



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 88/PUU-XV/2017**

**PERIHAL
PENGUJIAN UNDANG-UNDANG NOMOR 34 TAHUN 1964
TENTANG DANA PERTANGGUNGAN WAJIB
KECELAKAAN LALU LINTAS JALAN
TERHADAP UNDANG-UNDANG DASAR NEGARA
REPUBLIK INDONESIA TAHUN 1945**

**ACARA
MENDENGARKAN KETERANGAN DPR DAN AHLI
PRESIDEN
(V)**

J A K A R T A

SENIN, 8 JANUARI 2018



**MAHKAMAH KONSTITUSI
REPUBLIK INDONESIA**

**RISALAH SIDANG
PERKARA NOMOR 88/PUU-XV/2017**

PERIHAL

Pengujian Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan [Penjelasan Pasal 4 ayat (1) sepanjang frasa “luar”] terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

PEMOHON

1. Maria Theresia Asteriasanti

ACARA

Mendengarkan Keterangan DPR dan Ahli Presiden (V)

**Senin, 8 Januari 2018, Pukul 11.16 – 12.36 WIB
Ruang Sidang Gedung Mahkamah Konstitusi RI,
Jl. Medan Merdeka Barat No. 6, Jakarta Pusat**

SUSUNAN PERSIDANGAN

- | | |
|-------------------------|-----------|
| 1) Arief Hidayat | (Ketua) |
| 2) Aswanto | (Anggota) |
| 3) I Dewa Gede Palguna | (Anggota) |
| 4) Manahan MP Sitompul | (Anggota) |
| 5) Maria Farida Indrati | (Anggota) |
| 6) Saldi Isra | (Anggota) |
| 7) Suhartoyo | (Anggota) |
| 8) Wahiduddin Adams | (Anggota) |

Ery Satria Pamungkas

Panitera Pengganti

Pihak yang Hadir:

A. Kuasa Hukum Pemohon:

1. Mohammad Noval Ibrohim Salim
2. Muhammad Sholeh

B. Pemerintah:

1. Erwin Fauzi
2. Ninik Hariwanti
3. Untung Minardi
4. Adi Batara
5. Umar Aris
6. Bobby

C. Ahli dari Pemerintah:

1. Hikmahanto Juwana
2. Firdaus Djaelani

SIDANG DIBUKA PUKUL 11.16 WIB

1. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Bismillahirrahmaanirrahiim.

Sidang dalam Perkara Nomor 88/PUU-XV/2017 dengan ini dibuka dan terbuka untuk umum.

KETUK PALU 3X

Saya cek kehadirannya, Pemohon yang hadir siapa? Silakan.

2. KUASA HUKUM PEMOHON: MOHAMMAD NOVAL IBROHIM SALIM

Baik, terima kasih, Yang Mulia. Yang hadir pada saat ini, di sebelah kiri saya, Muhammad Sholeh, S.H dan saya sendiri Mohammad Noval Brohim Salim selaku Kuasa Pemohon, Yang Mulia. Terima kasih.

3. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Baik. Dari DPR tidak hadir, ada surat tertanggal 5 Januari yang menyatakan DPR masih dalam masa reses, sehingga tidak bisa menghadiri persidangan di Mahkamah.

Presiden yang mewakili Pemerintah, siapa?

4. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Terima kasih, Yang Mulia. Dari Pemerintah yang hadir, saya sendiri Erwin Fauzi dari Kementerian Hukum dan HAM. Kemudian, Ibu Ninik Hariwanti, Direktur Litigasi Kementerian Hukum dan HAM. Kemudian, Bapak Dr. Umar Aris, Staf Ahli Menteri Perhubungan Bidang Hukum dan Reformasi Birokrasi. Kemudian yang terakhir, Pak Bobby dari Badan Kebijakan Fiskal Kementerian Keuangan.

Kemudian, Pemerintah menghadirkan dua ahli yang masing-masing, yang pertama, Prof. Hikmahanto Juwana, S.H., LL.M., Ph.D. Kemudian yang kedua, Dr. H. Firdaus Djaelani, M.A. Terima kasih, Yang Mulia.

5. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Baik, terima kasih.

Agenda kita pada persidangan pagi hari ini adalah mendengarkan keterangan DPR dan mendengarkan keterangan ahli dari Presiden.

Karena DPR tidak hadir, maka satu-satunya agenda adalah mendengarkan keterangan ahli dari Presiden atau dari Pemerintah.

Prof. Hikmahanto, selamat pagi, Prof.

Pak Firdaus, selamat pagi.

Sebelum memberikan keterangan, diambil sumpahnya terlebih dahulu. Silakan, maju ke depan. Silakan, Yang Mulia Pak Wahiduddin, silakan memandu sumpah, mohon berkenaannya.

6. HAKIM ANGGOTA: WAHIDUDDIN ADAMS

Ya, kepada Ahli Prof. Hikmahanto dan Dr. Firdaus Djaelani untuk mengikuti lafal yang saya tuntunkan.

"Bismillahirrahmaanirrahiim. Demi Allah, saya bersumpah sebagai Ahli akan memberikan keterangan yang sebenarnya, sesuai dengan keahlian saya."

7. SELURUH AHLI DARI PEMERINTAH:

Bismillahirrahmaanirrahiim. Demi Allah, saya bersumpah sebagai Ahli akan memberikan keterangan yang sebenarnya, sesuai dengan keahlian saya.

8. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Terima kasih, Yang Mulia. Silakan, Prof. Kembali ke tempat, Pak Firdaus juga.

Dari Pemerintah, siapa dulu yang akan diminta keterangan?

9. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Yang pertama dari Prof. Hikmahanto Juwana terlebih dahulu, Yang Mulia. Terima kasih.

10. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Baik.

Baik, saya persilakan langsung di mimbar, Prof. Hikmahanto. Sudah lama enggak melihat saya, supaya lebih jelas berdiri. Berikutnya nanti Pak Firdaus, ya. Waktunya maksimal 15 menit, nanti kita lanjutkan dengan diskusi.

11. AHLI DARI PEMERINTAH: HIKMAHANTO JUWANA

Baik. Terima kasih, Yang Mulia Bapak Ketua Mahkamah Konstitusi, Bapak Prof. Arief Hidayat, Bapak/Ibu Para Hakim Konstitusi, Bapak Suhartoyo, Bapak Prof. Aswanto, Bapak Wahiduddin Adams, Ibu Prof. Maria Farida Indrati, Bapak Prof. Saldi Isra, Bapak I Dewa Gede Palguna, dan Bapak Manahan MP Sitompul.

Saya dihadirkan oleh Pemerintah untuk menyampaikan Keterangan Ahli terkait dengan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggunggunaan Wajib Kecelakaan Lalu Lintas Jalan terhadap Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia.

Sekali yang ingin saya sampaikan bahwa apa yang akan saya sampaikan ... disamping saya melakukan studi terhadap Undang-Undang Nomor 33 dan khususnya Undang-Undang Nomor 34, saya sendiri sebelumnya adalah selain sebagai akademisi, praktisi di bidang perasuransian, saya pernah menjadi Komisararis Independen ... Indonesia.

Yang Mulia Para Hakim Konstitusi (...)

12. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Sebentar Prof. Mohon, Petugas bisa mengganti mik-nya mimbar, Ahli! Kelihatannya baterainya itu. Terima kasih, Prof. Hik itu. Biar dibantu Prof. Hik.

13. AHLI DARI PEMERINTAH: HIKMAHANTO JUWANA

Baik. Terima kasih, Yang Mulia Bapak Ketua. Mudah-mudahan tidak didiskon waktunya.

Pertama, yang ingin saya sampaikan, ada tiga hal pokok di sini. Pertama adalah politik hukum dari Undang-Undang Nomor 34 untuk betul-betul mengetahui apa yang diinginkan oleh para pembentuk undang-undang ketika itu.

Lalu hal yang kedua, yang ingin saya sampaikan adalah terkait dengan masalah jaminan sosial. Jaminan sosial terkait dengan kecelakaan dan yang terakhir adalah berkaitan dengan kata *di luar* dalam penjelasan Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964.

Saya melakukan studi terkait dengan politik hukum ini dilihat dari Undang-Undang Nomor 34 itu sendiri. Khususnya bagian konsiderans dan kemudian juga penjelasan umum, serta *memorie van toelichting* yang kebetulan ada, yaitu ada dokumen dengan judul Riwayat Pembentukan Undang-Undang Nomor 33 dan Nomor 34 Tahun 1964.

Nah, dari apa yang saya pelajari dan saya teliti, maka tujuan dari pembentukan Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 tentang Dana pertanggungjawab ... Pertanggunggunaan Wajib Kecelakaan Penumpang dan

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 adalah dalam rangka keberpihakan negara terhadap korban kecelakaan.

Nah, memang ada beda antara Undang-Undang Nomor 33 dan Nomor 34. Undang-Undang Nomor 33 yang dimaksud dengan korban kecelakaan berdasarkan ketentuan adalah penumpang dari kendaraan bermotor, sementara yang dimaksud dengan korban kecelakaan dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 adalah publik bukan penumpang.

Saya sedikit sampaikan, kira-kira ilustrasinya seperti ini. Kalau di Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964, maka penumpang pada kendaraan bermotor termasuk salah satunya tentu alat angkut seperti bus, bila ada risiko kecelakaan, maka yang mengakibatkan cacat dan hilangnya nyawa, ini dalam konteks seperti ini. Sementara di Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 adalah mereka-mereka yang berada di jalan umum yang tidak tahu menahu tentang kendaraan, katakanlah, berjalan. Kemudian, mereka mendapat kecelakaan karena si pengendara. Kira-kira seperti ini gambarannya.

Nah, lalu menjadi pertanyaan. Apa yang menjadi alasan dari Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964? Kalau kita melihat konsiderans menimbang dari Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964, maka disebutkan bahwa berhubung dengan perkembangan masyarakat dewasa ini, sebagai langkah pertama menuju ke suatu jaminan sosial (social security). Sekarang ini, di dalam Pasal 34 Undang-Undang Dasar Tahun 1945 sudah disebutkan mengenai ... mengenai masalah social security ini, jaminan sosial. Sebagaimana ditetapkan dalam ketetapan MPR beserta lampiran-lampirannya, dianggap perlu untuk mengadakan dana kecelakaan lalu lintas jalan.

Kemudian dalam penjelasan umumnya, dikatakan bahwa setara dengan kemajuan teknik modern dalam kehidupan manusia bermasyarakat, terkandung bahaya yang kian meningkat disebabkan kecelakaan-kecelakaan di luar kesalahannya. Jadi, ini bukan kesalahan dari "Penumpang" maupun mereka-mereka yang berada di jalan.

Nah, pada dasarnya, menurut penjelasan umum bahwa setiap warga negara harus mendapat perlindungan terhadap kerugian yang diderita karena risiko-risiko demikian. Nah, pertanyaannya adalah mengapa seperti itu? Dijelaskan bahwa ini merupakan suatu pemikiran sosial, oleh karena keadaan ekonomi dan keuangan dewasa ini belum mengizinkan bahwa segala akibat mengadakan jaminan sosial tersebut ditampung oleh pemerintah, maka perlu usaha ini dilakukan secara gotong royong. Pertanyaannya adalah apa yang dimaksud dengan gotong royong itu? Ini juga sudah dijelaskan di dalam penjelasan umum bahwa manifestasi dari kegotongroyongan ini adalah dengan pembentukan dana-dana yang cara pemupukannya dilakukan dengan mengadakan iuran-iuran wajib. Di sana akan dianut prinsip bahwa yang dikenakan iuran wajib tersebut adalah hanya golongan atau mereka yang berada, atau mampu saja. Sedang hasil pemupukannya akan

dilimpahkan juga kepada perlindungan jaminan rakyat banyak, yaitu para korban kecelakaan lalu lintas jalan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor dan kereta api. Oleh karena itu, jaminan sosial rakyatnya yang dalam pada itu menjalani pokok tujuan.

Nah, jadi saya melihat bahwa kegotongroyongan ini yang membedakan antara dana yang dikelola berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 dan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 dengan yang kita sebut sebagai asuransi. Kenapa saya katakan seperti itu? Karena dalam konsep asuransi terdapat prinsip tertanggung harus membayar premi kepada penanggung. Jadi, mereka-mereka yang punya risiko, tertanggung, itu harus membayar premi kepada penanggung. Sementara mereka-mereka yang ada di jalan raya, tertanggung, itu tidak membayar apa pun. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 34.

Jadi, "Dalam dana kecelakaan lalu lintas jalan, jelas korban kecelakaan lalu lintas jalan yang berupa publik," kata-kata ini ada di dalam penjelasan, publik yang bukan penumpang tidak membayar apa pun premi.

Nah, dalam penjelasan umum, disampaikan pula bahwa kita lebih melihat kepada rakyat banyak yang mungkin menjadi korban risiko-teknik modern daripada kepada para pemilik atau pengusaha alat-alat modern. Jadi, di sini keberpihakan dari negara yang bersangkutan, dan jika jaminan itu dirasakan oleh rakyat, maka akan timbullah pula keagairahan social control.

Nah, jadi saya melihat bahwa ini yang menjadi tujuan dari Undang-Undang Nomor 34. Bahkan dalam penjelasan umum dari Undang-Undang Nomor 34, dikatakan bahwa sebagai langkah pertama menuju ke suatu sistem jaminan sosial, social security, yang mengandung perlindungan yang dimaksud, dapatlah diadakan iuran-iuran wajib bagi para pemilik atau pengusaha ... pengusaha kendaraan bermotor dengan menganut prinsip tersebut di dalam ayat (1).

Kemudian juga di Angka 3, disebutkan bahwa pembentukan dana-dana tersebut akan dipakai guna perlindungan publik bukan penumpang, terhadap kecelakaan yang terjadi dengan alat-alat angkut termaksud di atas. Bagi penumpang, perlindungan demikian ditampung oleh dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang menurut Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964.

Nah, bila mempelajari secara cermat riwayat pembentukan undang-undang, jadi ada dokumen ini, maka awal dari pembentukan Undang-Undang Nomor 33 dan 34 Tahun 1964, itu diawali dengan inisiatif pemerintah untuk mengajukan RUU tentang asuransi wajib. Pada waktu itu, istilahnya asuransi wajib kendaraan bermotor dan kecelakaan penumpang. Namun, dalam perdebatannya di DPRGR, pemerintah menyampaikan bahwa dasar daripada RUU itu ialah pemikiran untuk memberikan social security terhadap rakyat yang menggunakan jalan-jalan umum oleh kendaraan-kendaraan bermotor untuk umum.

Lalu kemudian, dari DPR mengatakan bahwa istilah dari RUU ini dianggap tidak tepat bila yang hendak dilindungi adalah rakyat kebanyakan yang menjadi penumpang dari alat angkut dan publik yang bukan penumpang. Ini yang disampaikan oleh anggota dewan yang bernama Abaraba[Sic!], beliau mengatakan bahwa setelah mendengar jawaban pemerintah, menyimpulkan bahwa rupanya penggunaan kata asuransi untuk rancangan undang-undang ini tidak begitu tepat. Karena maksud sesungguhnya rancangan undang-undang ini, yang akan menolong korban-korban kecelakaan, yang kemudian akan diberi jaminan sosial.

Dari situ, kemudian dewan meminta agar pemerintah meninjau ulang judul dari RUU, mengingat tidak terkait dengan usaha asuransi. Pada akhirnya, memang pemerintah memang mengusulkan dua RUU sebagai pengganti dari RUU asuransi wajib tanggung jawab kendaraan bermotor ... maaf, RUU asuransi wajib ini menjadi RUU tentang Dana Pertanggunganan Wajib Kecelakaan Penumpang, yaitu Undang-Undang Nomor 33 dan kemudian RUU tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Pihak ketiga, dalam hal ini publik bukan penumpang, korban kecelakaan saat mereka di jalan-jalan umum, perlu dilindungi karena mereka bisa menjadi korban tanpa keinginan mereka. Mereka tidak boleh ditelantarkan, dan kebanyakan dari mereka yang berada di jalan, tidak mempunyai asuransi jiwa atau pun kesehatan. Walaupun pada masa sekarang ini, ada BPJS Kesehatan tentunya, padahal mereka mungkin menjadi tulang punggung keluarga. Oleh karenanya negara harus hadir bagi mereka yang menjadi korban saat mereka menjadi korban yang mengakibatkan hilangnya nyawa maupun cedera.

Kewajiban negara ini sejak tahun 1964 hingga sekarang masih belum dimungkinkan untuk diemban oleh negara. Oleh karenanya untuk menutupi kelemahan ini, maka negara mewajibkan pemilik atau pengusaha kendaraan dikenakan iuran. Di sinilah letak gotong-royong dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964, dan dana yang berasal dari iuran tersebut, kemudian dikelola layaknya yang dikenal dalam mekanisme asuransi, sehingga dana semakin berkembang. Nah, bila terjadi risiko kecelakaan terhadap pihak ketiga yang bukan penumpang, maka dana tersebut dapat segera dicairkan.

Dalam konteks seperti ini, tidak ada, menurut saya, diskriminasi yang dilakukan oleh negara terhadap korban kecelakaan, jika yang dimaksud dengan korban kecelakaan adalah penumpang dari alat angkutan atau publik yang bukan penumpang. Justru negara membuat kebijakan yang affirmative terhadap korban kecelakaan yang merupakan publik bukan penumpang. Negara tidak membedakan latar belakang dari publik bukan penumpang yang menjadi korban itu, apakah dari golongan kaya atau miskin, apakah memiliki asuransi atau pun tidak?

Oleh karena itu, tidak heran bila dana yang dikelola disebut sebagai asuransi "sosial", bukan wajib lagi, tapi asuransi sosial. Karena asuransi sosial, itu tentu tidak sama dengan asuransi wajib. Asuransi sosial lebih menekankan pada aspek kegotongroyongan, mereka yang tidak membayar premi tetap mendapat perlindungan. Sementara kalau kita bicara asuransi wajib, maka ini masuk dalam asuransi komersial dan perlu dipahami bahwa asuransi komersial pihak yang memiliki risiko, ini yang bertanggung, berkeinginan untuk mengalihkan risiko tersebut ke perusahaan asuransi. Sebagai kompensasi, perusahaan asuransi akan mendapatkan uang premi, besarnya premi ini akan bergantung pada berbagai faktor. Bila premi tidak dibayar, maka tidak akan ada perlindungan terhadap risiko. Ini jelas tidak dianut dalam Undang-Undang Dana Kecelakaan Lalu Lintas, sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964.

Ini mohon maaf, kurang jelas mungkin, tapi saya mencoba untuk menjelaskan "apabila terjadi risiko kecelakaan." Ya, jadi asuransi untuk menutup risiko kecelakaan, maka ada asuransi komersial yang tentu mereka yang mampu bisa membeli asuransi jiwa, asuransi ... bahkan all risk terhadap kendaraan, dan lain sebagainya, tetapi juga ada yang kita sebut asuransi sosial dan ini yang menurut saya yang diemban oleh Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34.

Nah, di Indonesia untuk mobil yang berada di jalan, hingga saat ini tidak diwajibkan oleh negara untuk memiliki asuransi, kecuali asuransi tanggung jawab hukum. Jadi, asuransi tanggung jawab hukum ini, kalau misalnya ada orang melakukan katakanlah secara tidak sengaja menabrak orang lain, seharusnya dia juga secara perdata harus bertanggung jawab. Jadi, ada tanggung jawab hukum di situ.

Nah, tanggung jawab hukum ini, ini bisa kemudian dialihkan ke "yang disebut sebagai asuransi ini." Nah, dalam konteks seperti ini, maka asuransi demikian disebut sebagai ... kalau menurut saya, asuransi sosial. Asuransi sosial ini berlaku bagi penumpang yang menjadi korban, dan terbatas pada kerugian cacat tetap atau kematian dalam jumlah tertentu, dan tanpa perlu dibuktikan. Apakah memang karena kesalahan dari pengemudi, mungkin, dari pihak yang menyebabkan kerugian. Ini strict liability. Jadi, tanpa perlu membuktikan, maka harus si korban ini mendapat ganti rugi.

Nah, ganti rugi ini yang kemudian diambil dari Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964. Mengingat secara jelas bahwa yang hendak ditanggung dari dana kecelakaan lalu lintas jalan adalah korban yang merupakan publik yang bukan penumpang, maka kata *di luar* ... ini poin saya yang terakhir, Yang Mulia Bapak Ketua, sebagaimana yang terdapat dalam Penjelasan Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964, wajib ada dan tidak mungkin dibatalkan atau pun dihapuskan.

Bila kata *di luar* itu dibatalkan atau dihapuskan, maka ruh, atau nyawa, atau politik hukum dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun

1964, sebagaimana yang termaktub dalam konsideran menimbang maupun penjelasan umum dan memorie van toelichting akan tidak sesuai. Terlebih lagi, Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 jelas menyebut, "Setiap orang yang menjadi korban akibat kecelakaan yang disebabkan oleh alat angkutan lalu lintas jalan." Dan apa yang dimaksud dengan alat angkutan lalu lintas jalan disebutkan dalam Pasal 1 dari Undang-Undang Nomor 34 bahwa alat angkutan lalu lintas jalan itu adalah kendaraan bermotor seperti dimaksud dalam Pasal 1 Undang-Undang Lalu Lintas, dan Angkutan Jalan Raya, dan Kereta Api.

Jadi, demikian yang bisa saya sampaikan dalam kesempatan ini, mudah-mudahan masih dalam konteks 15 menit yang diberikan kepada saya. Terima kasih, Yang Mulia. Assalamualaikum wr. wb.

14. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Ya, terima kasih, Prof. Hik. Kalau melalui proses penggantian mik, maka masih kurang sedikit tadi. Terima kasih, Prof. Hik.

Yang berikutnya, Pak Dr. Firdaus Djaelani, saya persilakan.

15. AHLI DARI PEMERINTAH: FIRDAUS DJAELANI

Bismillahirrahmaanirrahiim, assalamualaikum wr. wb. Yang saya hormati Ketua dan Anggota Majelis Hakim Mahkamah Konstitusi yang kami muliakan, Para Hadirin, Pemohon, dan Pemerintah.

Pada kesempatan yang berbahagia ini, perkenankan saya Firdaus Djaelani memberikan keterangan selaku Ahli dari Pemerintah. Saya sebelumnya bekerja di Kementerian Keuangan selama 25 tahun, terakhir adalah sebagai Direktur Perasuransian Kementerian Keuangan, artinya yang memang melakukan pengawasan terhadap industri perasuransian di Indonesia. Kemudian, lima tahun, saya sebagai Komisioner dan Kepala Eksekutif di Lembaga Penjamin Simpanan. Kemudian lima tahun terakhir, saya sebagai Komisioner dan Kepala Eksekutif Pengawas Industri Keuangan Bukan Bank yang juga membawahi pengawasan industri asuransi dan lembaga keuangan lainnya.

Majelis Hakim yang kami hormati, sehubungan dengan pengujian ... permohonan pengujian uji materiil penjelasan Pasal 4 ayat (1) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan terhadap Pasal 28D ayat (1) dan Pasal 28I ayat (2) Undang-Undang Dasar Tahun 1945 sebagai berikut.

Namun sebelumnya, saya menyampaikan bahwa saya tidak memiliki background hukum atau bukan sarjana hukum, namun barangkali keterangan saya tidak sekomprehensif yang disampaikan Prof. Hikmahanto.

Hakim ... Majelis Hakim yang kami hormati. Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan, pada

dasarnya, menurut kami merupakan undang-undang yang mewajibkan setiap pemilik atau pengusaha kendaraan bermotor di Indonesia untuk memiliki asuransi tanggung jawab hukum terhadap kecelakaan diri pihak ketiga, penekanannya memang pada pihak ketiga.

Hal ini tercantum dari riwayat pembentukan atau yang disebut *memorie van toelichting* Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964, ketika diajukan oleh pemerintah dan dibahas secara intensif oleh DPR Gotong Royong. Ketika itu namanya DPR Gotong Royong, pada bulan Desember tahun 1964.

Ketika masih dalam bentuk RUU (Rancangan Undang-Undang), nama RUU tersebut adalah RUU mengenai asuransi wajib kendaraan bermotor untuk tanggung jawab menurut hukum terhadap pihak ketiga. Di pasal asuransi kendaraan bermotor, asuransi tanggung jawab hukum ini biasa disebut juga asuransi tanggung gugat. Kenapa demikian? Karena korban kecelakaan lalu lintas dapat saja menuntut atau menggugat secara perdata atas kerugian yang dialaminya kepada pihak yang menyebabkan kecelakaan. Dalam Pasal 1365 KUH Perdata diatur bahwa setiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut.

Dalam perjalanannya ... dalam perjalanan pembahasannya dan ketika diundangkan menjadi Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964, pada tanggal 31 Desember 1964, nama RUU tersebut berubah seperti yang disampaikan tadi, Prof. Hikmahanto tadi, berubah menjadi Undang-Undang tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan.

Namun demikian, kalau kita pelajari dari RUU-nya sampai undang-undangnya, secara substansi, antara RUU dan undang-undang tidak berubah, yakni mewajibkan setiap pengusaha atau pemilik kendaraan bermotor di Indonesia untuk memiliki asuransi tanggung jawab hukum terhadap kecelakaan diri pihak ketiga. Mekanisme yang digunakan, yakni mewajibkan setiap pemilik atau pengusaha kendaraan bermotor setiap tahunnya membayar sejumlah uang tertentu yang sekarang disebut Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLLJ). Kemudian dana yang terhimpun dari sumbangan wajib tersebut dikelola dan dipergunakan untuk membayar korban kecelakaan lalu lintas jalan.

Pihak ketiga yang dimaksud adalah pihak di luar pihak pertama. Pihak pertama, artinya adalah penanggung atau perusahaan asuransi dan pihak kedua, tertanggung. Dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 berikut peraturan pelaksanaannya, yang dimaksud pihak pertama tentunya adalah perusahaan atau badan usaha milik negara yang menghimpun dan mengelola dana yang berasal dari sumbangan wajib yang dipungut dari pemilik atau pengusaha alat angkutan lalu lintas jalan. Dalam hal ini, saat ini adalah PT Persero Asuransi Kerugian Jasa Raharja. Sedangkan pihak kedua adalah pemilik atau pengusaha kendaraan bermotor di Indonesia. Lantas siapa pihak ketiga? Pihak

ketiga adalah mereka yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas yang berada di luar alat angkutan yang menyebabkan kecelakaan.

Korban sebagaimana didefinisikan dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16 Tahun 2017, ini yang terbaru adalah setiap orang yang berada di luar alat angkutan lalu lintas jalan yang menimbulkan kecelakaan, yang menjadi korban akibat kecelakaan dari penggunaan alat angkutan lalu lintas jalan. Dengan demikian, maka mereka yang memperoleh kecelakaan, tapi bukan sebagai korban, tidak berhak memperoleh santunan dari dana kecelakaan lalu lintas jalan.

Seperti misalnya, pengemudi dan penumpang kendaraan yang menyebabkan kecelakaan dan kecelakaan tunggal, meskipun dalam pelaksanaannya direksi pengelola dana dapat saja memberikan sejumlah dana empati atau yang disebut *ex gratia*, yang jumlahnya tidak sebesar santunan kepada korban.

Konsep asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, sebagaimana dianut dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 adalah konsep asuransi yang berlaku secara universal di belahan dunia lainnya dalam bentuk asuransi wajib kendaraan bermotor dengan variasi yang bermacam-macam. Ada negara yang mewajibkan asuransi tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga, bukan hanya untuk kecelakaan diri saja, tapi juga terhadap kerusakan kendaraan bermotor ... kendaraan dan properti lainnya.

Di negara-negara ASEAN, konsepnya mirip dengan Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964, yakni hanya tanggung jawab hukum kecelakaan diri, namun Malaysia dengan santunan unlimited biaya rumah sakit, misalnya. Di negara-negara bagian Australia, santunan juga diberikan kepada pengemudi kendaraan yang bukan korban, tapi dengan jumlah yang terbatas, jumlahnya lebih sedikit dari yang diberikan kepada santunan kepada korban.

Di negara maju lainnya seperti Amerika, Eropa, umumnya asuransi tanggung jawab hukum me-cover juga kecelakaan diri dan kerusakan kendaraan atau properti korban. Pengemudi atau penumpang bukan angkutan umum dapat melindungi dirinya dan/atau keluarganya dari kerugian keuangan akibat kecelakaan bukan korban atau kecelakaan tunggal dengan membeli asuransi komersial seperti asuransi jiwa, asuransi kecelakaan diri, asuransi kecelakaan bermotor semua risiko atau *all risk* dan sebagainya. Ini umum bahwa seseorang melengkapi dirinya untuk ... bahkan ada orang yang membeli asuransi tanggung jawab hukum juga secara komersial karena ketika kita membeli asuransi kendaraan bermotor, juga ditawarkan untuk me-cover tanggung jawab hukum.

Jadi, walaupun secara sudah ada Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964, banyak orang yang membeli asuransi kendaraan bermotor juga membeli asuransi tanggung jawab hukum yang lebih besar dari yang ... santunan yang tercantum di dalam keputusan menteri keuangan

yang terbaru. Kenapa bisa terjadi seperti itu? karena banyak orang yang juga khawatir bahwa tuntutan perdata atau kerugian keuangan dari korban atau keluarga korban bisa saja diminta lebih besar dari yang ada di undang-undang ... turunan dari Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 ini.

Kesimpulan kami bahwa Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan adalah undang-undang yang memang dibuat untuk mewajibkan setiap pemilik kendaraan atau pengusaha kendaraan bermotor di Indonesia untuk memiliki asuransi tanggung jawab hukum terhadap kecelakaan diri pihak ketiga yang menjadi korban kecelakaan lalu lintas dengan membayar sumbangan wajib setiap tahunnya. Mereka yang mengalami kecelakaan bukan korban dan kecelakaan tunggal, tidak berhak memperoleh santunan dari dana kecelakaan lalu lintas jalan.

Demikian disampaikan kepada yang terhormat Ketua dan Anggota Majelis Hakim Konstitusi. Terima kasih, wassalamualaikum wr. wb.

16. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Walaikumsalam wr. wb. Terima kasih, Pak Firdaus. Silakan duduk kembali. Kita lanjutkan dengan diskusi untuk melengkapi apa yang sudah disampaikan oleh para ahli. Saya mulai dari Pemerintah terlebih dahulu, apakah masih ada yang akan disampaikan untuk meminta penjelasan lebih lanjut atau sudah cukup?

17. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Cukup, Yang Mulia.

18. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Baik. Kalau sudah cukup, giliran dari Pemohon. Ada, Pemohon?

19. KUASA HUKUM PEMOHON: MUHAMMAD SHOLEH

Terima kasih, Yang Mulia. Ada, Yang Mulia. Assalamualaikum wr. wb. Selamat siang untuk kita semua. Kami mendalami apa yang disampaikan oleh Prof. Hikmahanto, di dalam keterangannya Prof. menurut kami, di satu sisi Profesor mengatakan bahwa negara ingin melindungi rakyatnya ... rakyat yang semua menjadi korban kecelakaan di jalan, kan begitu. Tetapi di akhir materinya Prof. menyampaikan bahwa mengkaji ketika kata *di luar* itu dihapuskan, maka ini akan tidak match-in dengan ... apa ... ketentuan Pasal 1-nya. Tetapi yang ingin saya sampaikan begini, Prof. Yang kita mohonkan untuk diuji tidak kata, tapi satu kalimat dimana kalimat itu menyatakan, "Yang mendapatkan

jaminan berdasarkan undang-undang ini ialah mereka yang berada di luar alat angkutan yang menyebabkan kecelakaan.”

Nah, yang ingin saya tanyakan kepada Profesor adalah tadi Profesor mengatakan bahwa asuransi ini adalah asuransi sosial, tetapi praktiknya lebih daripada asuransi profit. Asuransi profit (Prudential dan lain-lain) ketika dia membayar premi, maka dia mendapatkan hak. Masalahnya adalah pemilik kendaraan membayar premi setiap tahun. Pada saat dia membayar pajak STNK, dia kena SWKDLLJ, tapi tiba-tiba ketika kecelakaan tunggal, dia tidak dapat. Kesan yang muncul adalah pasal ini penjelasannya pasal pengecualian, Prof. Padahal di dalam PP Nomor 18 Tahun 1965 sudah ada, “Korban kecelakaan itu mendapatkan santunan, kecuali mabuk, kebut-kebutan, kondisi perang,” ini adalah pasal pengecualian. Artinya, meskipun dia membayar premi, tapi kalau dia kondisi kebut-kebutan, mabuk, maka dia tidak mendapatkan. Tetapi yang kita uji di sini, orang yang tidak ikut di dalam itu, tidak masuk pasal pengecualian itu, kenapa harus dikecualikan juga? Kan itu, satu.

Yang kedua, Prof. Di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, pasal ... Penjelasan Pasal 176, di situ dinyatakan bahwa penjelasan itu tidak boleh dipakai menjadi rujukan untuk membuat peraturan. Nah, kita tahu bahwa PP Nomor 18 Tahun 1965 juga ditindaklanjuti oleh Peraturan Menteri Keuangan Nomor 16 Tahun 2017, mengacunya bukan pada Pasal 4, tetapi mengacunya kepada Penjelasan Pasal 4 karena Pasal 4 tidak ada masalah sama sekali. Kami setuju bahwa negara melindungi rakyatnya. Ini hanya soal teman-teman Jasa Raharja yang memaknai penjelasan itu, sehingga orang-orang yang menjadi korban kecelakaan tunggal akhirnya tidak mendapatkan santunan. Ini pendapatnya Profesor bagaimana? Undang-undang mengatur penjelasan tidak boleh menjadikan rujukan, tetapi baik PP maupun peraturan pemerintah mengacunya bukan pada pasal, tetapi penjelasannya.

Yang ketiga, Prof. Di dalam Pasal 4, itu dinyatakan bahwa setiap orang yang menjadi korban mati atau cacat tetap akibat kecelakaan yang disebabkan oleh angkutan lalu lintas jalan dalam Pasal 1, dana akan memberikan kerugian kepadanya atau kepada ahli warisnya sebesar jumlah yang ditentukan berdasarkan peraturan pemerintah. Sekali lagi, berdasarkan peraturan pemerintah. Tetapi, sekarang ini yang terjadi adalah peraturan Menteri Keuangan yang mengatur besaran dana kecelakaan. Itu bagaimana terhadap Pasal 4 Undang-Undang Nomor 34 ini?

Yang keempat, Prof, yang ingin saya tanyakan. Tadi Profesor memberikan contoh bahwa ini asuransi sosial, sehingga mereka pun yang tidak membayar premi tetap mendapatkan santunan. Ada keberpihakan negara. Kami ingin memberikan contoh, penumpang yang mengalami kecelakaan itu masuk dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 karena dia bayar premi. Pertanyaannya, kalau ini mobil pribadi, penumpangnya tidak pernah bayar premi kecuali pemilik

kendaraan. Kecelakaan, sama-sama tabrakan kendaraan pribadi dan ada penumpangnya. Maka mestinya tidak berhak mendapatkan santunan karena dia penumpang tidak bayar premi. Kendaraan bukan kendaraan umum, tapi kendaraan pribadi. Fakta yang terjadi sekarang di ... sudah bertahun-tahun, Jasa Raharja selalu memberikan santunan. Maka kami meyakini, oh ini adalah Jasa Raharja yang baik, memang negara tidak membedakan, you bayar premi atau tidak, tapi ini keberpihakan kepada rakyat, kan itu lho. Nah, jadi, ini bagaimana pendapat Profesor?

Yang terakhir, Prof. Kasus yang paling ramai sekarang ini adalah menabrak tiang, Setya Novanto, mestinya kalau mengikuti aturan ini, maka Setnov tidak berhak mendapatkan asuransi Jasa Raharja meskipun pasti tidak butuh duit dia, tetapi mohon pencerahan dalam kasus ini. Terus terang, di dalam keterangan Pemerintah minggu yang lalu, per tahun lebih dari 12.000 orang di Indonesia ini mengalami kecelakaan tunggal dan mereka Prof, tidak pernah mendapatkan santunan. Ini lho yang harus menjadi perhatian kita, keberpihakan negara. Undang-undang ini tidak salah menurut kami, tetapi yang salah adalah menafsirkan pasal ini, Pasal 4 Undang-Undang Nomor 34 sehingga terjadi seperti ini.

Yang terakhir ingin saya tambahi di dalam kasus Pemohon, Prof. Pemohon ini kecelakaan bulan Juni, sudah istrinya ini mengajukan, tidak pernah direspons. Setelah dua bulan meminta bantuan kepada kami, baru kita gugat. Bingunglah Jasa Raharja. Telepon ke saya supaya dicabut, kita kasih uang, enggak usah ramai-ramai. "Lho, Mbak," saya katakan, "Kalau ini kita cabut, tidak ada pendidikannya buat publik. Anda boleh mengganti kita, tetapi kasihan masyarakat yang lain. Kalau mau damai, damai di pengadilan." Tidak mau.

Karena kami tidak mau, Prinsipal kami yang dicari-cari. Namanya orang miskin, dikasih uang Rp25.000.000,00, mau, yang penting harus dicabut. Saya tidak mau dicabut. Bahkan kenapa ini kita bawa ke MK karena kami berpikiran, walaupun kita menang di Pengadilan Negeri Surabaya secara perdata, itu bersifat personal, tidak ada pengaruhnya kepada masyarakat yang lain, makanya kita bawa ke sini.

Jadi, tolong dalam kasus ini menurut kami memang pasal ini tidak bertentangan penjelasannya, tetapi teman-teman Jasa Raharja sendiri yang menafsirkan bahwa kecelakaan tunggal di luar alat angkutan itu tidak mendapatkan santunan meskipun dia bayar premi atau membayar apa ... kewajiban SWDKLLJ itu. Ini terima kasih, Yang Mulia.

20. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Ya, terima kasih. Dari meja Hakim, Pak Suhartoyo. Silakan, Yang Mulia.

21. HAKIM ANGGOTA: SUHARTOYO

Ya, terima kasih, Yang Mulia Pak Ketua.

Saya ke Prof. Hikmahanto dan Pak Firdaus. Kami ingin pandangan yang fix dulu bahwa sebenarnya SWDKLLJ ini preminya adalah asuransi atau bukan? Itu harus jelas dulu karena prinsip-prinsip asuransi, kemudian kalau dibelokkan atau menjadi nomenklaturnya digeser menjadi semacam sumbangan wajib, itu jelas prinsip-prinsipnya kan bisa dipertentangkan meskipun di sisi-sisi tertentu bisa kemudian dipersamakan. Jadi, dari mana angle-nya pihak user, pihak pemerintah barangkali, atau Jasa Raharja memaknainya sehingga ketika itu kemudian menimbulkan problem, "Lho, ini kan bukan asuransi, ini sumbangan."

Kemudian Prof. Hikmahanto juga membawa kepada sebuah ... apa ... ada prinsip-prinsip kegotongroyongan dan bersifat sosial tadi. Karena begini, memang apa yang disampaikan Pemohon itu sedikit bisa saya tambahkan bahwa ketika ada kecelakaan tunggal dan ini banyak case, banyak sekali kasus, kemudian korban sudah diberi santunan oleh pihak Jasa Raharja. Karena di sini ada dimensi tindak pidananya meskipun itu adalah bukan kejahatan, itu kelalaian, tapi ini menjadi ruang bagi korban untuk selalu menjadi ruang tawar, bahkan ini tiap daerah satu dengan lainnya sangat berbeda, yang mungkin nanti bisa kita tarik bahwa di situlah kita bisa melihat dari sisi keadilannya.

Kalau di Pulau Sumatera, banyak wilayah-wilayah tertentu yang kalau sudah utang nyawa, dibayar nyawa misalnya, kecuali mau bayar sekian. Ini persoalan lain memang, Prof. Tapi paling tidak, seseorang yang sudah diberi ... korban ini, sumbangan wajib dana kecelakaan, masih juga akan meminta kembali kepada ... bahkan nyaris tidak ada, tidak ada kasus yang kemudian kalau sampai membawa luka, masuk Pasal 360 ... apa ya ... ayat (1), ayat (2) kalau KUHP yang lama, ya, bukan yang baru. Atau 359 sampai mati, enggak ada yang namanya korban itu tidak kemudian menuntut pihak pengemudi atau pengendara itu dengan tambahan semacam ganti rugi selain yang sudah diberikan oleh Jasa Raharja itu. Jasa Raharja kan tidak seberapa besarnya, tapi berlipat-lipat puluh, berpuluh-puluh lipat kali biasanya korban itu meminta.

Artinya bahwa kalau tidak ada kemudian support dana dari yang sebenarnya, setiap orang belum tentu selama punya kendaraan membayar pajak. Mungkin maaf, ya, seperti ... saya ilustrasikan saya sendiri misalnya sejak tahun ... mahasiswa, saya bayar pajak STNK kemudian ditempel SWDKLLJ, kemudian sampai sekarang tidak pernah kami diberi refund karena untuk membayar akibat dari perbuatan saya karena ada kecelakaan yang saya perbuat, kecelakaan tunggal. Itu artinya bahwa kalau profit oriented jelas itu ... artinya tidak apple to apple kalau kemudian ada di kasus yang berbeda orang yang kemudian

mengalami kecelakaan tunggal, dia sudah ... korban sudah diberi sumbangan oleh Jasa Raharja. Kemudian orang yang miskin seperti yang digambarkan oleh Pemohon tadi, itu tidak ada support sama sekali dari pihak Jasa Raharja yang sebenarnya mungkin sudah berpuluh-puluh kali dia membayar pajak, tapi akhirnya dihitung nol, tidak ada sama sekali bantuan yang kemudian tidak sedikit kasus bahwa dia akhirnya menjual harta bendanya untuk menutup apa? Supaya hukuman dipidana ... hukuman pidananya tidak terlalu berat atau untuk menutup kasus-kasus keperdataannya. Karena kalau kasus keperdataannya kan, bisa seperti yang disampaikan Pak Firdaus tadi, unlimited itu. Seperti kalau seorang pelukis ditabrak motor, kemudian wah ... kemudian tangannya cacat, dia bisa menghitung tangan yang cacat itu sampai berpuluh-puluh miliar karena sudah tidak bisa berkreasi. Ini salah satu contoh.

Artinya bahwa boleh kita mengatakan bahwa ini soal diskriminasi, tidak, tapi bagaimana pandangan Para Ahli dari soal keadilan saja? Saya melihat, saya ingin pandangan itu karena memang jauh lebih banyak orang yang membayar dan selama ini tidak pernah bisa menikmati karena tidak mendapat refund untuk dirinya sendiri maupun untuk korban yang memang dia tidak pernah mengalami kecelakaan tunggal.

Mungkin itu saja saya minta pandangan dari kedua Ahli. Terima kasih, Pak Ketua.

22. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Terima kasih, Yang Mulia. Ada lagi? Cukup. Saya persilakan Prof. Hik dulu, kemudian nanti Pak Firdaus untuk merespons. Silakan, Prof.

23. AHLI DARI PEMERINTAH: HIKMAHANTO JUWANA

Baik, terima kasih, Bapak Ketua Yang Mulia. Pertama, saya ingin menyampaikan apa yang dipertanyakan pada saya oleh Pemohon. Sebelumnya, saya harus menyampaikan sekali lagi dan saya tegaskan di sini bahwa awalnya ketika RUU ini diajukan oleh pemerintah, memang digunakan istilah asuransi. Tetapi pascapembahasan di DPRGR, tidak lagi ada istilah asuransi. Bahkan istilah premi pun tidak dikenal di dalam undang-undang ini.

Undang-Undang Nomor 33 dan Nomor 34 menggunakan istilah iuran. Iuran yang digunakan sebagai dana. Jadi, seperti dana pensiun. Jadi, ada dana yang digunakan. Maka sejak awal saya sampaikan keterangan saya bahwa apa yang dikelola oleh ... saat ini yang ditunjuk oleh pemerintah PT Jasa Raharja, bukanlah asuransi. Tapi walaupun saya tadi menggunakan istilah asuransi sosial, itu berkaitan dengan tanggung jawab hukum yang disampaikan oleh Pak Firdaus karena dalam sebuah kecelakaan, katakanlah sampai pihak ketiga mengalami luka, bahkan meninggal, memang ada aspek pidananya. Tapi jangan lupa bahwa ada

aspek perdatanya karena muncul kerugian dari pihak korban yang cacat atau ahli waris.

Nah, pertanyaannya adalah apakah pihak yang mengakibatkan kecelakaan itu bisa digugat? Jawabannya bisa, sampai unlimited bisa. Tetapi ada yang kita sebut sebagai strict liability. Strict liability itu adalah kita tidak perlu untuk membuktikan siapa yang salah, siapa yang benar. Pokoknya kalau terjadi kecelakaan, maka muncul tanggung jawab memberi ganti rugi tersebut.

Kalau dalam konteks hukum udara, kebetulan saya mengajar hukum udara. Kita tahu kalau pesawat jatuh, itu tidak perlu dibuktikan siapa yang salah, apakah pilotnya, apakah perusahaan penerbangnya, atau siapa pun. Menurut ketentuan, maka pemerintah mewajibkan perusahaan harus membayar setiap orang yang meninggal Rp1.250.000.000,00. Nah, tentu kalau perusahaan yang harus membayar, langsung bangkrut, satu pesawat jatuh. Di sinilah kemudian mereka menggunakan asuransi.

Nah, dalam konteks kendaraan bermotor, maka pemerintah mengatakan, "Mereka yang mengalami kerugian harus wajib diberi ganti rugi tanpa perlu membuktikan kesalahan mereka." Tetapi bukan perusahaan bus dan lain sebagainya itu atau mobil yang membayar asuransi, premi asuransi ke perusahaan asuransi, bukan. Tapi dengan dia membayar iuran yang disebut sebagai SWKDLLJ kepada PT Jasa Raharja. Jadi, ini menurut saya dua konsep yang berbeda. Ini yang ingin saya sampaikan dalam kesempatan ini, saya mendapat suatu kehormatan, mendapatkan ... menyampaikan hal-hal seperti ini.

Karena menurut saya, salah besar kalau kita mengatakan bahwa SWKDLLJ itu merupakan premi yang kita bayarkan kepada PT Jasa Raharja sebagai perusahaan "asuransi", salah. Ini iuran dan jelas di situ disebutkan bahwa iuran ini untuk memupuk dana. Jadi, idenya adalah dana yang tadi saya katakan bahwa ini sebenarnya merupakan kewajiban dari pemerintah. Tapi karena pemerintah, sebagaimana kita lihat dalam penjelasan, belum mampu memberikan kewajiban itu kepada pihak ketiga, penumpang maupun publik bukan penumpang, maka pemerintah mengatakan, "Kita gotong royong, mereka yang mampu, membayar iuran," yang kemudian iuran itu diberikan kepada pemerintah, dan pemerintah menunjuk PT Jasa Raharja untuk melakukan pengelolaan.

Jadi, saya ingin garis bawahi di sini, ini bukan asuransi. Bahkan kalau misalnya dari Pemohon membaca undang-undang ini secara cermat, di situ juga disebutkan bahwa di dalam penjelasan ... bahwa begini. Penjelasan II angka 5, tentu saja dana yang akan terkumpul nanti harus diatur penggunaannya. Tapi kemudian dikatakan, yaitu pada proyek-proyek yang produktif, dimana pemerintah mempunyai penyertaan modal sepenuhnya atau sebagian terbesar secara langsung atau tidak langsung. Dalam hal ini, departemen urusan pendapatan,

pembiayaan, dan pengawasan adalah instansi pemerintah yang paling tepat untuk mengaturnya. Berhubungan dengan itu, penggunaan dana yang tersedia bagi investasi, itu harus diatur oleh menteri urusan pendapatan, pembiayaan, dan pengawasan.

Jadi, jangan kemudian kita menganggap bahwa uang premi itu nantinya akan menjadi suatu keuntungan dan keuntungan itu kemudian berorientasi pada profit untuk perusahaan, tetapi ini dikembalikan lagi kepada negara. Dan kita tahu, yang mengelola ini adalah Badan Usaha Milik Negara, dimana mereka harus membayar dividen kepada negara dan dividen ini menjadi salah satu tiang bagi APBN.

Jadi sekali lagi, saya ingin menyampaikan di sini bahwa asuransi yang dimaksud ... ini sama sekali menurut saya bukan asuransi, tetapi suatu mekanisme dimana negara ingin memastikan bagi pihak ketiga (penumpang) atau pun publik yang bukan penumpang untuk mendapatkan ganti rugi secara strict liability. Bahwa mereka kemudian bisa menggugat lagi, mungkin seperti yang disampaikan oleh Bapak Hakim Yang Mulia Bapak Suhartoyo, bisa saja, tapi itu harus diajukan ke pengadilan. Tetapi, yang pasti adalah santunan yang diberikan yang diatur di dalam peraturan pemerintah.

Lalu, pertanyaan nomor 2. Ini kok yang digunakan oleh Jasa Raharja adalah penjelasan, padahal normanya tidak mengatur. Padahal, kita tahu bahwa seharusnya penjelasan itu tidak bisa dipakai.

Saya harus mengatakan begini, kita harus kembali kepada konteks, tidak hanya pada teks. Karena konteks pada tahun 1960-an, belum ada peraturan yang mengatakan bahwa penjelasan itu bukan "norma". Bahkan, di dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945 ada penjelasan. Pada masa-masa lalu, penjelasan itu dianggap sebagai "norma". Bahwa sekarang penjelasan dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945 itu sudah tidak lagi dianggap sebagai "norma", ya, kita bicara konteks pada sekarang. Sehingga kalau saya melihat produk hukum dengan kaca mata yang saya selalu pakai hari ini, pasti apa yang dilakukan pada masa lampau salah semua. Tetapi, saya mohon kebijakan dari Pemohon dan tentu Majelis Hakim Konstitusi Yang Mulia, untuk melihat dalam konteks seperti apa? Kita berbicara terkait dengan masalah penjelasan dari Pasal 4 ayat (1).

Yang berikutnya, terkait dengan Pasal 4. Kenapa peraturan Menteri Keuangan yang menentukan tarif? Sebenarnya kalau kita lihat, ada Ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan. PP inilah yang mendelegasikan terkait dengan masalah tarif yang harus dibayarkan oleh PT Jasa Raharja. Kira-kira enam bulan kalau saya tidak salah yang lalu saya mengikuti, itu tarifnya ditentukan 20 ... sebelumnya Rp25.000.000,00, tetapi sekarang sudah dinaikkan Rp50.000.000,00.

Nah, bayangkan kalau misalnya peraturan pemerintah yang harus mengatur seperti itu. Undang-undang biasanya lama untuk keluar,

demikian juga ... mohon maaf, saya harus sampaikan di sini, peraturan pemerintah yang harus membahas secara interdep, itu akan lama. Sehingga, terkait dengan masalah yang teknis, memang masalah penentuan tarif ini teknis, itu diatur di dalam peraturan Menteri Keuangan. Tetapi, bukan berarti tidak ada dasar hukum dari undang-undang ini yang menunjuk kepada peraturan pemerintah. Ada, peraturan pemerintah yang saya sebutkan tadi, yaitu Nomor 18 Tahun 1965.

Terkait dengan asuransi sosial yang saya dikritik di terakhir, seolah-olah pembayaran premi. Sekali lagi, ini bukan premi, tetapi ini pembayaran iuran untuk dipupuknya dana. Kalau misalnya dari si pengendara menghendaki bahwa dia harus mendapatkan uang tertentu, jumlah tertentu, itu bisa saja mereka pergi ke perusahaan asuransi dan minta supaya dilindungi risiko tersebut. Tetapi, kalau misalnya semua itu harus Jasa Raharja, menurut saya, yang memberikan santunan, maka Jasa Raharja tentu tidak sesuai pembentukannya sebagaimana yang divisikan dalam Undang-Undang Nomor 33 dan Nomor 34 ini. Karena apa? Karena apa bedanya dengan Perusahaan Asuransi Jasa Raharja ini. Ini yang menjadi kritikan saya terhadap Undang-Undang Asuransi yang baru, yang tidak mengakomodasi secara tegas di dalam batang tubuh keberadaan dari Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34.

Kalau seperti katakanlah dana ini dibuka untuk kemudian pihak ketiga seolah-olah kayak perusahaan asuransi, saya yakin banyak perusahaan asuransi yang mau untuk masuk, tapi ingat, mereka hanya ada di kota-kota besar, mereka tidak mungkin pergi ke berbagai daerah, berbagai tempat terpencil yang mungkin di daerah tersebut cuma ada lima mobil dan 100 motor. Untuk membayar kalau misalnya kecelakaan, datang membayar uang santunan, saya yakin pasti mereka tidak mau.

Mereka akan melihat tempat-tempat yang sangat komersial. Dan di sini pemerintah mengatakan bahwa ini merupakan pemikiran sosial pada waktu pembentukan dari Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34. Jadi, itu konteks yang kita perlu pahami, pemikiran sosial.

Nah, kalau menabrak tiang ini bagaimana? Ini pertanyaan yang menggelitik terus terang, tapi begini, saya juga pernah melakukan penelitian yang dilakukan oleh PT Jasa Raharja. Di situ, PT Jasa Raharja itu tidak mungkin mengeluarkan santunan itu kalau tidak ada laporan polisi.

Jadi, ini bukan diskresi dari PT Jasa Raharja untuk memberikan kepada siapa yang dia mau, sama sekali bukan, tetapi Jasa Raharja akan berpatokan pada laporan polisi terkait dengan kecelakaan.

Nah, atas dasar itu, kalau sudah ada laporan, maka tanpa bertanya, tanpa menunda-nunda, saya yakin Jasa Raharja akan membayarkan kewajiban santunan kepada mereka-mereka yang menjadi korban kecelakaan.

Terakhir, terkait dengan kasus Pemohon mengajukan kecelakaan ... apa ... mengajukan ... dalam konteks seperti ini, saya bisa paham Pemohon ingin mendapatkan suatu ketegasan, sehingga yang kalau misalnya mungkin dikabulkan oleh Mahkamah Konstitusi akan berdampak pada masyarakat banyak, tidak hanya kepada klien dari Pemohon yang mengajukan proses di Pengadilan Negeri di Surabaya. Saya bisa memahami hal tersebut, tetapi yang mungkin perlu kita pahami adalah apakah Pemohon atau Kuasa Pemohon betul-betul memahami kenapa Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34 ini lahir?

Saya paham bahwa bukankah korban kecelakaan tunggal adalah rakyat? Memang mereka adalah rakyat, tapi pertanyaan kita adalah pada kesempatan ini, sebenarnya siapa yang dimaksud dengan rakyat? Ini definisi. Yang kalau menurut saya di undang-undang jelas bahwa yang dimaksud dengan rakyat itu bukan Rakyat Republik Indonesia yang jumlahnya 260.000.000 rakyat ini, bukan.

Jelas Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34 mengatakan bahwa yang dimaksud dengan rakyat itu adalah mereka-mereka yang menjadi korban kecelakaan. Undang-Undang Nomor 33 mengatakan, "Korban kecelakaan yang dia adalah penumpang karena ada risiko-risiko dari alat-alat modern yang mereka harus dilindungi."

Sementara di Undang-Undang Nomor 34 adalah publik yang bukan penumpang. Jadi, kalau mendefinisikan rakyat, kita harus hati-hati juga. Karena kita juga tidak mung ... tidak mau Jasa Raharja ini bangkrut, ya kan. Karena semua juga harus dilindungi.

Memang kalau dalam hukum itu perdebatan soal kata, tetapi dari kata itu dalam pelaksanaannya, implementasinya dari sisi finansialnya, itu akan mempunyai konsekuensi yang sangat luar biasa.

Jadi, menurut saya, di sini bukan sekadar masalah kata yang kita perlu ... kita perdebatkan, tetapi yang penting adalah juga bagaimana konsekuensi dan apa yang menjadi keinginan dari pemerintah dan DPR ketika itu, ya, sampai dengan hari ini karena hari ini pun Undang-Undang Nomor 33 dan Undang-Undang Nomor 34 ini masih belum diamandemen.

Terakhir, saya boleh sampaikan dalam konteks yang ditanyakan oleh Yang Mulia Bapak Suhartoyo, sekali lagi, Bapak, saya berpendapat bahwa SWKDLLJ karena tadi Bapak menyampaikan, "Apakah ini asuransi atau bukan?" Maka saya dengan tegas mengatakan bahwa ini bukan asuransi. Iuran yang dibayarkan bukanlah premi karena hubungannya bukan hubungan antara tertanggung dengan penanggung, tetapi ini bicara tentang iuran yang diberikan kepada negara, tetapi karena negara mungkin tidak mempunyai mekanisme untuk mengelola dana tersebut dan kemudian negara mempunyai yang disebut sebagai Badan Usaha Milik Negara, kemudian Badan Usaha Milik

Negara inilah yang kemudian mengelola. Tapi uang tersebut adalah uang yang dimiliki oleh negara yang berasal dari publik.

Dan sekali lagi terkait dengan masalah kecelakaan, ada aspek pidananya, ada aspek perdatanya. Aspek perdatanya ada yang masalah berkaitan dengan strict liability, korban akan mendapatkan kompensasi ganti rugi, tetapi itu tidak menutup kemungkinan korban untuk menggugat lebih besar lagi sepanjang dia bisa mendalilkan bahwa yang bersalah adalah pihak yang mengakibatkan dia celaka. Dan ini tentu tidak berlaku pada kecelakaan tunggal, bagaimana kecelakaan tunggal ini bisa berlaku? Karena kecelakaan tunggal ini terlepas apakah dia bukan pemabuk dan lain sebagainya, dia seolah-olah mau menggugat dirinya sendiri yang menurut saya, ya, tidak mungkin. Seperti itu. Saya rasa demikian, Bapak Ketua, terima kasih.

24. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Terima kasih, Prof. Pak Firdaus, silakan.

25. AHLI DARI PEMERINTAH: FIRDAUS DJAELANI

Terima kasih, Pak Ketua dan Anggota Majelis yang kami muliakan. Seperti yang disampaikan oleh Prof. Hik tadi, meskipun di dalam Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 ini kita tidak menemukan kata *asuransi*, tapi saya melihat tetap saja ini pelaksanaan dari undang-undang ini quote and quote barangkali menggunakan mekanisme asuransi karena bagaimanapun yang namanya mekanisme asuransi kan, prinsip gotong royong. Ketika kita membayar iuran BPJS pada prinsipnya juga gotong royong, kita membayar tiap tahun BPJS bukan berarti kita yang harus menikmati ketika kita sakit. Tapi barangkali kita berikan juga sebagai gotong royong kita agar ketika ada masyarakat yang sakit, dia bisa menggunakan dana yang dikelola oleh BPJS, sama sebenarnya mekanisme gotong royong.

Jadi, mungkin ... mungkin bisa debatable ini apa ini asuransi/bukan, tetapi paling tidak ini menggunakan mekanisme asuransi. Yang kita bayar ketika perpanjangan STNK sekaligus membayar SWDKLLJ ini, itu kan, kita memberikan diwajibkan semacam sumbangan wajib ya, nanti yang akan dikelola oleh perusahaan, kemudian ketika nanti ada orang yang mengalami korban kecelakaan, dia mendapat santunan dari dana tersebut. Kita memang tidak menikmati, kecuali kita menjadi korban kecelakaan. Tetapi ini merupakan bentuk gotong royong kita, sumbangan wajib kita untuk diberikan kepada mereka yang menjadi korban kecelakaan. Di dalam asuransi komersial misalnya, ketika kita membeli asuransi kebakaran rumah kita, kita belum tentu kita menikmati. Siapa yang mau rumahnya kebakaran? Enggak mau juga. Kita tidak menikmati, tetapi ketika ada

pemegang policy lain yang terbakar rumahnya, maka dia mendapat santunan dari perusahaan asuransi. Jadi, sebenarnya ini mekanisme gotong royong, asuransi pun mengenakan mekanisme gotong royong.

Jadi, kalau misalnya memang ada seperti yang disampaikan oleh Pak Suhartoyo, ketika kita membeli asuransi komersial, ketika kita beli asuransi kendaraan bermotor kepada perusahaan asuransi komersial, memang ada program yang kadang-kadang dia bilang istilahnya no claim bonus, artinya kalau sekian tahun katakanlah 3 tahun, 5 tahun, kita beli asuransi kendaraan bermotor, kita tidak pernah klaim karena memang kita tidak ingin kendaraan kita mengalami kecelakaan, kita mendapatkan no claim bonus. Artinya apa? Kita dapat diskon misalnya dapat diskon berapa, 30%, 20% ketika kita harus memperpanjang asuransi kita, kita bayar premi yang lebih murah. Itu biasa di asuransi komersial.

Tetapi di dalam program Undang-Undang Nomor 34 ini memang tidak dikenal itu, Pak. Jadi, ini betul-betul memang prinsip gotong royong, ya, sekadar menggunakan ... ini menggunakan mekanisme asuransi. Tapi memang di dalam pemerintah pernah mengatakan, "Apakah ini asuransi?" Mungkin lebih mendekati kepada asuransi wajib. Kalau asuransi wajib memang harus ada undang-undang mewajibkan sehingga semua pemilik kendaraan, semua pengusaha itu wajib memberikan sumbangan ini. Untuk apa? Untuk diberikan kepada korban yang korban kecelakaan lalu lintas, apakah itu dia memang ada di kendaraan atau dia orang yang sedang berjalan kaki ditabrak, itu juga termasuk korban dibayar, kecelakaan ... ada yang orang suka bilang ... apa namanya ... memperoleh ... tabrak lari ya, itu harus dibayar.

Jadi, kenapa dulu saya ingat sekali, pemerintah akhirnya menunjuk hanya dikelola satu perusahaan. Karena memang disadari mungkin ketika tahun 1960-an itu, artinya belum juga banyak perusahaan-perusahaan asuransi saat itu, ya, kemudian juga daerah tadi tidak sama perkembangannya. Kalau kita lihat laporan Jasa Raharja ada daerah yang memang penerapan Undang-Undang Nomor 34 ini Perusahaan Jasa Raharja ini rugi, tapi ada daerah yang surplus. Karena ini adalah prinsip gotong royong, saling subsidi daerah, terkumpul. Bahkan secara keseluruhan, pelaksanaan Undang-Undang Nomor 34 ini kadang-kadang rugi, tapi Jasa Raharja bisa survive karena melaksanakan Undang-Undang Nomor 33. Jadi, antara Nomor 33 dan Nomor 34 ini kadang-kadang ada subsidi, toh sama dikelolanya oleh sebuah BUMN.

Saya rasa itu tambahan dari saya, Pak Ketua. Terima kasih.

26. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Ya. Ternyata masih berkembang ini. Yang Mulia Pak Palguna, kemudian Yang Mulia Prof. Saldi. Silakan.

27. HAKIM ANGGOTA: I DEWA GEDE PALGUNA

Terima kasih. Ini menarik keterangan dari Prof. Hik tentang ininya. Jadi, sesungguhnya kalau kita lihat dari dasar pemikiran lahirnya dua undang-undang yang berhimpitan ini, itu ada semangat sosialis, ya, di ininya ... di dalam dasar pemikiran. Cuman kita tampaknya sampai sekarang ini kesulitan, lalu memberikan nama hukum, apa istilahnya, ya? Bentuk hukum dari ... dari model mekanisme itu. Gimana Prof, apakah ini mirip dengan konsep trust atau fund di ... di ... konsep di negara common law atau bagaimana sebenarnya kalau kita bandingkan itu? Sebab kalau disebut asuransi, bukan. Kalau dikatakan yayasan, ya, lebih bukan lagi, begitu kan? Lalu apa sebenarnya apa namanya secara hukumnya ini, apakah lebih mendekati fund, atau trust, atau apa? Karena dia ... istilahnya kan kalau digunakan di sini, maka dana akan memberikan santunan sebesar ini kan. Jadi, dia menghindari betul istilah asuransi tampaknya kalau di dalam undang-undang ini kita lihat. Tapi, kemudian tapi tidak ada terminologi hukumnya yang pas dalam konteks civil law sistem yang ... apa ... civil law tradition yang tampaknya kita terapkan di Indonesia. Saya cuman minta penegasan itu saja. Terima kasih.

28. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Prof. Saldi, langsung.

29. HAKIM ANGGOTA: SALDI ISRA

Terima kasih, Pak Ketua. Saya ke Kuasa Pemohon, tadi Anda menyebutkan bahwa sebetulnya Prinsipal sudah mau mencabut ini, tapi Anda yang mendorong untuk tetap dipertahankan. Nah, ini tolong diklarifikasi ini. Sebab kalau Prinsipal mau mencabut, kan Anda tidak boleh lagi meneruskan jadi Pemohon dong kalau begitu. Itu yang Anda jelaskan karena menerima uang Rp25.000.000,00 tadi kan? Ya, terima kasih.

30. KUASA HUKUM PEMOHON: MUHAMMAD SHOLEH

Terima kasih, Yang Mulia. Kami hanya bercerita memang pada konteks gugatan itu sudah diajukan ke pengadilan negeri karena kami kekhawatiran masuk di media, mereka menelepon ke saya minta untuk dicabut, "Ayo Pak Sholeh kita kasih sudah."

Ada kebijaksanaan, "Berapa?" Pertama Rp25.000.000,00, ndak mau kita.

"Ya, sudah kita naikkan Rp50.000.000,00 yang penting cabut."

"Oh, ndak mau."

Kasih Rp50.000.000,00 tapi nanti kita damai di pengadilan, mereka tidak mau, selesailah. Akhirnya, Pihak Jasa Raharja mendekati Prinsipal, istrinya ini. Tanpa sepengetahuan kita, dikasih uang Rp25.000.000,00, tapi dia tidak mau mencabut, tujuannya supaya dicabut. Ngomong ke saya, "Anda kok enggak ngomong ke kita?"

"Ya, Pak gimana lagi mereka sudah mau ngasih Rp25.000.000,00."

"Jangan! Perjuangan kita bukan soal pribadi, ini untuk masyarakat banyak, gitu loh."

Jadi, sehingga sampai detik ini tidak pernah dicabut. Gugatan perdata masih jalan di Pengadilan Negeri Surabaya dan Jasa Raharja selalu hadir. Terima kasih, Yang Mulia.

31. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Baik. Prof. Hik tadi untuk pertanyaannya atau respons dari Pak Palguna, silakan.

32. AHLI DARI PEMERINTAH: HIKMAHANTO JUWANA

Baik. Terima kasih, Yang Mulia Bapak Palguna. Jadi, apa yang disampaikan oleh Pak Palguna itu tepat sekali. Sebenarnya ini merupakan trust fund, sekarang ini di perguruan tinggi, banyak yang universitas atau rektornya menginisiatifi munculnya trust fund. Trust fund ... tapi itu sumbangan, tapi sumbangannya bukan wajib. Kalau ini, mohon maaf, ini sumbangan tapi wajib. Walaupun ini *contradictio in terminis* begitu kan, sumbangan tapi kok wajib, katanya. Jadi, trust fund itu dari para alumni, mereka akan memasukkan uang, tapi uang itu tidak boleh digunakan, uang itu yang kemudian akan digunakan untuk mahasiswa-mahasiswa yang misalnya mereka terhambat dengan masalah finansial, ya, walaupun mereka pintar dan lain sebagainya.

Jadi, uang ini memang digunakan untuk dikelola, dipupuk begitu, tetapi bukan untuk kembali ke si alumninya itu, bukan, tetapi untuk para mahasiswa. Jadi, walaupun ini memang dikenal dalam konteks *common law*, tetapi dipraktikkan di Indonesia. Bahkan di dalam ... apa namanya ... berbagai kegiatan, ini sering kali dilakukan. Kalau misalnya kita dengar, mohon maaf, mungkin saya tidak akurat, tapi uang LPDP. LPDP itu memberikan beasiswa kepada para generasi muda, tetapi uangnya itu bukan uang dari misalnya pajak yang disetorkan oleh kita, bukan. Tetapi uang itu merupakan sisa-sisa anggaran yang selama ini tidak digunakan kalau saya tidak salah, lalu dikumpulkan, lalu dibuat bahwa ini dana abadi yang tidak boleh diganggu, tapi kemudian digunakan untuk mencerdaskan bangsa.

Jadi, apa yang dilakukan oleh pemerintah dalam hal ini dana, kita tidak bicara soal Jasa Raharjanya, tapi dana. Dana ini yang akan dikelola

yang katakanlah mendapat uang itu dari masyarakat yang mempunyai kendaraan bermotor atau misalnya pengusaha, yang kemudian dipupuk, lalu kemudian kalau misalnya terjadi kecelakaan bagi penumpang maupun publik bukan penumpang, maka itu yang akan dibayarkan kepada mereka. Nah, masalahnya kemudian karena negara tidak mampu melakukan itu secara profesional, mungkin itu yang kemudian ditunjuklah PT Jasa Raharja.

Jadi demikian, Bapak Palguna. Terima kasih.

33. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Terima kasih, Prof. Hik.

Saya mau tanya pada Pemerintah yang mewakili Presiden, itu unsurnya satu, Kementerian Hukum dan HAM, saya tahu karena ada seragamnya dan saya hafal. Kemudian, Kementerian Perhubungan. Kementerian Keuangan ada, enggak? Ada. Kemudian dari Jasa Raharja ada, enggak? Sudah masuk di situ, ya? Kalau enggak ... masalahnya begini. Kalau tidak, kita akan mengundang Jasa Raharja untuk menjadi Pihak Terkait untuk menjelaskan pada kita. Sudah termasuk di situ?

34. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Kuasanya hanya tiga, Yang Mulia.

35. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Jadi, Jasa Raharja belum masuk, ya?

36. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Belum masuk.

37. KETUA: ARIEF HIDAYAT

(Suara tidak terdengar jelas) hadir, ya?

38. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Hadir.

39. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Kalau begitu, kita undang nanti, ya. Ini saya mohon persetujuan Majelis, ya. Nanti Jasa Raharja, saya minta untuk memberi keterangan di persidangan ini pada persidangan satu kali lagi.

Pemerintah mau mengajukan ahli lagi, enggak? Sudah cukup?

40. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Cukup, Yang Mulia.

41. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Cukup. Berarti masih ada satu kali persidangan untuk mendengarkan Pihak Terkait ya, Jasa Raharja untuk menjadi Pihak Terkait dalam perkara ini. Nanti memberikan keterangan sehubungan dengan permohonan Pemohon ya, supaya kita mendapat penjelasan yang lengkap, ya.

Baik. Jadi, apa yang saya sampaikan di persidangan yang terbuka ini, sekaligus undangan kepada Jasa Raharja, dan Majelis sudah sepakat untuk menetapkan Jasa Raharja untuk menjadi Pihak Terkait yang akan kita dengar keterangan yang terakhir di dalam persidangan ini, ya.

Baik ya, nanti ya, Jasa Raharja pada persidangan yang akan datang. Prof. Hikmahanto dan Pak Firdaus, terima kasih yang sudah memberikan keterangan di persidangan ini ya, sangat bermanfaat untuk kita semua.

Sidang yang akan datang, 15 Januari 2018, pada pukul 11.00 WIB dengan agenda mendengarkan keterangan Pihak Terkait PT Jasa Raharja, ya. Baik.

Masih ada, Pemohon? Cukup, ya.

42. KUASA HUKUM PEMOHON: MUHAMMAD SHOLEH

Cukup, Yang Mulia.

43. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Baik. Dari Pemerintah cukup, ya?

44. PEMERINTAH: ERWIN FAUZI

Cukup, Yang Mulia.

45. KETUA: ARIEF HIDAYAT

Baik. Terima kasih, Prof. Hik dan Pak Firdaus sekali lagi.

Jadi sidang yang akan datang, Senin, 15 Januari, 2018, pada pukul 11.00 WIB adalah persidangan terakhir dengan agenda untuk mendengarkan keterangan Pihak Terkait PT Jasa Raharja.

Baik, sidang selesai dan ditutup.

KETUK PALU 3X

SIDANG DITUTUP PUKUL 12.36 WIB

Jakarta, 8 Januari 2018
Kepala Sub Bagian Risalah,

t.t.d.

Yohana Citra Permatasari
NIP. 19820529 200604 2 004

Risalah persidangan ini adalah bentuk tertulis dari rekaman suara pada persidangan di Mahkamah Konstitusi, sehingga memungkinkan adanya kesalahan penulisan dari rekaman suara aslinya.