

KEBIJAKAN HUKUM MENJAMIN PERLINDUNGAN SOSIAL BAGI INDIVIDU YANG MENGALAMI KECELAKAAN LALU LINTAS SENDIRIAN

“Legal Policy Guarantees Social Protection For Individuals Who Have Traffic Accidents Alone”

Dian Ardiansyah^{1*}, Fenty U. Puluhulawa², Fence M. Wantu³

¹Kepolisian Resor Pohuwato, Polda Gorontalo

²Program Studi Magister Hukum, Pascasarjana, Universitas Negeri Gorontalo, Gorontalo

³Program Studi Magister Hukum, Pascasarjana, Universitas Negeri Gorontalo, Gorontalo

Korespondensi: ard.cops@gmail.com

Info Artikel

Kata Kunci:
Politik Hukum; Jaminan
Sosial; Korban;
Kecelakaan Tunggal.

Cara Mengutip (APA Citation Style):

Ardiansyah, Dian.,
Puluhulawa, F.U., Wantu,
F.M. (2023). Kebijakan
Hukum Menjamin
Perlindungan Sosial Bagi
Individu yang Mengalami
Kecelakaan Lalu Lintas
Sendirian. *Philosophia
Law Review*.
Vol. 3 (2) : 79-100

Abstrak

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memahami masalah dalam pengaturan hukum mengenai perlindungan sosial dan implikasinya terhadap individu yang mengalami kecelakaan lalu lintas tunggal, serta merumuskan konsep ideal perlindungan sosial bagi korban kecelakaan lalu lintas tunggal. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, dengan pendekatan deskriptif analitis dan mengadopsi pendekatan berdasarkan peraturan perundang-undangan (pendekatan statute), konseptual (pendekatan konseptual), dan perbandingan (pendekatan perbandingan). Temuan dari penelitian ini mengindikasikan bahwa (1) Isu hukum yang berkaitan dengan pengaturan perlindungan sosial bagi korban kecelakaan lalu lintas tunggal hingga saat ini masih belum diakomodasi dalam kerangka hukum Indonesia. (2) Model perlindungan sosial yang dianjurkan untuk korban kecelakaan lalu lintas tunggal di masa depan adalah merevisi bentuk undang-undang yang berlaku, menyesuaikan besaran kompensasi dari dana wajib kecelakaan lalu lintas, serta mengembangkan peraturan pelaksana yang mengatur pemberian kompensasi kepada korban kecelakaan tunggal dengan dua syarat mendasar: kecelakaan tunggal terjadi akibat kelalaian bukan disengaja atau karena kondisi tertentu, dan masyarakat patuh dalam membayar kontribusi dana Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (SWDKLLJ).

Keywords:
Politics of law; Social Security; Victim; Single Accident..

How to cite (APA Citation Style):

Ardiansyah, Dian., Puluhulawa, F.U., Wantu, F.M. (2023). Legal Policy Guarantees Social Protection For Individuals Who Have Traffic Accidents Alone. *Philosophia Law Review*. Vol. 3 (2) : 1-22

The purpose of this study is to understand the problems in legal arrangements regarding social protection and their implications for individuals who experience single traffic accidents, as well as formulate the ideal concept of social protection for single traffic accident victims. This study uses a normative juridical method, with an analytical descriptive approach and adopts an approach based on laws and regulations (statute approach), conceptual (conceptual approach), and comparison (comparative approach). The analytical method applied in this study is qualitative analysis, in which secondary legal material is analyzed in depth from the perspective of legal science to produce conclusions regarding the legal political aspects of social protection for single traffic accident victims. The findings of this study indicate that (1) legal issues related to social protection arrangements for single traffic accident victims have not yet been accommodated in the Indonesian legal framework. (2) The social protection model that is recommended for single traffic accident victims in the future is to revise the form of the applicable law, adjust the amount of compensation from the traffic accident mandatory fund, and develop implementing regulations governing compensation for single accident victims with two basic requirements: a single accident occurs as a result of accidental negligence or due to certain conditions, and the community complies in paying contributions to the Compulsory Road Traffic and Transportation Accident Fund Contribution (SWDKLLJ).

1. Pendahuluan

Keselamatan merupakan salah satu prinsip dasar penyelenggaraan transportasi¹. Di Indonesia, prinsip ini seringkali tidak sejalan dengan apa yang terjadi di lapangan. Kecelakaan yang merupakan salah satu fokus dalam keselamatan lalu lintas patut untuk disorot, hal ini dapat diindikasikan dengan semakin meningkatnya jumlah dan fatalitas korban kecelakaan. Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia, pada tahun 2022 jumlah kematian akibat kecelakaan telah mencapai 29.519 jiwa. Dari jumlah tersebut, korban meninggal dunia akibat laka lantas tunggal sebanyak 2.730 jiwa, korban yang mengalami luka berat sebanyak 2.346 orang, serta korban yang hanya mengalami luka ringan sebanyak 31.852 orang.²

¹ Prinsip Dasar Transportasi adalah SEE (*Safety and Security, Efficiency and Equity*).

² Data kecelakaan Tunggal yang dimuat dalam Surat Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Nomor: Kep/4/1/2023 Tentang Data Kecelakaan Lalu Lintas 2022.

Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu faktor pengguna jalan (*road user*), faktor kendaraan (*vehicle*), dan faktor lingkungan jalan (*road environment*). Kecelakaan yang terjadi pada umumnya tidak hanya disebabkan oleh satu faktor saja, melainkan hasil interaksi antar faktor lain.³ Namun, dalam konteks kecelakaan lalu lintas, fokus diskusi tidak hanya terbatas pada kendaraan, infrastruktur jalan, atau jumlah korban (baik yang meninggal, luka, atau cacat). Terdapat aspek penting yang berkaitan dengan peran dan tanggung jawab negara, meskipun negara telah memperkenalkan sistem jaminan sosial sejak 58 tahun yang lalu melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Keperluan akan peran dan tanggung jawab negara ini sangat krusial, mengingat ada ketidakseimbangan yang nyata dan berbagai pandangan mengenai peran negara terhadap korban kecelakaan lalu lintas. Meskipun negara, melalui pemerintah, mengelola jaminan sosial untuk kecelakaan penumpang dan dana kecelakaan lalu lintas, tidak semua korban kecelakaan merasakan manfaatnya. Terbukti bahwa korban yang menderita akibat kecelakaan yang mereka alami tidak selalu menerima kompensasi atau santunan dari PT. Jasa Raharja, sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mengumpulkan Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas (SWDKLL).

Pemerintah membentuk asuransi PT. Jasa Raharja (Persero) selaku Badan Usaha Milik Negara (BUMN) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1965 dan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara yang diperbaharui dengan Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang khusus mengelola asuransi kecelakaan lalu lintas di jalan raya.⁴ Kehadiran PT. Jasa Raharja (Persero) sangatlah penting terkait peran dan tanggung jawabnya dalam upaya memberikan jaminan dan perlindungan terhadap korban/ahli waris korban kecelakaan lalu lintas di jalan raya, baik yang meninggal dunia, luka berat ataupun ringan akan tetap mendapatkan santunan. PT. Jasa Raharja (Persero) adalah lembaga yang bergerak di bidang asuransi berdasarkan undang-undang dan peraturan pemerintah, dalam kegiatannya yaitu menerima iuran dan sumbangan wajib dari pemilik/pengusaha angkutan lalu lintas jalan serta penumpang angkutan umum serta menyalurkannya kembali melalui santunan asuransi kecelakaan lalu lintas jalan.⁵

³ Hapsari, Mertha. (2019). Rekonstruksi Program Perlindungan Dasar Melalui Program Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Lalu Lintas. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1 (1), 65.

⁴ Dewi, Ratna (Et.all). (2017). Perlindungan Hukum terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. *Syiah Kuala Law Journal*, 1 (2), 124.

⁵ Nasution, F.R. (2013). Peran dan Tanggung Jawab PT. Jasa Raharja (Persero) dalam Memberikan Santunan Asuransi Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (Studi Pada PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Rantauprapat). *Jurnal Civil Law*, 2.

Isu mengenai asuransi atau pemberian dana santunan oleh negara kepada korban kecelakaan tunggal selalu menghantui peradaban negara sebagai entitas utama yang melayani seluruh rakyatnya. Terdapat tiga aspek yang perlu ditekankan tentang pentingnya dana santunan ini. Pertama, realitas yang telah terjadi menunjukkan bahwa korban kecelakaan tunggal atau keluarganya tidak menerima santunan. Kedua, Jasa Raharja menyadari perlunya perlindungan bagi korban kecelakaan tunggal yang diberikan oleh pemerintah. Konsep *ex gratia* muncul sebagai usaha untuk mengisi celah dalam undang-undang yang belum mencakup semua kebutuhan masyarakat, sehingga diperlukan hukum baru untuk mengatasi hal ini. Ketiga, mengenai santunan kecelakaan tunggal, telah ada putusan Mahkamah Konstitusi yang bertujuan untuk memberikan kejelasan hukum terhadap isu santunan dalam kasus kecelakaan tunggal, sejalan dengan harapan warga negara. Putusan Mahkamah Konstitusi ini dihasilkan melalui serangkaian proses yang dimulai dari ketekunan seorang warga negara dan pasangannya yang berusaha mengajukan permohonan kepada Mahkamah Konstitusi untuk menguji UU Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

2. Rumusan Masalah

Berdasarkan Latar belakang tersebut, dapat dirumuskan rumusan masalah sebagai berikut:

- 1) Apa problematika hukum pengaturan jaminan sosial terhadap korban kecelakaan lalu lintas tunggal?
- 2) Bagaimanakah konsep ideal jaminan sosial terhadap korban kecelakaan lalu lintas tunggal?

3. Metode Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian hukum normatif atau penelitian Empiris. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Data yang penulis peroleh selanjutnya dianalisis dengan pendekatan analisis kualitatif, di mana setelah data terkumpul peneliti menganalisis dengan metode berpikir yang mendasar dari suatu fakta yang sifatnya umum kemudian ditarik kesimpulan yang sifatnya khusus sehingga nantinya dapat diketahui dalam penelitian ini.

4. Pembahasan

4.1. Problematika Hukum Pengaturan Jaminan Sosial Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Tunggal

Salah satu materi muatan konstitusi yang bersifat pokok sebagaimana di sebutkan oleh Sri Soemantri adalah adanya jaminan terhadap hak-hak asasi manusia (HAM) dan warga negara. Salah satu jaminan terhadap HAM yang umum diakomodasi adalah jaminan sosial. Secara historis konstitusional, terminologi “jaminan sosial” ditemukan dalam Undang-undang Dasar Sementara 1950, khususnya pada Bagian VI tentang Asas-asas Dasar, Pasal 36 yang berbunyi:

Penguasa memajukan kepastian dan djaminan sosial, teristimewa pemastian dan pendjaminan sjarat-sjarat perburuhan dan keadaan-keadaan perburuhan jang baik, pentjegahan dan pemberantasan pengangguran serta penjelenggaraan persediaan untuk hari-tua dan pemeliharaan djanda-djanda dan anak-jatim-piatu.

Setelah perubahan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, istilah tersebut juga diintegrasikan ke dalam dua Bagian. Pertama, Bagian XA yang membahas Hak Asasi Manusia, yaitu Pasal 28H ayat (3) yang menyatakan: Setiap individu berhak atas perlindungan sosial yang mendukung perkembangan totalitas dirinya sebagai manusia yang berkebangsaan. Kedua, Bagian XIV mengenai Perekonomian Nasional dan Kesejahteraan Sosial, Pasal 34 ayat (2) yang berbunyi: Negara mewujudkan sistem perlindungan sosial bagi seluruh rakyat dan memberdayakan kelompok yang rentan dan tidak mampu sesuai dengan harkat kemanusiaan.

Instruksi konstitusional tersebut kemudian diwujudkan lebih lanjut melalui Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional. Pendirian Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) telah menghasilkan kerangka baru untuk program-program perlindungan sosial di Indonesia dan menggantikan skema-program perlindungan sosial sebelumnya, seperti Asuransi Kesehatan (Askes) dan Jaminan Sosial Tenaga Kerja (Jamsostek). SJSN bertindak sebagai pelaksanaan tanggung jawab pemerintah dalam memastikan kepastian perlindungan dan jaminan sosial bagi seluruh penduduknya. Pada praktiknya, SJSN dikelola oleh Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS), yang terbagi menjadi dua entitas, yakni BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan.

Dalam ranah hukum, aturan yang mengatur perlindungan sosial khusus terhadap korban kecelakaan lalu lintas diatur dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Peraturan ini menjadi pijakan hukum untuk memberikan jaminan sosial kepada korban kecelakaan melalui iuran premi yang wajib dibayar oleh pemilik kendaraan bermotor.

Meskipun demikian, seperti yang dijelaskan sebelumnya, terdapat putusan dari Mahkamah Konstitusi yang memberikan panduan kepada pembuat undang-undang untuk mengembangkan kebijakan hukum yang dapat mencakup pemberian santunan dalam bentuk jaminan sosial kepada korban kecelakaan tunggal lalu lintas. Oleh karena itu, perlu dijelaskan lebih lanjut tentang peran Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan dalam memberikan perlindungan sosial terhadap korban kecelakaan tunggal di jalan, serta bagaimana putusan pengadilan, terutama Mahkamah Konstitusi, berperan dalam menguatkan norma yang ada atau bahkan membentuk pandangan hukum baru.

Secara teknis, ada tiga pendekatan untuk memahami pandangan hukum dari sebuah undang-undang, yakni melalui konsiderans (penjelasan pengantar), penjelasan umum, dan naskah akademik (*memorie van toelichting*). Berdasarkan hal ini, dapat ditarik kesimpulan bahwa pandangan hukum yang terkandung dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan adalah bahwa korban kecelakaan tunggal tidak termasuk dalam kategori penerima jaminan sosial dari negara, mengingat korban kecelakaan ini merujuk pada publik pada umumnya dan bukan hanya penumpang, dengan alasan-alasannya.

Hikmahanto Juwana, dalam keterangannya, menjelaskan bahwa frasa "kecelakaan-kecelakaan di luar kesalahannya" merujuk pada siapapun masyarakat yang sedang berada di jalan raya yang tidak mempunyai kontrol terhadap alat angkutan. Sama sekali bukan pada pemilik atau pengusaha dari alat angkutan.⁶ Diterangkan pula bahwa prinsip yang dijelaskan dalam penjelasan berbeda dengan prinsip asuransi dimana Tertanggung harus membayar premi kepada Penanggung. Dalam Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan jelas korban kecelakaan lalu lintas jalan tidak membayar apapun. Pihak yang membayar hanyalah golongan atau mereka yang mampu saja.⁷

⁶ Hikmahanto Juwana, Keterangan Ahli disampaikan di MK Pada 8 Januari 2018, lihat putusan MK Nomor: 88/PUU-XV/2017, hlm. 50.

⁷ Ibid.

Lebih lanjut dalam Penjelasan Umum dari Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Lalu-lintas Jalan Romawi I angka 2 disebutkan bahwa:

Sebagai langkah pertama menuju kesuatu sistim jaminan sosial (social security) yang mengandung perlindungan yang dimaksud dapatlah diadakan iuran-iuran wajib bagi para pemilik/ pengusaha kendaraan bermotor dengan menganut principe tersebut di dalam ad 1 di atas.

Sementara Penjelasan Umum dari Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Lalu-lintas Jalan Romawi I angka 3 disebutkan bahwa:

Pembentukan dana-dana tersebut akan dipakai guna perlindungan publik bukan penumpang terhadap kecelakaan yang terjadi dengan alat-alat angkutan termaksud di atas. Bagi penumpang, perlindungan demikian ditampung oleh dana pertanggunganaan wajib kecelakaan penumpang menurut Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964.

Apabila ditelusuri secara historis maka pembentukan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Lalu-lintas Jalan dilakukan bersamaan dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 yakni diawali dari inisiatif pemerintah untuk mengajukan RUU tentang Kecelakaan Penumpang dan asuransi wajib kendaraan bermotor. Dalam perdebatannya di DPR-GR, pemerintah menyampaikan bahwa, "dasar dari pada RUU itu ialah pemikiran untuk memberikan *Social Security* terhadap rakyat yang menggunakan jalan-jalan umum oleh kendaraan-kendaraan bermotor untuk umum."

Sejak tahun 1964 hingga saat ini, negara masih menghadapi keterbatasan dalam menjalankan kewajiban ini. Untuk mengatasi kelemahan ini, negara memutuskan untuk mewajibkan pemilik atau pengusaha kendaraan untuk membayar iuran. Prinsip gotong royong yang diusung oleh Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunganaan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan tercermin di sini. Iuran yang terkumpul kemudian dikelola seperti dalam mekanisme asuransi, sehingga dana ini dapat berkembang. Jika terjadi kecelakaan yang melibatkan pihak ketiga yang bukan penumpang, dana ini dapat segera digunakan.

Dalam konteks ini, tidak ada diskriminasi dari negara terhadap korban kecelakaan, baik itu penumpang alat transportasi maupun individu lain yang bukan penumpang. Justru, negara menerapkan kebijakan yang inklusif terhadap korban kecelakaan yang merupakan anggota masyarakat bukan penumpang. Negara tidak

memandang latar belakang ekonomi korban, apakah kaya atau miskin, apakah memiliki asuransi pribadi atau tidak.

Oleh karena itu, istilah "asuransi sosial" sesuai dengan dana yang dikelola. Asuransi sosial lebih menekankan pada prinsip gotong royong. Warga negara yang pada kenyataannya tidak membayar premi tetap mendapatkan perlindungan, menunjukkan tanggung jawab negara terhadap kelompok masyarakat yang lebih rentan terhadap risiko kecelakaan.

4.2. Konsep Jaminan Sosial Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Tunggal

Salah satu prinsip dasar dalam sistem negara adalah adanya hak dan kewajiban yang diberlakukan secara setara bagi warga negara maupun negara itu sendiri. Setiap warga negara memiliki tanggung jawab untuk mempertahankan integritas negara sebagai bentuk dari tanggung jawab moral individu tersebut. Seiring dengan prinsip tersebut, negara yang diwakili oleh pemerintah yang sah memiliki tanggung jawab untuk memastikan, melindungi, dan memenuhi kebutuhan hidup setiap warga negara, di mana kebutuhan ini merupakan hak yang dimiliki oleh setiap individu.

Khususnya dalam hal tanggung jawab negara, termasuk di dalamnya adalah memastikan dan melindungi hak-hak setiap warga negara, termasuk dalam bentuk pemberian perlindungan sosial. Seperti yang telah diuraikan pada awal pembahasan Bagian IV, Indonesia telah mengadopsi sistem jaminan sosial nasional, yang menunjukkan usaha untuk menjaga hak-hak warga negara. Oleh karena itu, upaya untuk melindungi hak-hak warga negara tidak terlepas dari Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN).

Jaminan sosial yang dimaksud menjadi perantara yang menghasilkan adanya kesejahteraan sosial bagi setiap unsur kehidupan warga negara yang dijalankan perannya oleh negara melalui konsep negara kesejahteraan. Konsepsi negara kesejahteraan sendiri di Indonesia termaktub secara jelas dalam beberapa norma konstitusi diantaranya Pasal 27 ayat (2), Pasal 28H ayat (3) dan 34 ayat (1), (2), (3) dan (4) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Akomodasi konsep negara kesejahteraan dalam konstitusi tertulis Indonesia ini tidak lain merupakan langkah nyata mewujudkan Indonesia sebagai negara kesejahteraan (*welfare state*) sehingga masyarakat bisa menjalankan kehidupannya dalam bernegara sesuai dengan harkat dan martabat kemanusiaan.

Paham negara kesejahteraan yang diterapkan di Indonesia sebagaimana telah ditegaskan oleh penulis pada bagian sebelumnya mengandung makna bawa adanya tanggung jawab negara dalam mengembangkan kebijakan negara di berbagai bidang kesejahteraan serta meningkatkan kualitas pelayanan umum (*public services*) yang baik melalui penyediaan berbagai fasilitas yang diperlukan oleh masyarakat. Konsep jaminan sosial dalam arti luas meliputi setiap usaha di bidang kesejahteraan sosial untuk meningkatkan taraf hidup manusia dalam mengatasi keterbelakangan, ketergantungan, ketelantaran, dan kemiskinan.⁸

Pada praktiknya, negara yang mempraktikkan konsep negara kesejahteraan memiliki wilayah kerja *welfare state* dimana terhadap fokus kebijakan pemerintah ialah jaminan sosial, kesehatan, pendidikan, dan perumahan. Negara kesejahteraan ditujukan untuk menyediakan pelayanan-pelayanan sosial bagi seluruh penduduknya, sebaik dan sedapat mungkin. Dalam konsep negara kesejahteraan suatu negara memberi bantuan atau jaminan guna mencapai kemakmuran dan kesejahteraan.⁹

Secara konstitusionalitas, beberapa pasal dalam UUD NRI 1945 diatas yang menjelaskan adanya konsep negara kesejahteraan secara material menjadi alasan konstitusional bagi negara dalam menjalankan kebijakan di bidang Jaminan Sosial. Terhadap pasal-pasal dalam UUD NRI 1945 tersebut sejatinya menegaskan bahwa jaminan sosial (*social security*) merupakan “hak” (*right*) bukan merupakan “hak istimewa” (*privilege*). Hal tersebut didasarkan karena:

*“Privilege is a particular benefit or advantage enjoyed by a person, company, or class beyond the common advantages of other citizen. An exceptional or extraordinary power or exemptions. A peculiar right, advantage, exception, power, franchise, or immunity held by a person or class, not generally possessed by others”.*¹⁰

Implementasi konsep negara kesejahteraan di Indonesia bukan hanya tercermin dalam formulasi pasal-pasal dalam Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945, tetapi juga melalui peraturan turunannya. Konsep negara kesejahteraan tidak hanya mencakup pengaturan mengenai cara menyelenggarakan kesejahteraan atau pelayanan sosial, melainkan juga merujuk pada suatu norma atau pendekatan ideal yang

⁸ Pakpahan, R.H., Sihombing, Eka. N.A.M. (2012). Tanggung Jawab Negara Dalam Pelaksanaan Jaminan Sosial. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 9 (2), 171.

⁹ Pamungkas, T.J., Hariri, Achmad. (2022). Tanggung Jawab Negara dalam Pemenuhan Jaminan Sosial Persepektif *Welfare State*. *Media Of Law And Sharia*, 3 (3), 271.

¹⁰ Black, H.C. (1990). *Black Law Dictionary with Pronounciations*, Edisi VI, USA: West Publishing. Hlm. 1197. Lihat Juga dalam Pakpahan, R.H., Sihombing, Eka. N.A.M. Op.cit Hlm. 169-170.

menegaskan bahwa setiap individu berhak atas pelayanan sosial. Konsep normatif ini kemudian diaplikasikan oleh negara melalui berbagai peraturan.

Salah satu contoh pelaksanaan jaminan sosial dalam konteks negara kesejahteraan adalah melalui penerbitan dua rangkaian undang-undang yang menyangkut jaminan dan perlindungan bagi warga negara terhadap kecelakaan lalu lintas. Dua undang-undang tersebut adalah Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Salah satu jenis putusan pengadilan yang mencakup beberapa karakteristik di atas ialah putusan dari Mahkamah Konstitusi. Kehadiran Mahkamah Konstitusi sebagai lembaga ketatanegaraan baru pasca reformasi menjadi jawaban terhadap persoalan-persoalan ketatanegaraan yang berkaitan dengan menegakkan supremasi konstitusi. Upaya menegakkan konstitusi pada posisi tertinggi sebagai hukum dasar tertinggi dalam bernegara inilah yang kemudian menempatkan Mahkamah Konstitusi disebut sebagai pengawal konstitusi (*the guardian constitution*) sekaligus sebagai penafsir konstitusi (*the sole interpreter of constitution*).¹¹

Pembentukan Mahkamah Konstitusi sendiri merupakan bentuk transplantasi lembaga serupa di beberapa negara lainnya yang telah membentuk Mahkamah Konstitusi seperti halnya di Jerman yang memiliki *das Bundesverfassungsgericht*. Pada praktiknya, Mahkamah Konstitusi berdasarkan kewenangan yang diberikan oleh UUD NRI 1945, dalam Pasal 24C dijelaskan bahwa Mahkamah Konstitusi merupakan sebuah lembaga negara dengan kewenangan mengadili pada tingkat pertama dan terakhir yang putusannya bersifat final untuk menguji undang-undang terhadap UUD, memutus sengketa kewenangan lembaga negara yang kewenangannya diberikan oleh UUD, memutus pembubaran partai politik, dan memutus perselisihan tentang hasil pemilihan umum. Selain itu, Mahkamah Konstitusi juga wajib memberikan putusan atas pendapat DPR mengenai dugaan pelanggaran oleh Presiden dan/atau Wakil Presiden menurut UUD.

Kendati Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor:88/PUU-XV/2017 amar putusannya mengadili dengan menjatuhkan putusan menolak permohonan pemohon

¹¹ Ali, M.M., (Et.all). (2015). Tindak Lanjut Putusan Mahkamah Konstitusi yang Bersifat Konstitusional Bersyarat serta Memuat Norma Baru. *Jurnal Konstitusi*, 12 (3), 633.

untuk seluruhnya, namun terdapat hal yang menarik yang penting untuk diuraikan lebih lanjut, dimana pada salah satu bagian pertimbangannya yang menyatakan bahwa:

“Perihal belum adanya pengaturan dalam bentuk undang-undang tentang santunan bagi pihak yang mengalami kecelakaan tunggal,, perlu ada pengaturan perihal pemberian santunan bagi mereka yang mengalami kecelakaan tunggal harus dipertimbangkan sebagai bagian dari *ius constituendum* untuk masa depan yang akan datang karena adanya tuntutan kebutuhan hukum untuk itu”.¹²

Terhadap pasal tersebut, frasa 'kebutuhan hukum' dan 'masa depan' merepresentasikan secara langsung konsep *ius constituendum* yang diungkapkan dalam putusan Mahkamah Konstitusi tersebut. Dalam konteks ini, mengacu pada pandangan yang diberikan oleh Sudikno Mertokusumo, *ius constituendum* menggambarkan bentuk hukum yang harus dibentuk atau hukum yang akan datang, sehingga interpretasi atas pertimbangan dalam putusan tersebut akan menjadi nyata dalam bentuk hukum di masa mendatang.

Hal ini juga sesuai dengan pandangan yang disampaikan oleh Soerjono Soekanto dan Purnadi Purbacaraka, yang telah dijelaskan oleh penulis dalam bab sebelumnya, yang menggambarkan *ius constituendum* sebagai jenis hukum yang belum diwujudkan dalam bentuk undang-undang. Oleh karena itu, putusan Mahkamah Konstitusi yang mencantumkan pertimbangan di atas merupakan langkah awal yang diarahkan kepada pembuat undang-undang untuk mengatasi isu pemberian kompensasi kepada korban kecelakaan tunggal di Indonesia.

Berkaitan dengan putusan Mahkamah Konsititusi sebagai *ius constituendum*, Arief Hidayat menjelaskan bahwa putusan Mahkamah Konstitusi tidak hanya berlaku dan memiliki kekuatan hukum mengikat sejak dibacakan dalam sidang pleno terbuka untuk umum (*ius constitutum*), tetapi juga acapkali memberikan arahan kepada pembentuk undang-undang ihwal arah pembangunan hukum nasional yang hendak dicapai ke depannya (*ius constituendum*). Dalam konteks itulah, timbul istilah politik hukum yudisial.¹³

Konteks *ius constituendum* yang dimaksud dalam putusan tersebut ialah berkaitan dengan adanya langkah pembentuk undang-undang yang dapat merumuskan terkait

¹² Pertimbangan Hukum Putusan MK Nomor: 88/PUU-XV/2017. Hlm. 77.

¹³ MK RI. (2021). *Putusan MK Merupakan Bagian Politik Hukum Yudisial*, <https://www.mkri.id/index.php?page=web.Berita&id=17751&menu=2>, (Diakses 30 Agustus 2023 Pukul 15.30 Wita)

dengan santunan bagi korban yang mengalami kecelakaan tunggal sesuai dengan kebutuhan hukum yang terjadi di Indonesia.

Adanya akomodasi Putusan Mahkamah Konstitusi terhadap materi muatan pembentukan sebuah undang-undang pada praktiknya telah menjadi sebuah keharusan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan beserta perubahannya. Terhadap sebuah undang-undang, materi muatan yang harus diatur didalamnya berisi beberapa hal, yakni pengaturan lebih lanjut mengenai ketentuan UUD NRI 1945, perintah suatu Undang-Undang untuk diatur dengan Undang-Undang, pengesahan perjanjian internasional tertentu, tindak lanjut atas putusan Mahkamah Konstitusi serta pemenuhan kebutuhan hukum dalam masyarakat.¹⁴

Ketentuan tersebut menegaskan posisi bahwa putusan Mahkamah Konstitusi memang merupakan salah satu bagian yang harus diakomodir dalam terbentuknya sebuah undang-undang, jika undang-undang yang dibentuk tersebut bersinggungan dengan putusan Mahkamah Konstitusi yang telah ada sebelumnya. Akan tetapi, dalam konteks permasalahan yang diangkat oleh penulis bahwa Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor:88/PUU-XV/2017 sejatinya telah ditolak, namun menjadi menarik ketika mendudukan apakah pertimbangan hukum sebuah putusan Mahkamah Konstitusi tersebut memang wajib pula diakomodir dalam pembentukan atau perubahan sebuah undang-undang tertentu yang berkaitan dengan pemberian santunan kepada korban kecelakaan tunggal.

Menurut Mukthie Fadjar, *open legal policy* atau kebijakan hukum terbuka muncul ketika UUD NRI 1945 memerintahkan untuk mengatur norma tertentu dalam bentuk undang-undang, namun hanya memberikan arahan secara garis besar. Sementara undang-undang yang dibentuk harus mengatur dengan lebih detail. Mengatur dengan lebih detail yang dimaksudkan di sini adalah merupakan wilayah terbuka atau bebas bagi pembentuk undang-undang untuk menentukan selama masih dalam bingkai garis besar yang diatur oleh UUD NRI 1945.¹⁵

Di bidang ilmu hukum, konsep *Open Legal Policy* adalah hal baru dan relatif tidak dikenal sebelumnya. Istilah kebijakan (*Policy*) yang dikenal dalam bidang ilmu

¹⁴ Pasal 10 Ayat 1 Undang-Undang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

¹⁵ Sukma, G.G.M. (2020). *Open Legal Policy* Peraturan Perundang-undangan Bidang Politik Dalam Putusan Mahkamah Konstitusi (Studi terhadap Putusan MK Bidang Politik Tahun 2015-2017) *LEX Renaissance*, 5 (1), 5.

kebijakan publik, telah mengandung makna bebas atau terbuka (*open*), karena pada dasarnya makna kebijakan selalu merujuk pada keleluasaan pejabat/pihak berwenang untuk melakukan hal-hal tertentu yang pelaksanaannya tidak atau belum diatur secara jelas oleh peraturan perundang-undangan. Hal demikian berbeda dengan pengertian terbuka (*open*) di bidang pembentukan hukum.¹⁶

Selanjutnya, jaminan sosial terhadap korban kecelakaan lalu lintas tunggal kedepan dapat dikaji terlebih dulu dengan merujuk pada Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor: 88/PUU-XV/2017, yang menolak semua permohonan yang diajukan oleh pihak pemohon untuk membatalkan Penjelasan Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, secara efektif memungkinkan agar korban kecelakaan tunggal dapat masuk ke dalam kriteria yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. Keputusan ini pada dasarnya tidak menghilangkan semua harapan korban atau keluarga korban dari kecelakaan tunggal yang terjadi di Indonesia.

Meskipun permohonan tersebut ditolak namun pada dasarnya terdapat 'harapan baru' dari upaya korban maupun keluarga korban kecelakaan tunggal untuk mendapatkan hak yang sama dalam hal santunan kecelakaan oleh negara. Harapan baru yang dimaksud oleh penulis ialah dengan mencermati pertimbangan hukum dari putusan tersebut dimana adanya pemberian santunan kepada korban kecelakaan tunggal maupun keluarganya merupakan hal yang dapat diatur dan menjadi *ius constituendum* yang bisa diwujudkan dalam kondisi hukum kedepan dan kebutuhan masyarakat sesuai dengan kewenangan dari pembentuk undang-undang.

Harapan baru melalui *ius constituendum* yang disebutkan oleh Mahkamah Konstitusi dalam pertimbangan hukumnya seharusnya untuk secepat mungkin disikapi oleh *adresat* putusannya tersebut yang dalam hal ini ialah pemerintah dan DPR. Namun demikian, hingga penelitian ini dilakukan belum terlihat adanya langkah konkrit dari pembuat undang-undang untuk menindaklanjuti hal tersebut. Padahal, dengan adanya perubahan kebijakan yang demikian akan membawa dampak bagi korban maupun keluarga korban dari kecelakaan tunggal khususnya yang berkaitan dengan pemenuhan jaminan sosialnya.

¹⁶ Wibowo, Mardian. (2015). Menakar Konstitusionalitas Sebuah Kebijakan Hukum Terbuka dalam Pengujian Undang-Undang. *Jurnal Konstitusi*, 12 (2), 210.

Ketiadaan langkah pasti dari pemerintah dalam menindaklanjuti hal tersebut maka dalam hal ini penulis merumuskan bentuk jaminan sosial terhadap korban kecelakaan lalu lintas tunggal yang dapat dilakukan untuk kedepannya. Adapun bentuk jaminan sosial yang dimaksud oleh penulis ialah dengan melakukan beberapa hal berikut:

1) Perumusan Kembali Dalam Bentuk Undang-Undang

Produk hukum dalam bentuk sebuah undang-undang menjadi landasan utama dalam pelaksanaan kewenangan penyelenggaraan pemerintahan, termasuk pelaksanaan kewenangan yang dilakukan oleh Badan Hukum seperti PT. Jasa Raharja. Setiap tindakan dari PT. Jasa Raharja tersebut selain harus didasarkan atas hukum karena merupakan badan hukum yang dibawah Kementerian BUMN dan bertanggung jawab langsung kepada Kementerian BUMN, sejatinya dimaksudkan pula agar tidak terjadi kerugian yang dialami oleh PT. Jasa Raharja dalam menjalankan setiap kewenangannya.

Mengacu pada kondisi yang demikian, maka tindakan dari pihak PT. Jasa Raharja yang tidak mengakomodir pemberian santunan kepada korban maupun keluarga korban kecelakaan tunggal karena dapat dipahami karena dua hal utama, yakni kecelakaan tunggal sendiri tidak dapat ditelusuri pemaknaan dan pengaturannya dalam produk hukum yang berkaitan dengan lalu lintas di Indonesia, serta Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan memang dibentuk tidak untuk memberikan santunan kepada korban atau keluarga korban kecelakaan tunggal yang menggunakan kendaraan pribadi.

Menyikapi dua persoalan penting tersebut, maka seharusnya dilakukan tindakan hukum yang bisa menyelesaikan kedua persoalan tersebut secara efektif dan mengakomodir kepentingan negara dan warga negara. Adapun terhadap persoalan pertama dimana tidak ditemukan rumusan makna dan pengaturan terhadap kecelakaan tunggal, maka seharusnya dilakukan penyesuaian kembali terhadap hal tersebut pada produk hukum terkait.

Kontemporer ini, pengaturan terhadap seluruh aspek yang berkaitan dengan lalu lintas maupun angkutan jalan telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Sehingga dengan demikian, pemaknaan hal tersebut harus diawali dari UU LLAJ itu sendiri. Secara

substansial, apabila merujuk pada kecelakaan tunggal maka kecelakaan tunggal sendiri merupakan salah satu jenis dari kecelakaan lalu lintas yang diatur dalam UU LLAJ.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas dimaknai sebagai suatu peristiwa di Jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan Kendaraan dengan atau tanpa Pengguna Jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Dari rumusan definisi tersebut maka setidaknya terdapat empat unsur yang terkandung didalamnya, yakni: adanya sebuah peristiwa di jalan, tidak diduga atau ketidaksengajaan, adanya kendaraan yang digunakan, serta adanya kerugian (korban manusia atau harta benda).

Mencermati keempat unsur yang terkandung dalam pasal 1 angka 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut maka sejatinya sebuah kecelakaan tunggal sejatinya memenuhi keempat unsur tersebut, dimana dalam kecelakaan tunggal merupakan sebuah peristiwa yang terjadi di jalan dan terjadi tanpa adanya kesengajaan dari pihak yang mengemudikan kendaraannya pribadi tersebut.

Selain itu, terhadap unsur kendaraan yang digunakan maupun kerugian secara jelas juga terpenuhi dimana dalam kecelakaan tunggal sudah barang tentu ada kendaraan yang digunakan yang dalam hal ini ialah kendaraan pribadi yang dikendarai oleh korban serta kerugian yang dialami korban baik rusaknya kendaraan, luka ringan, luka berat, maupun korban yang meninggal dunia.

Dengan demikian, terpenuhinya unsur kecelakaan tunggal dalam kecelakaan lalu lintas yang diatur dalam UU LLAJ sejatinya menjadi langkah awal untuk dilakukan pemisahan antara jenis kecelakaan lalu lintas yang ada dengan mengakomodir makna dari kecelakaan tunggal. Hal ini menjadi penting karena penggunaan istilah kecelakaan tunggal ini digunakan oleh stakeholder terkait, baik pihak Kepolisian, Kementerian Perhubungan, maupun PT. Jasa Raharja itu sendiri. Menjadi hal yang tidak sejalan ketika istilah tersebut digunakan dalam aktivitas penyelenggaraan lalu lintas sementara hal tersebut tidak mempunyai rujukan hukum yang jelas.

Sementara itu, terhadap persoalan kedua dimana Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan

sejatinya memang dibentuk untuk dijadikan sebagai instrumen hukum dalam memberikan social security terhadap masyarakat yang menjadi korban dari setiap kecelakaan lalu lintas yang mengalami kerugian, sehingga pemerintah berupaya memberikan perlindungan dengan sumbangan dana wajib yang dikumpulkan secara gotong royong yang biasa dikenal dengan istilah Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ).

Lebih lanjut, kehadiran Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan apabila ditelusuri dalam proses perumusannya memang dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada masyarakat yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas dengan konsep third party liability (TPL) atau tanggung jawab kepada pihak ketiga. Dengan demikian, maka kehadiran Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan memang tidak mengakomodir pada korban dan keluarga korban dari kecelakaan tunggal yang menggunakan kendaraan pribadi. Oleh sebab itu, tindak lanjut dari adanya amanat *ius constitutum* dari putusan Mahkamah Konstitusi selain dirumuskan dalam penyesuaian Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga penting untuk dilakukan penyesuaian dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

2) Penyesuaian Besaran Santunan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ)

Pembayaran Pajak Kendaraan Bermotor selain bertujuan untuk mendukung penyelenggaraan pemerintahan daerah, pembangunan dan pemeliharaan jalan, peningkatan moda dan sarana transportasi umum, juga berperan untuk memberikan perlindungan dasar kepada masyarakat, khususnya korban kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan atau tertabrak kendaraan. Bentuk perlindungan dalam pembayaran pajak kendaraan bermotor ini diambil dari iuran wajib bagi setiap pemilik kendaraan bermotor yang dalam membayarkannya tersebut juga termasuk item Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ).

SWDKLLJ yang dibayarkan bersamaan pajak kendaraan bermotor dan pengesahan STNK setiap tahunnya serupa dengan asuransi, tetapi bersifat wajib yang diselenggarakan pemerintah kepada pemilik kendaraan bermotor. Dana yang

terkumpul untuk selanjutnya dikelola oleh oleh PT. Jasa Raharja. Santunan Ini merupakan sumbangan yang berfungsi sebagai jaminan bagi pengendara jika seandainya mengalami kecelakaan di jalan.

Setiap terjadi kecelakaan dan kemudian menimbulkan korban maka biaya terhadap para korban tersebut ditanggung oleh negara melalui peran PT. Jasa Raharja yang mengelola SWDKLLJ. Setiap pembayaran PKB dan pengesahan STNK yang dilakukan secara periodik, maka dalam hal tersebut pula dibayarkan dana SWDKLLJ yang merupakan kewajiban dari setiap subjek hukum yang memiliki kendaraan bermotor. Sebagaimana telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 Jo Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Adapun terhadap besaran SWDKLLJ yang wajib disetorkan sudah ditentukan dan jumlahnya bervariasi sesuai dengan kapasitas kendaraan. Setidaknya terdapat sembilan kategori besaran yang harus dibayarkan. Untuk sepeda motor 50-250 cc dikenakan Rp32 ribu, sepeda motor di atas 250 cc Rp80 ribu, dan untuk roda empat atau lebih berkisar antara Rp 73.000 s/d Rp163.000.

Sementara itu, besaran santunan yang diberikan kepada korban kecelakaan ataupun ahli warisnya terdiri dari beberapa macam, mulai dari Santunan meninggal dunia Rp50 juta, Santunan cacat tetap maksimal Rp50 juta, Biaya rawat luka-luka (darat dan laut) maksimal Rp20 juta, Biaya rawat luka-luka (udara) maksimal Rp25 juta, Penggantian biaya P3K maksimal Rp1 juta, Biaya penggantian ambulans maksimal Rp500.000, hingga Biaya penguburan (jika tidak ada ahli waris) Rp4 juta.

Berdasarkan jumlah iuran yang ditentukan tersebut diatas pada dasarnya memang tidak memberatkan bagi pemilik kendaraan bermotor karena jumlahnya tidak begitu besar dan hanya dibayarkan sekali dalam setiap tahun yakni dalam proses pengurusan pembayaran pajak kendaraan bermotor. Jumlah yang minim tersebut sejatinya memang tidak mampu menjamin seluruh jenis kecelakaan yang terjadi di Indonesia.

Situasi yang demikian kemudian menjadi dilematis ketika iuran yang masuk dengan jumlah yang terbatas dan jumlah yang harus dipenuhi ditambah dengan beragamnya kecelakaan yang terjadi. termasuk pula gagasan terhadap akomodasi santunan kepada korban kecelakaan tunggal maupun keluarganya. Oleh sebab itu, adanya gagasan terhadap akomodasi pemberian santunan kecelakaan tunggal

sebagai kecelakaan lalu lintas menjadi hal yang tidak relevan jika disesuaikan dengan dana SWDKLLJ yang ada saat ini.

Adanya pertimbangan hukum dalam Putusan Mahkamah Konstitusi dalam mengakomodir pemberian santunan kepada korban atau ahli waris korban kecelakaan tunggal yang mengendarai kendaraan pribadinya menjadi penting pula dilakukan penyesuaian terhadap besaran dana SWDKLLJ yang dibayarkan oleh setiap pemilik kendaraan bermotor. Hal ini untuk menjaga agar tidak terjadi defisit dalam iuran dan pembayaran santunan kepada korban kecelakaan dari dana SWDKLLJ yang ada saat ini.

Pertimbangan menaikkan besaran dana SWDKLLJ ini harus pula disesuaikan dengan perhitungan kemampuan setiap warga negara dan kondisi perekonomian di Indonesia. Selain itu, proses penyesuaian besaran ini tidak bisa dilakukan dengan secepatnya dan memerlukan berbagai pertimbangan yang matang dari berbagai pihak sehingga sama-sama menguntungkan kedua belah pihak. Penentuan kenaikan besaran dana SWDKLLJ ini pula merupakan kebijakan hukum yang bisa dilakukan oleh pengambil kebijakan.

3) Pembentukan Peraturan Pelaksana Dalam Pemberian Santunan Korban Kecelakaan Tunggal

Bentuk konkrit dari pilihan negara hukum salah satunya ialah tentang adanya peraturan negara yang tertulis. Peraturan negara (*staatsregelings*) adalah peraturan-peraturan tertulis yang diterbitkan oleh instansi resmi, baik dalam pengertian lembaga maupun dalam pengertian pejabat tertentu. Peraturan yang dimaksud meliputi Undang-Undang, Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, Peraturan Menteri, Peraturan Daerah, Instruksi, Surat Edaran, Pengumuman, Surat Keputusan, dan lain-lain.¹⁷

Salah satu bentuk peraturan negara yang sifatnya merupakan peraturan teknis pelaksana ialah peraturan pemerintah yang merupakan aturan yang dibuat oleh eksekutif (pemerintah) atau badan lain dalam rangka melaksanakan undang-undang. Berbeda dengan pembuatan undang-undang, peraturan pelaksanaan dibuat dengan tidak melibatkan lembaga legislatif (DPR). Di berbagai negara, istilah

¹⁷ Soebroto, A.C. *Kedudukan Hukum Peraturan/Kebijakan Dibawah Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas*, https://jdih.bappenas.go.id/data/file/WORKSHOP_Peraturan_kebijakan_di_Kementerian_PPN_bappenas.pdf (Diakses 30 Agustus 2023 Pukul 19.00 Wita)

yang digunakan antara lain *delegated legislation, subordinate legislation, secondary legislation, subsidiary legislation, legislative instruments*, atau *statutory instruments*.¹⁸

Suatu undang-undang yang telah disahkan oleh DPR sebagai cabang kekuasaan legislatif, untuk selanjutnya perlu didelegasikan karena mendesaknya pemberlakuan suatu aturan, perlunya pengaturan yang detil, memerlukan keahlian khusus, dan pengaturan yang harus sesuai dengan karakter masing-masing daerah.¹⁹ Pendelegasian pembuatan peraturan pelaksanaan kepada eksekutif menjadi lebih cepat prosesnya karena tidak memerlukan waktu yang lebih lama lagi setelah sebuah undang-undang sebagai peraturan intinya telah disahkan.

Berkaitan dengan hal tersebut, maka dalam substansi permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini setelah adanya Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan maka penting untuk dilakukan pengaturan terhadap undang-undang tersebut. Praktikanya, pengaturan terhadap kedua undang-undang tersebut telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1965 dan Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 1965.

Mencermati kedua Peraturan Pemerintah tersebut memang sejatinya tidak mengakomodir kebutuhan untuk santunan korban kecelakaan tunggal. Hal ini menjadi lumrah ketika mencermati kembali maksud pembentukan kedua undang-undang yang berkaitan dengan santunan dana kecelakaan memang tidak ditujukan untuk korban kecelakaan. Oleh sebab itu, apabila upaya mengakomodir pertimbangan putusan Mahkamah Konstitusi terhadap *ius constituendum* dari pemberian santunan dana kepada korban kecelakaan tunggal akan dilakukan, maka pengaturan dalam peraturan pelaksanaannya penting untuk dilakukan.

Dalam hal memilih jenis peraturan pelaksanaannya, memang sejatinya akan tidak senafas dengan kedua undang-undang diatas karena memang sejatinya maksud pembentukan kedua undang-undang tersebut tidak memasukkan diskursus permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini. Dengan demikian, upaya yang bisa dilakukan ialah dengan membentuk peraturan pelaksana yang baru setelah

¹⁸ Sucipto, Purnomo. (2015). *Mengapa Undang-Undang Perlu Peraturan pelaksanaan?*, <https://setkab.go.id/mengapa-undang-undang-perlu-peraturan-pelaksanaan/> (Diakses 31 Agustus 2023 Pukul 13.00 Wita)

¹⁹ *Ibid.*

didahului dengan perubahan pada beberapa undang-undang sebagaimana telah dijelaskan oleh penulis pada bagian pertama di atas. Hal ini menjadi relevan ketika peraturan pelaksana tersebut merupakan peraturan pelaksana yang memang memiliki rujukan hukum yang jelas sehingga tidak akan bermasalah dalam tahap pelaksanaannya.

5. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tersebut di atas, maka dapat peneliti simpulkan, Kebijakan hukum mengenai jaminan sosial terhadap korban kecelakaan tunggal di Indonesia belum terakomodasi dengan baik. Ini disebabkan oleh dua faktor utama. Pertama, Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan memiliki substansi yang mengkecualikan korban kecelakaan tunggal dari penerima jaminan sosial dari negara, mengingat korban kecelakaan ini mengacu pada publik, bukan penumpang yang mengemudikan kendaraannya sendiri. Kedua, putusan Mahkamah Konstitusi menegaskan politik hukum dalam undang-undang tersebut, bahwa korban kecelakaan tunggal tidak termasuk dalam subjek yang berhak menerima dana pertanggungjawaban dari sistem pertanggungjawaban wajib kecelakaan lalu lintas jalan.

Pertimbangan hukum dalam putusan Mahkamah Konstitusi Nomor: 88/PUU-XV/2017 mengakui pendekatan hukum *ex-gratia* oleh PT. Jasa Raharja untuk korban kecelakaan tunggal dan adanya *ius constituendum* yang mendorong perumus regulasi untuk merumuskan kebijakan terbuka terhadap konsep jaminan sosial bagi korban kecelakaan tunggal. Oleh karena itu, untuk masa mendatang, langkah-langkah bisa diambil. Ini termasuk perumusan ulang dalam bentuk undang-undang, penyesuaian jumlah santunan wajib dana kecelakaan lalu lintas jalan, serta pembentukan peraturan pelaksana dalam memberikan santunan kepada korban kecelakaan tunggal yang menetapkan dua syarat esensial, yaitu kecelakaan tunggal terjadi akibat kelalaian dan bukan disengaja atau dipicu oleh situasi tertentu, serta kepatuhan warga negara dalam membayar iuran Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ).

Referensi

Buku

Black, H.C. (1990). *Black Law Dictionary with Pronunciations*, Edisi VI, USA: West Publishing.

Data kecelakaan Tunggal yang dimuat dalam Surat Keputusan Kepala Korps Lalu Lintas Nomor: Kep/4/I/2023 Tentang Data Kecelakaan Lalu Lintas 2022.

Jurnal

Ali, M.M., (Et.all). (2015). Tindak Lanjut Putusan Mahkamah Konstitusi yang Bersifat Konstitusional Bersyarat serta Memuat Norma Baru. *Jurnal Konstitusi*, 12 (3), 633.

Dewi, Ratna (Et.all). (2017). Perlindungan Hukum terhadap Korban/Ahli Waris Akibat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. *Syah Kuala Law Journal*, 1 (2), 124.

Hapsari, Mertha. (2019). Rekonstruksi Program Perlindungan Dasar Melalui Program Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang dan Lalu Lintas. *Jurnal Pembangunan Hukum Indonesia*, 1 (1), 65.

Nasution, F.R. (2013). Peran dan Tanggung Jawab PT. Jasa Raharja (Persero) dalam Memberikan Santunan Asuransi Terhadap Korban Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (Studi Pada PT. Jasa Raharja (Persero) Cabang Rantauprapat). *Jurnal Civil Law*, 2.

Pakpahan, R.H., Sihombing, Eka. N.A.M. (2012). Tanggung Jawab Negara Dalam Pelaksanaan Jaminan Sosial. *Jurnal Legislasi Indonesia*, 9 (2), 171.

Pamungkas, T.J., Hariri, Achmad. (2022). Tanggung Jawab Negara dalam Pemenuhan Jaminan Sosial Persepektif *Welfare State*. *Media Of Law And Sharia*, 3 (3), 271.

Sukma, G.G.M. (2020). Open Legal Policy Peraturan Perundang-undangan Bidang Politik Dalam Putusan Mahkamah Konstitusi (Studi terhadap Putusan MK Bidang Politik Tahun 2015-2017). *LEX Renaissance*, 5 (1), 5.

Wibowo, Mardian. (2015). Menakar Konstitusionalitas Sebuah Kebijakan Hukum Terbuka dalam Pengujian Undang-Undang. *Jurnal Konstitusi*, 12 (2), 210.

Website

MK RI. (2021). *Putusan MK Merupakan Bagian Politik Hukum Yudisial*, <https://www.mkri.id/index.php?page=web.Berita&id=17751&menu=2>, (Diakses 30 Agustus 2023 Pukul 15.30 Wita).

Soebroto, A.C. *Kedudukan Hukum Peraturan/Kebijakan Dibawah Peraturan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas*, https://jdih.bappenas.go.id/data/file/WORKSHOP_Peraturan_kebijakan_di_Kementerian_PPN_bappenas.pdf (Diakses 30 Agustus 2023 Pukul 19.00 Wita).

Sucipto, Purnomo. (2015). *Mengapa Undang-Undang Perlu Peraturan pelaksanaan?*, <https://setkab.go.id/mengapa-undang-undang-perlu-peraturan-pelaksanaan/> (Diakses 31 Agustus 2023 Pukul 13.00 Wita)

Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Putusan MK Nomor 10/PUU-III/2005

Putusan MK Nomor: 88/PUU-XV/2017

Kitab-Undang-Undang Hukum Dagang

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang

Undang-undang Nomor 34 Tahun 1964 Tentang Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Lalu-lintas Jalan

Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-undang Nomor 13 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan.

Peraturan Menteri Keuangan RI No.15&16/PMK.010/2017