yang ketat akan mengurangi fleksibilitas bisnis dan meningkatkan biaya operasional. Namun, argumentasi ini tidak dapat dibenarkan karena keselamatan penumpang adalah prioritas utama yang tidak dapat dikompromikan demi kepentingan ekonomi semata.

Tantangan kedua adalah kapasitas pemerintah dalam melakukan pengawasan terhadap industri yang sangat dinamis dan berbasis teknologi digital. Hal ini memerlukan peningkatan kapasitas sumber daya manusia di instansi terkait, investasi dalam teknologi pengawasan, dan koordinasi yang baik antar lembaga pemerintah. Pemerintah dapat memanfaatkan teknologi informasi untuk melakukan pengawasan secara real-time, misalnya melalui integrasi sistem aplikasi transportasi online dengan sistem informasi Kementerian Perhubungan.

Tantangan ketiga adalah kesadaran masyarakat mengenai hak-hak mereka sebagai penumpang. Banyak penumpang yang tidak mengetahui bahwa mereka memiliki hak untuk mendapatkan kompensasi ketika mengalami kecelakaan atau kerugian selama menggunakan layanan transportasi online. Oleh karena itu, sosialisasi dan edukasi kepada masyarakat mengenai hak-hak konsumen dalam menggunakan layanan transportasi online menjadi sangat penting.

Untuk mengatasi tantangan-tantangan tersebut, diperlukan pendekatan yang holistik dan multi-stakeholder. Pertama, pemerintah harus mengambil peran proaktif dalam merumuskan regulasi yang komprehensif dengan melibatkan berbagai pemangku kepentingan, termasuk perusahaan platform, asosiasi pengemudi, organisasi konsumen, dan akademisi. Proses perumusan regulasi harus dilakukan secara terbuka dan partisipatif untuk menghasilkan kebijakan yang berimbang dan dapat diterima oleh semua pihak.

4. KESIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan adanya urgensi krusial untuk mereformasi regulasi tanggung jawab perusahaan angkutan sewa khusus demi menjamin keselamatan penumpang. Saat ini, UU LLAJ No. 22/2009 dan Permenhub No. 118/2018 dinilai gagal karena terjebak dalam ambiguitas status perusahaan platform apakah sebagai penyedia teknologi atau perusahaan angkutan yang berakibat pada ketidakpastian hukum. Kondisi ini diperparah oleh kesenjangan regulasi sistemik, mulai dari mekanisme klaim asuransi yang kabur, lemahnya sanksi, hingga ketimpangan posisi tawar penumpang, yang berkontribusi pada tingginya angka kecelakaan lalu lintas.

Oleh karena itu, diperlukan konstruksi hukum baru berbasis prinsip keadilan yang secara tegas menetapkan perusahaan platform sebagai subjek hukum pengangkutan yang wajib memikul tanggung jawab proporsional atas keuntungan ekonominya. Regulasi masa depan harus mencakup standar keselamatan ketat, larangan klausula eksonerasi, dan pembentukan lembaga pengawas khusus untuk memastikan risiko tidak lagi dibebankan secara sepihak kepada pengemudi atau korban. Dengan merevisi aturan yang ada secara partisipatif dan adaptif, pemerintah dapat menciptakan ekosistem transportasi online yang berkelanjutan, di mana kepastian hukum dan perlindungan nyawa penumpang menjadi prioritas utama di atas kepentingan bisnis.

DAFTAR PUSTAKA

- ANTARA News, 'MTI: Angka Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2023 Naik 6,8 Persen', 2023 <<https://www.antaranews.com/berita/3889533/mti-angka-kecelakaan-lalu-lintas-tahun-2023-naik-68-persen>> [accessed 20 December 2025]
- Bank, World, 'Road Safety', 2024 <<https://www.worldbank.org/en/topic/roadsafety>> [accessed 20 December 2025]
- Commission, California Public Utilities, 'Transportation Network Companies', 2025 <<https://www.cpuc.ca.gov/industries-and-topics/passenger-transportation/transportation-network-companies>> [accessed 20 December 2025]
- Efendy, Doni Defriansyah, 'Aspek Hukum Pengelolaan Transportasi Umum Berbasis Aplikasi Online', *Consensus: Jurnal Ilmu Hukum*, 4 (2025), 13
- , 'Aspek Hukum Pengelolaan Transportasi Umum Berbasis Aplikasi Online', *Consensus: Jurnal Ilmu Hukum*, 4 (2025), 13–22
- Fillaili, Nur, 'Tanggung Jawab Perusahaan Transportasi Online Terhadap Penumpang Akibat Adanya Praktik Peralihan Akun Driver', *Jurist-Diction*, 2 (2019), 1375–1398
- GoodStats, '2023 Capai Angka Tertinggi Kecelakaan Lalu Lintas 5 Tahun Terakhir', 2024 <<https://goodstats.id/article/2023-capai-angka-tertinggi-kecelakaan-lalu-lintas-5-tahun-terakhir-z67bk>> [accessed 20 December 2025]
- Indonesia, Kementerian Perhubungan Republik, 'Tekan Angka Kecelakaan Lalu Lintas, Kemenhub Ajak Masyarakat Beralih Ke Transportasi Umum', 2023
- Indonesia, Pusat Kajian Transportasi Universitas, *Survei Keselamatan Transportasi Online* (Depok, 2024)
- Kompas.com, 'Asuransi Ojek Online Masih Minim', 2023
- Marzuki, Peter Mahmud, *Pengantar Ilmu Hukum*, Edisi Revi (Jakarta: Kencana, 2008)
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Cetakan Ke (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2008)
- News, BBC, 'Uber Loses Appeal over Drivers' Employment Rights', 2021 <<https://www.bbc.com/news/business-56123668>> [accessed 20 December 2025]
- Nur Fillaili, 'Tanggung Jawab Perusahaan Transportasi Online Terhadap Penumpang Akibat Adanya Praktik Peralihan Akun Driver', *Jurist-Diction*, 2 (2019), 1385–1390
- Soekanto, Soerjono, Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: Rajawali Pers, 2014)
- Today, Sijori, 'Aplikator Angkutan Online Sudah Sesuaikan Tarif', 2025