

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang Masalah

Kecelakaan maut yang mengakibatkan orang tewas maupun luka – luka berat, akhir – akhir ini sering dipublikasikan maupun ditayangkan melalui media massa. Sebenarnya, kita telah memiliki Kitab Undang – Undang Hukum Pidana (selanjutnya disebut KUHP) yang menegaskan melalui pasal 359 KUHP, bahwa: “Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”. Pasal ini sering digunakan untuk menjaring kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban.

Pengertian alpa atau *culpa* (dalam *Wetboek van Strafrecht* – disingkat Sr. biasa disebut sebagai *schuld* adalah: “Tidak atau kurang diperhitungkannya oleh yang bersangkutan kemungkinan munculnya akibat fatal yang tidak dikehendaki oleh pembuat undang-undang, padahal hal itu (agak) mudah dilakukannya”.<sup>1</sup>

Sedangkan, menurut kamus *Crime Dictionary*, yang dimaksud dengan *victim* (korban) adalah:

Orang yang telah mendapat penderitaan fisik atau penderitaan mental, kerugian harta benda atau mengakibatkan mati atas perbuatan atau usaha pelanggaran ringan dilakukan oleh pelaku tindak pidana dan lainnya. Di sini jelas yang dimaksud “orang yang mendapat penderitaan fisik dan seterusnya” itu adalah korban dari pelanggaran atau tindak pidana.<sup>2</sup>

Namun, pada tahun 2009, Indonesia telah menggantikan Undang – Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya disebut UU LLAJ).

Melihat sanksi pidana yang diterapkan, antara pasal 359 KUHP dan 360 ayat (2) KUHP, apabila korban meninggal dunia sanksinya adalah pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun, sedangkan

---

<sup>1</sup> Jan Remmelink, **Hukum Pidana : Komentar atas Pasal-Pasal Terpenting dari Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Belanda dan Padanannya dalam Kitab Undang-Undang Hukum Pidana Indonesia**, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003, h. 143.

<sup>2</sup> Bambang Waluyo, **Viktimologi : Perlindungan Korban & Saksi**, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, h. 9.

apabila korban mengalami luka ringan sanksinya adalah pidana penjara paling lama 9 (sembilan) bulan atau pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau pidana denda paling tinggi Rp. 4.500,- (empat ribu lima ratus rupiah), dengan sanksi yang diterapkan dalam pasal 310 ayat (4) dan pasal 310 ayat (2) UU LLAJ, apabila korban meninggal dunia sanksinya adalah pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah), sedangkan apabila korban mengalami luka ringan sanksinya adalah pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,- (dua juta rupiah). Sanksi pidana yang diterapkan di dalam UU LLAJ ternyata lebih berat dibandingkan dengan yang diterapkan dalam KUHP.

Hal ini merupakan konsekuensi dari tujuan dikeluarkannya UU LLAJ yang tertera di dalam konsiderans UU LLAJ, terutama huruf b, yang menyatakan:

- a. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
- b. bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah;
- c. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara;
- d. bahwa Undang – Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang – undang yang baru ;
- e. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, huruf c, dan huruf d perlu membentuk Undang – Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Namun, tujuan tersebut dalam aplikasinya seringkali mengecewakan masyarakat, dengan adanya kecelakaan lalu lintas yang membawa korban yang menyangkut putra bungsu Menko Perekonomian Hatta Rajasa, yakni Muhammad Rasyid Amrullah Rajasa (Muhammad Rasyid A.R.), dengan kronologis peristiwa sebagai berikut.

Kecelakaan maut yang mengakibatkan 2 (dua) orang tewas terjadi di Tol Jagorawi, KM 3+350, Selasa 1 Januari 2013 sekitar pukul 05.45 WIB. Kecelakaan tersebut melibatkan mobil BMW B 272 HR berwarna hitam yang dikemudikan oleh Muhammad Rasyid A.R. yang berusia 22 (dua puluh dua) tahun dengan Daihatsu Luxio hitam F 1622 CY. Peristiwa tersebut terjadi ketika pengemudi BMW B 272 HR, yang mobilnya melaju dari arah utara ke selatan di lajur 3 (tiga) menabrak Daihatsu Luxio F 1622 CY dari belakang hingga pintu samping mobil Luxio terbuka dan penumpang jatuh hingga kedua penumpang tewas dan tiga penumpang lainnya mengalami luka – luka ringan. Sopir BMW diduga mengantuk sehingga melaju lebih cepat dari mobil Luxio.

Atas kasus tersebut, Jaksa Penuntut Umum, dalam sidang pengadilan menuntut Rasyid dengan pasal 310 ayat (4) dan pasal 310 ayat (2) UU LLAJ dengan 8 bulan penjara dengan masa percobaan selama 12 (dua belas) bulan dan denda sebesar Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah) subsidair selama 6 (enam) bulan kurungan. Dari segi pandang hukum pidana, tuntutan jaksa sangat ringan, mengingat UU LLAJ mengancam dengan ancaman (hukuman) 5 (lima) tahun ke atas.

Sebagaimana diketahui, keluarga Hatta Rajasa, telah melakukan upaya damai dengan memberikan santunan maupun pembiayaan perawatan dan pergantian kendaraan yang rusak. Hal ini dikemukakan pula oleh hakim dalam persidangan sebagai alasan hakim memutuskan dengan pidana penjara 5 (lima) bulan dengan masa percobaan 6 (enam) bulan dan denda Rp. 12.000.000,- (dua belas juta rupiah) dengan ketentuan apabila tidak membayar denda diganti 6 (enam) bulan kurungan, dengan didasarkan pada asas *restorative justice*.

Seharusnya, fakta tersebut hanya dijadikan asas meringankan oleh majelis hakim, bukan jaksa, di mana upaya damai diperbolehkan untuk meringankan, tetapi tidak boleh dijadikan acuan oleh jaksa, melainkan hanya boleh oleh hakim. Atas dasar latar belakang ini, menarik untuk dijadikan judul skripsi “ANALISA PUTUSAN PENGADILAN NEGERI JAKARTA TIMUR NOMOR PERKARA 151/PID.SUS/2013/PN/JKT.TIM BERDASARKAN ASAS *RESTORATIVE JUSTICE*”.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berkenaan dengan asas *restorative justice*, Bagir Manan mengemukakan bahwa: “Sistem pidana yang berlaku kurang sekali memperhatikan kepentingan pelaku dan korban. Tetapi “*restorative justice*” tidak hanya merumuskan tujuan pidana. Tidak kalah penting adalah mekanisme mencapai tujuan<sup>3</sup>”.

Berdasarkan uraian di atas, menarik saya untuk mengemukakan permasalahan sebagai berikut: “Apakah tepat dan benar tuntutan jaksa maupun putusan hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur terhadap Muhammad Rasyid Amrullah Rajasa yang sangat ringan dengan mendasarkan pada asas *restorative justice*?”

## 1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan yang hendak dicapai dari skripsi ini terdiri dari tujuan akademis dan tujuan praktis:

### a. Tujuan Praktis

- 1) Mengetahui hakekat dan fungsi asas *restorative justice* dalam penerapan sanksi pidana.
- 2) Memberikan dasar dan arahan penggunaan asas *restorative justice* oleh hakim di persidangan.

### b. Tujuan Akademis

Penulisan ini dibuat untuk melengkapi dan merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Pelita Harapan Surabaya.

## 1.4 Metode Penelitian

### a. Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah tipe penelitian yuridis normatif, yaitu penelitian dengan menggunakan bahan – bahan hukum melalui studi pustaka.

### b. Pendekatan Masalah

---

<sup>3</sup> Bagir Manan, **Varia Peradilan : Majalah Hukum Tahun Ke XXI No. 247 Juni 2006**, Ikatan Hakim Indonesia IKAHI, Jakarta Pusat, 2006, h. 3.

Pendekatan masalah dalam penelitian ini menggunakan pendekatan *statute approach*, *conceptual approach*, dan *case approach*. *Statute approach* adalah pendekatan dengan mendasarkan pada peraturan perundang – undangan yang berlaku dan ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas. *Conceptual approach* adalah pendekatan dengan mendasarkan pada pendapat ahli hukum yang diperoleh dari buku-buku literatur, sedangkan *case approach* merupakan pendekatan dengan cara melakukan telaah terhadap tuntutan jaksa dan putusan Pengadilan Negeri Jakarta Timur yang berkaitan dengan kasus kecelakaan maut BMW Muhammad Rasyid A.R. dengan mobil Luxio di tol Jagorawi.

### **c. Bahan Hukum**

Bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini dapat dibedakan sebagai berikut:

1. Bahan hukum primer, yang merupakan bahan hukum yang sifatnya mengikat, berupa peraturan perundang-undangan yang berlaku dan ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas, yaitu Undang – Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (selanjutnya disebut UUD RI 1945), KUHP, Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Kitab Undang – Undang Hukum Acara Pidana (selanjutnya disebut KUHP), UU LLAJ, Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 11 Tahun 2012 tentang Sistem Peradilan Pidana Anak (selanjutnya disebut UU SPPA), dan Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2002 tentang Perlindungan Anak (selanjutnya disebut UUPA), Undang – Undang Nomor 48 Tahun 2009 tentang Kekuasaan Kehakiman (selanjutnya disebut UU KK).
2. Bahan hukum sekunder, yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer karena bersifat menjelaskan, yang dapat membantu menganalisis dan memahami bahan hukum primer, antara lain literatur, asas – asas, konsep, doktrin dan ilmu hukum (*jurisprudence*), serta karya ilmiah dari para sarjana.

### **d. Langkah Penelitian**

1. Pengumpulan Bahan Hukum

Pengumpulan bahan hukum yang terkait dengan rumusan masalah dilakukan melalui studi pustaka, dengan inventarisasi, klasifikasi, dan

sistematisasi. Langkah inventarisasi dilakukan dengan mengumpulkan bahan hukum terkait melalui studi pustaka. Kemudian, bahan – bahan itu diklasifikasikan berdasarkan kebutuhan untuk menganalisis rumusan masalah. Untuk mempermudah memahami, bahan tersebut disusun secara sistematis.

## 2. Analisa Atau Pembahasan

Mengingat metode penelitiannya adalah yuridis normatif, digunakan metode deduksi, dalam arti cara pemikiran/logika yang berawal dari pengetahuan yang bersifat umum yang diperoleh dari ketentuan peraturan perundang – undangan, yang kemudian diimplementasikan pada rumusan masalah yang kemudian menghasilkan jawaban khusus. Untuk memperoleh jawaban yang benar dan logis digunakan beberapa penafsiran, yakni penafsiran sistematis dan penafsiran otentik. Penafsiran sistematis adalah penafsiran dengan cara melihat susunan pasal yang berhubungan satu dengan yang lain yang ada di dalam undang-undang itu sendiri maupun dengan pasal-pasal lain dari undang-undang yang lain untuk memperoleh pengertian yang lebih mantap. Sedangkan, penafsiran otentik adalah penafsiran yang pasti terhadap arti kata yang ditentukan dalam peraturan perundang-undangan itu sendiri.

### 1.5 Kerangka Teori

Pengertian keadilan restoratif (*restorative justice*) sebagaimana secara eksplisit tertuang dalam Pasal 1 angka 6 UU SPPA, yakni: “Penyelesaian perkara tindak pidana dengan melibatkan pelaku, korban, keluarga pelaku/korban, dan pihak lain yang terkait untuk bersama – sama mencari penyelesaian yang adil dengan menekankan pemulihan kembali pada keadaan semula, dan bukan pembalasan”.

Selain tertuang di dalam UU SPPA, pengertian *restorative justice* juga dikemukakan oleh para ahli.

Charles K.B. Barton mengemukakan bahwa:

*In contexts unrelated to criminal justice, Restorative justice processes can be used as an effective conflict resolution and problem solving tool. The principles, facilitation techniques and the democratic nature of these*

*processes can be easily transferred to other areas with appropriate modification.*<sup>4</sup>

Pengertian yang dikemukakan oleh Charles K.B. Barton di atas, secara garis besar dapat diartikan demikian: Dalam konteks peradilan pidana, proses dalam keadilan restoratif dapat digunakan sebagai resolusi dalam sebuah konflik dan sebagai alat pemecahan masalah. Prinsip – Prinsip, fasilitas pendukung, serta sifat demokrasi dari proses-proses ini, dengan mudah dapat diterapkan pada banyak hal lain dalam konteks yang berbeda, dengan modifikasi yang tepat sesuai dengan konteksnya.

Berdasarkan pengertian – pengertian tentang *restorative justice* tersebut, maka dapat kita ketahui bahwa asas *restorative justice* adalah asas yang berada dalam hukum acara pidana. Berkaitan dengan sistem pembuktian, yang juga merupakan bagian dalam hukum acara pidana, di Indonesia, sistem pembuktian yang dianut adalah *negatief wettelijk* (sistem pembuktian berdasarkan Undang – Undang).

Hal ini tertuang dalam Pasal 183 KUHAP, yang menyatakan: “Hakim tidak boleh menjatuhkan pidana kepada seorang kecuali apabila dengan sekurang – kurangnya dua alat bukti yang sah ia memperoleh keyakinan bahwa suatu tindak pidana benar – benar terjadi dan bahwa terdakwa yang bersalah melakukannya”.

Bunyi pasal tersebut menunjukkan bahwa pembuktian di Indonesia, dasarnya tidak hanya alat bukti saja, tetapi juga keyakinan hakim.

Karena Indonesia masih menganut sistem pembuktian *negatief wettelijk*, maka semua tindak pidana (kecuali delik aduan) yang sudah dilaporkan ke kepolisian merupakan tindak pidana biasa dan negara wajib melakukan penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan persidangan.

Selain itu, dasar dari peradilan pidana adalah kejahatan (*crime*). Oleh karena itu, jika ditinjau dari proses peradilan di Amerika, Indonesia termasuk *Crime Control Model*, bukan *Due Process Model*, karena dititikberatkan pada kejahatannya.

---

<sup>4</sup> Sari Mandiana, *Makalah Keadilan Restoratif: Solusi Pengembalian Kerugian Keuangan Negara Akibat Tindak Pidana Korupsi*, Surabaya, 2013, h. 4, dikutip dari: Rena Yulia, Penerapan Keadilan Restoratif Dalam Putusan Hakim, *Jurnal Yudisial*, Volume 5 No 2 Agustus 2012, h. 232.

*The Crime Control Model* didasarkan atas anggapan bahwa penyelenggaraan peradilan pidana adalah semata – mata untuk menindas pelaku kriminal (*Criminal Conduct*), dan ini adalah tujuan utama dari proses peradilan pidana. Sebab dalam hal ini yang diutamakan adalah ketertiban umum (*Public Order*) dan efisiensi.<sup>5</sup>

Sedangkan pada asas *restorative justice*, sebagaimana tertuang dalam UU SPPA yang diterapkan pada anak, pasal 1 angka 1 UUPA, yang dimaksud sebagai anak adalah: “seseorang yang belum berusia 18 (delapan belas) tahun, termasuk anak yang masih dalam kandungan”.

UU SPPA yang menerapkan prinsip keadilan restoratif, mengingat tujuan peradilan pidana bukan dititikberatkan pada kejahatannya, melainkan ditujukan kepada pelaku. Hal ini berbeda dengan sistem peradilan menurut KUHP, yang ditekankan pada kejahatannya, bukan pada pelakunya. Tujuannya agar pelakunya jera, oleh karena itu pelakunya dikenai sanksi pidana.

Sebagaimana yang telah disebutkan, bahwa UU SPPA diterapkan pada anak, di mana bagi seorang anak, masa depan yang lebih sejahtera harus diberikan pada pelaku yang dikategorikan sebagai anak, yang dikenal dengan “*Individualized Justice*”. Bukan pembalasan seperti dikenal pada *Crime Control Model* yang diterapkan untuk orang dewasa. *Crime Control Model* melihat pada kejahatannya (perbuatannya).

Dalam sistem hukum acara pidana Indonesia yang mengarah pada *Crime Control Model* telah memiliki sistem sendiri yang dikenal dengan *negatief wettelijk* yang ditekankan pada alat bukti dan keyakinan hakim.

Akhir – akhir ini, terjadi tindak pidana kejahatan, di kalangan remaja yang marak terjadi di Jakarta, antara lain oleh Muhammad Rasyid A.R. yang mengendarai mobil dalam keadaan mengantuk. Sehingga terjadi kecelakaan yang mengakibatkan 2 (dua) orang meninggal dan 3 (tiga) orang lainnya luka – luka.

Kejadian tersebut merupakan pelanggaran atas pasal 359 KUHP dan pasal 360 KUHP. Pasal 359 KUHP, menentukan: “Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mati, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun”.

---

<sup>5</sup> Adang; Yesmil Anwar, **Sistem Peradilan Pidana : Konsep, Komponen, & Pelaksanaannya dalam Penegakan Hukum di Indonesia**, Widyia Padjadjaran, Bandung, 2009, h. 40.



Sedangkan Pasal 360 KUHP, menentukan:

- (1) Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain mendapat luka – luka berat, diancam dengan pidana penjara paling lama lima tahun atau pidana kurungan paling lama satu tahun.
- (2) Barangsiapa karena kesalahannya (kealpaannya) menyebabkan orang lain luka – luka sedemikian rupa sehingga timbul penyakit atau halangan menjalankan pekerjaan jabatan atau pencarian selama waktu tertentu, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana kurungan paling lama enam bulan atau pidana denda paling tinggi empat ribu lima ratus rupiah.

Sebagaimana diketahui perihal lalu lintas di jalan diatur dalam Pasal 106 UU LLAJ, yang menentukan:

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
- (4) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan:
  - a. rambu perintah atau rambu larangan;
  - b. Marka jalan;
  - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
  - d. gerakan Lalu Lintas;
  - e. berhenti dan Parkir;
  - f. peringatan dengan bunyi dan sinar;
  - g. kecepatan maksimal atau mimal; dan/atau
  - h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain.
- (5) Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan:
  - a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor;
  - b. Surat Izin Mengemudi;
  - c. bukti lulus uji berkala; dan/atau
  - d. tanda bukti lain yang sah.
- (6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
- (7) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah – rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- (8) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.

- (9) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

Selanjutnya penjelasan pasal 106 ayat (1) UU LLAJ mengatur tentang keadaan pengemudi kendaraan bermotor adalah sebagai berikut:

Yang dimaksud dengan “penuh konsentrasi” adalah setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang di Kendaraan, atau meminum – minuman yang mengandung alkohol atau obat – obatan sehingga mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan Kendaraan.

Perihal kecelakaan lalu lintas di jalan diatur dalam pasal 229 UU LLAJ dengan berbagai katagori sebagai berikut:

- (1) Kecelakaan Lalu Lintas digolongkan atas:
  - a. Kecelakaan Lalu Lintas ringan;
  - b. Kecelakaan Lalu Lintas sedang;
  - c. Kecelakaan Lalu Lintas berat.
- (2) Kecelakaan Lalu Lintas ringan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (3) Kecelakaan Lalu Lintas sedang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang.
- (4) Kecelakaan Lalu Lintas berat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.
- (5) Kecelakaan Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat disebabkan oleh kelalaian pengguna Jalan, ketidaklalaian Kendaraan, serta ketidaklalaian Jalan dan/atau lingkungan.

Tindak pidana kecelakaan lalu lintas di jalan diatur dalam pasal 310 UU LLAJ, yang menentukan:

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (2), dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) bulan dan/atau denda paling banyak Rp. 1.000.000,00 (satu juta rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka ringan dan kerusakan Kendaraan dan/atau barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (3), dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 2.000.000,00 (dua juta rupiah).
- (3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor yang karena kelalaiannya mengakibatkan Kecelakaan Lalu Lintas dengan korban luka berat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 229 ayat (4) dipidana dengan

pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah).

- (4) Dalam hal kecelakaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, dipidana dengan pidana penjara paling lama 6 (enam) tahun dan/atau denda paling banyak Rp. 12.000.000,00 (dua belas juta rupiah).

## 1.6 Pertanggungjawaban Sistematis

Pertanggungjawaban sistematis dari penulisan skripsi ini terdiri dari 4 (empat) bab dan setiap bab dibagi menjadi beberapa sub bab. Adapun keempat bab tersebut sebagai berikut:

**Bab I. Pendahuluan**, merupakan langkah awal dari penelitian ini. Bab ini merupakan awal penulisan penelitian yang dimulai dengan latar belakang masalah, dengan mengemukakan tuntutan maupun putusan hakim atas perkara kecelakaan maut BMW oleh Muhammad Rasyid A.R. yang hanya divonis dengan pidana penjara 5 (lima) bulan dengan masa percobaan 6 (enam) bulan dan denda Rp. 12.000.000,0 (dua belas juta rupiah) dengan ketentuan apabila tidak membayar denda diganti enam bulan kurungan, yang dilandasi dengan asas *restorative justice*. Kemudian dilanjutkan dengan rumusan masalah yang ditekankan pada penerapan asas *restorative justice* dalam hukum acara pidana Indonesia. Selanjutnya, dalam penelitian ini akan dikemukakan tujuan penelitian dan metode penelitian yang digunakan, yakni yuridis normatif.

**Bab II. Tindak Pidana Kecelakaan Lalu Lintas di Jalan serta Tujuan Penerapan Asas *Restorative Justice***. Bab ini terbagi dalam 2 (dua) sub bab. Sub bab pertama mengupas tentang kecelakaan lalu lintas di jalan menurut hukum positif. Pada sub bab ini, akan dikupas tindak pidana kecelakaan lalu lintas menurut pasal 229 *juncto* Pasal 310 UU LLAJ, serta pasal 359 KUHP. Pada sub bab kedua, dikemukakan pengertian dan hakekat asas *restorative justice*.

**Bab III. Analisis Putusan Hakim atas Kecelakaan Maut BMW oleh Muhammad Rasyid Amrullah Rajasa berdasarkan Asas *Restorative Justice***. Bab ini terdiri dari 2 (dua) sub bab. Sub bab pertama mengemukakan kronologis kasus perkara, diawali dengan tuntutan jaksa maupun pertimbangan hukum serta amar putusan hakim Pengadilan Negeri Jakarta Timur. Sub bab berikutnya

merupakan analisis kecelakaan maut oleh Muhammad Rasyid A.R. berdasarkan asas *restorative justice*.

**Bab IV. Penutup.** Bab ini terdiri atas Simpulan dan Saran. Simpulan adalah hasil jawaban singkat atas rumusan masalah yang dikemukakan di atas. Sedangkan saran adalah preskripsi atau masukan yang ditujukan untuk perbaikan atas penegakan hukum pidana ke depan.