

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
FAKULTAS HUKUM**

**Terakreditasi Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi  
Nomor : 2193/SK/BAN-PT.AK-ISK/S/IV/2022**

**TANGGUNG JAWAB PELAKU USAHA AGEN TUNGGAL  
PEMEGANG MEREK (ATPM) KENDARAAN BERMOTOR  
RODA EMPAT TERHADAP CACAT PRODUK AIRBAG  
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999  
TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN**

**OLEH:**

Nama : Ramzy Erzano

NPM : 6051901296

**Dosen Pembimbing:**

Prof. Dr. Bernadette M. W., S.H., M.Hum., CN.

**Dosen Penguji:**

1. Dr. Aluisius Dwi Rachmanto, S.H., M.Hum.
2. Yanly Gandawidjaja, S.H., M.H., Sp1.

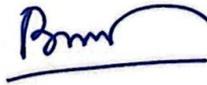


Penulisan Hukum

Disusun Sebagai Salah Satu Kelengkapan  
Untuk Menyelesaikan Program Pendidikan Sarjana  
Program Studi Ilmu Hukum

Telah disidangkan pada Ujian  
Penulisan Hukum Fakultas Hukum  
Universitas Katolik Parahyangan

Pembimbing/Pembimbing I



(Prof. Dr. Bernadette M. W., S.H., M.Hum.)

Dekan,



(Dr.iur.Liona N. Supriatna, S.H., M.Hum)



## PERNYATAAN INTEGRITAS AKADEMIK

Dalam rangka mewujudkan nilai-nilai ideal dan standar mutu akademik yang setinggi-tingginya, maka Saya, Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan yang beranda tangan di bawah ini :

Nama : Ramzy Erzano

NPM : 6051901296

Dengan ini menyatakan dengan penuh kejujuran dan dengan kesungguhan hati dan pikiran, bahwa karya ilmiah / karya penulisan hukum yang berjudul:

**“TANGGUNG JAWAB PELAKU USAHA AGEN TUNGGAL PEMEGANG MEREK (ATPM) KENDARAAN BERMOTOR RODA EMPAT TERHADAP CACAT PRODUK AIRBAG BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN”**

Adalah sungguh-sungguh merupakan karya ilmiah /Karya Penulisan Hukum yang telah saya susun dan selesaikan atas dasar upaya, kemampuan dan pengetahuan akademik Saya pribadi, dan sekurang-kurangnya tidak dibuat melalui dan atau mengandung hasil dari tindakan-tindakan yang:

- Secara tidak jujur dan secara langsung atau tidak langsung melanggar hak-hak atas kekayaan intelektual orang lain, dan atau
- Dari segi akademik dapat dianggap tidak jujur dan melanggar nilai-nilai integritas akademik dan itikad baik;

Seandainya di kemudian hari ternyata bahwa Saya telah menyalahi dan atau melanggar pernyataan Saya di atas, maka Saya sanggup untuk menerima akibat-akibat dan atau sanksi-sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan dan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pernyataan ini Saya buat dengan penuh kesadaran dan kesukarelaan, tanpa paksaan dalam bentuk apapun juga.

Bandung, 31 Juli 2023

Mahasiswa penyusun Karya Ilmiah/ Karya Penulisan Hukum

  
Ramzy Erzano  
(6051901296)



## ABSTRAK

*Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, jumlah kendaraan bermotor roda empat dengan kategori mobil penumpang di Indonesia kian meningkat setiap tahunnya. Dengan banyaknya permintaan konsumen pengguna kendaraan roda empat dalam hal ini sekaligus juga mendorong peningkatan dari jumlah produksi mobil oleh para pelaku usaha. Dalam konteks penjualan mobil, agen tunggal pemegang merek (ATPM) selaku pelaku usaha dalam negeri yang bertanggung jawab dalam menjual kendaraan bermotor roda empat kepada konsumen. Secara hukum, tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) ini telah terikat dengan keberadaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Keterikatan pihak ATPM dengan UUPK ini ditujukan untuk mengatur pelaku usaha agar kedudukan konsumen dapat terlindungi. Terkait dengan hal tersebut, salah satu perwujudan perlindungan terhadap konsumen kendaraan bermotor roda empat yang dalam hal ini dipandang esensial untuk dilindungi adalah perihal fitur keselamatan pada saat berkendara yakni airbag. Namun, dalam keadaan telah terjadinya cacat produk pada airbag tersebut, hal ini menjadi masalah bagi konsumen dikarenakan dapat mengancam keselamatan konsumen. Oleh karena itu, keberadaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dapat dikatakan merupakan hal yang penting dalam rangka mengatur tanggung jawab pelaku usaha dan melindungi konsumen.*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Allah SWT Yang Maha Esa, yang atas mulia, Rahmat, serta pemberian-Nya, telah memberikan kesempatan bagi penulis untuk dapat menyelesaikan karya penulisan Hukum yang berjudul: **“Tanggung Jawab Pelaku Usaha Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) Kendaraan Bermotor Roda Empat Terhadap Cacat Produk Airbag Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen”**. Pada karya Penulisan Hukum yang telah ditulis dalam bentuk Skripsi ini, akan dipertanggungjawabkan dalam sidang dalam rangka memenuhi salah satu syarat kelengkapan untuk menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.

Dalam penulisan hukum ini, pilihan tema yang diangkat untuk dibahas oleh penulis yakni terkait dengan tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) kendaraan bermotor roda empat terhadap cacat produk *airbag*. Dalam hal ini, Penulis memiliki pandangan bahwa Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam hal ini masih kurang mengatur secara tegas dan spesifik mengenai pertanggungjawaban pelaku usaha terhadap pelaksanaan ganti rugi atas cacat produk yang akhirnya selalu mengancam terjadinya kerugian bagi konsumen terhadap hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.

Dalam hal ini, penulis menyadari bahwa dari segi substansi ataupun teknis penulisan karya Penulisan Hukum ini masih terdapat banyak kekurangan dan keterbatasan dalam proses penyusunannya, maka penulis memohon maaf apabila terdapat kekurangan di dalamnya. Sangat terbuka lebar kesempatan bagi pembaca karya Penulisan Hukum ini untuk memberikan kritik maupun saran dalam rangka mengembangkan dan menyempurnakan penelitian yang telah dilakukan penulis guna menjadi mendukung perkembangan dari Ilmu Hukum. Harapan penulis yakni semoga karya Penulisan Hukum ini dapat menjadi manfaat bagi pembaca secara akademis dan praktis.

Bandung, Juni 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Ramzy Erzano', with a large, sweeping flourish at the end.

**Ramzy Erzano**

(Penulis)

## UCAPAN TERIMAKASIH

Melalui karya Penulisan Hukum ini, penulis ingin mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada para pihak yang telah berkontribusi mendukung penulis selama melaksanakan kegiatan perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan serta selama proses menyelesaikan karya Penulisan Hukum ini. Pihak-pihak tersebut yakni, antara lain:

1. **Allah SWT. Yang Maha Esa**, yang atas karunia dan rahmatnya telah menciptakan penulis serta memberikan rezeki dan kesehatan selama ini. Atas kehendak-Nya penulis sangat bersyukur atas berkat yang diberikannya untuk hidup di dunia ini.
2. Keluarga dari Penulis, ayah **Erwien Nurwihatman**, ibu **Meina Suzanna**, dan kakak **Nayla Erzani** yang selalu memberikan motivasi, wejangan, dan dukungan secara moril maupun materil yang sangat penulis syukuri.
3. Dosen Pembimbing, **Prof. Dr. Bernadette M. W., S.H., M.Hum., CN.**, yang telah membagikan ilmu serta membimbing penulis selama proses penulisan karya Penulisan Hukum ini selama masa perkuliahan penulis di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.
4. Dosen Penguji, **Dr. Aluisius Dwi Rachmanto, S.H., M.Hum.** dan **Yanly Gandawidjaja, S.H., M.H., Sp1.**, yang berkenan menyempatkan waktunya untuk membaca dan menilai karya Penulisan Hukum yang telah dibuat oleh penulis.
5. Dekan Fakultas Hukum, **Dr.iur. Liona Nanang Supriatna, S.H., M.Hum.**, dan seluruh jajarannya, petugas Tata Usaha Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan, serta para Pegawai dan petugas lainnya.

6. Para Dosen Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan berikut dengan Dosen Pengajar Matakuliah Umum Universitas Katolik Parahyangan yang sudah membagikan ilmu-ilmunya serta mendukung penuh penulis dalam mempelajari ilmu hukum selama masa perkuliahan penulis di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.
  
7. Teman-teman mahasiswa dari penulis selama berkuliah di Fakultas Hukum Universitas Katolik Parahyangan.

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>ABSTRAK.....</b>	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iii</b>
<b>UCAPAN TERIMAKASIH.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>11</b>
<b>1.1. Latar Belakang.....</b>	<b>11</b>
<b>1.2. Rumusan Masalah.....</b>	<b>15</b>
<b>1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian .....</b>	<b>16</b>
<b>1.4. Kegunaan Penelitian .....</b>	<b>16</b>
<b>1.4.1. Secara Akademis .....</b>	<b>16</b>
<b>1.4.2. Secara Praktis.....</b>	<b>17</b>
<b>1.5. Kerangka Penalaran dan Hipotesis.....</b>	<b>17</b>
<b>1.5.1. Kerangka Penalaran.....</b>	<b>17</b>
<b>1.5.2. Hipotesis.....</b>	<b>17</b>
<b>1.6. Metode Penelitian.....</b>	<b>18</b>
<b>1.6.1. Sifat Penelitian.....</b>	<b>18</b>
<b>1.6.2. Sumber Data .....</b>	<b>19</b>
<b>1.7. Sistematika Penulisan .....</b>	<b>20</b>

<b>BAB II TINJAUAN UMUM HUKUM PERLINDUNGAN KONSUMEN</b>	<b>23</b>
<b>2.1 Hukum Perlindungan Konsumen.....</b>	<b>23</b>
<b>2.2 Pihak-pihak dalam Hukum Perlindungan Konsumen .....</b>	<b>23</b>
<b>2.2.1 Konsumen .....</b>	<b>24</b>
<b>2.2.2 Pelaku Usaha .....</b>	<b>25</b>
<b>2.2.3 Pemerintah.....</b>	<b>26</b>
<b>2.3 Hak dan Kewajiban dalam Hukum Perlindungan Konsumen .....</b>	<b>27</b>
<b>2.3.1 Hak dan Kewajiban Konsumen .....</b>	<b>27</b>
<b>2.3.2 Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha .....</b>	<b>29</b>
<b>2.4 Perbuatan yang Dilarang bagi Pelaku Usaha .....</b>	<b>31</b>
<b>BAB III TANGGUNG JAWAB PELAKU USAHA AGEN TUNGGAL PEMEGANG MEREK ATAS CACAT PRODUK AIRBAG BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999.....</b>	<b>37</b>
<b>3.1 Prinsip Tanggung Jawab Pelaku Usaha.....</b>	<b>37</b>
<b>3.1.1 Prinsip Tanggung Jawab Berdasarkan Kesalahan .....</b>	<b>37</b>
<b>3.1.2 Prinsip Praduga untuk Selalu Bertanggung Jawab .....</b>	<b>39</b>
<b>3.1.3 Prinsip Praduga untuk Tidak Selalu Bertanggung Jawab .....</b>	<b>39</b>
<b>3.1.4 Prinsip Tanggung Jawab Mutlak .....</b>	<b>40</b>
<b>3.1.5 Prinsip Tanggung Jawab dengan Pembatasan.....</b>	<b>41</b>
<b>3.2 Transaksi Konsumen dengan Pelaku Usaha .....</b>	<b>42</b>
<b>3.2.1 Tahap Pra Transaksi Konsumen dengan Pelaku Usaha.....</b>	<b>42</b>
<b>3.2.2 Tahap Transaksi Konsumen dengan Pelaku Usaha.....</b>	<b>42</b>
<b>3.2.3 Tahap Purna Transaksi Konsumen dengan Pelaku Usaha .....</b>	<b>43</b>

<b>3.3 Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM).....</b>	<b>43</b>
<b>3.4 Airbag.....</b>	<b>50</b>
<b>3.5 Cacat Produk .....</b>	<b>50</b>
<b>3.5.1 Pengertian Cacat Produk .....</b>	<b>50</b>
<b>3.5.2 Penyebab Cacat Produk.....</b>	<b>51</b>
<b>3.5.3 Standar Penuntut Cacat Produk.....</b>	<b>52</b>
<b>3.6 Bentuk-bentuk Tanggung Jawab Pelaku Usaha dalam Hukum Perlindungan Konsumen .....</b>	<b>56</b>
<b>3.6.1 Tanggung Jawab Kontraktual .....</b>	<b>56</b>
<b>3.6.2 Tanggung Jawab Produk .....</b>	<b>59</b>
<b>3.6.3 Tanggung Jawab Profesional.....</b>	<b>60</b>
<b>3.6.4 Tanggung Jawab Komersial .....</b>	<b>61</b>
<b>3.7 Hubungan Hukum antara Produsen dengan Konsumen .....</b>	<b>62</b>
<b>3.7.1 Hubungan Langsung .....</b>	<b>62</b>
<b>3.7.2 Hubungan Tidak Langsung .....</b>	<b>63</b>
<b>3.8 Tanggung Jawab Pelaku Usaha Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) Kendaraan Bermotor Roda Empat Atas Cacat Produk Airbag .....</b>	<b>64</b>
<b>BAB IV UPAYA HUKUM BAGI KONSUMEN KENDARAAN BERMOTOR RODA EMPAT ATAS KERUGIAN YANG DIAKIBATKAN DARI CACAT PRODUK AIRBAG BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR 8 TAHUN 1999.....</b>	<b>70</b>
<b>4.1 Upaya Hukum Bagi Konsumen Kendaraan Bermotor Roda Empat Terhadap Pelaku Usaha Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) yang Tidak Mau Bertanggung Jawab Atas Kerugian yang Diakibatkan dari Cacat Produk Airbag.....</b>	<b>70</b>

4.1.1 Badan Peradilan .....	71
4.1.2 Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen .....	73
4.2 Sanksi bagi Pelaku Usaha Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) Atas Cacat Produk Airbag.....	74
4.2.1 Sanksi Administratif.....	74
4.2.2 Sanksi Pidana .....	75
BAB V PENUTUP .....	78
4.3 Kesimpulan.....	78
4.4 Saran.....	79
DAFTAR PUSTAKA.....	80

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Seiring perkembangan zaman, dengan adanya globalisasi yang terjadi dalam hal ini telah mempengaruhi evolusi terhadap berbagai sektor industri di Indonesia salah satunya di bidang manufaktur otomotif. Khususnya terhadap produk otomotif kendaraan bermotor roda empat dapat dikatakan merupakan salah satu sarana transportasi yang telah menjadi pilihan banyak warga negara Indonesia. Menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS), jumlah kendaraan bermotor roda empat dengan kategori mobil penumpang di Indonesia kian meningkat setiap tahunnya. Hal ini dibuktikan dengan data jumlah kendaraan bermotor jenis mobil penumpang pada tahun 2018 yaitu terhitung mencapai sebanyak 14.830.698 unit yang kemudian bertambah pada 2019 menjadi 15.592.419 unit dan terus meningkat pada tahun 2020 hingga mencapai 15.797.746 unit.<sup>1</sup>

Berdasarkan data tersebut, dapat dikatakan bahwa banyaknya permintaan konsumen pengguna kendaraan roda empat sekaligus juga mendorong peningkatan dari jumlah produksi mobil oleh para pelaku usaha. Selain itu, tingginya daya beli konsumen terhadap kendaraan bermotor roda empat ini juga diimbangi dengan peran regulasi terhadap kegiatan jual beli kendaraan bermotor roda empat. Sejak tahun 1969 pemerintah Indonesia sudah memulai membuat berbagai regulasi mengenai impor kendaraan bermotor roda empat atau mobil dalam bentuk terurai yang dikenal pula dengan istilah *Completely Knock Down* (CKD). Selain itu, regulasi pemerintah lainnya juga melingkupi tentang keberadaan Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) dan perusahaan-perusahaan perakitan mobil.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Badan Pusat Statistik, *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis (Unit), 2018-2020*, <https://www.bps.go.id/indicator/17/57/1/perkembangan-jumlah-kendaraan-bermotor-menurut-jenis.html>, diakses pada tanggal 12 Agustus 2022, Pukul 08.00 WIB

<sup>2</sup> Ricardi S. Adnan, *Dinamika Struktur-Agensi dalam Perkembangan Industri Otomotif Indonesia*, Jurnal Sosiologi Masyarakat, Vol. 19, No. 1, Januari 2014, hlm. 78

Terkait dengan ATPM sendiri, dapat ditemukan pengertian istilahnya dalam Keputusan Menteri Perindustrian Nomor 295/M/SK/7/1982 Tahun 1982 tentang Ketentuan-Ketentuan tentang Keagenan Tunggal lebih tepatnya pada Pasal 1 angka 2 yang menyatakan bahwa “Agen adalah perusahaan nasional yang melakukan keagenan.”. Kemudian pengertian ATPM berkembang menjadi lebih rinci melalui pengaturan pada Pasal 2 angka 1 dari Keputusan Menteri Perindustrian Nomor 428/M/SK/12/1987 yang menyatakan bahwa “Perusahaan Agen Tunggal adalah Perusahaan Nasional yang ditunjuk oleh Prinsipal Luar Negeri yang memproduksi barang dengan merek tertentu atau Prinsipal Pemegang Merek tertentu sebagai satu-satunya perusahaan untuk mengimpor, mempromosikan, mendistribusikan dan melaksanakan pelayanan purna jual barang yang dimaksud ke seluruh wilayah Indonesia untuk suatu jangka waktu tertentu.”

Sebagai pelaku usaha dalam negeri yang bertanggung jawab untuk menjual kendaraan bermotor roda empat kepada konsumen, dapat dikatakan bahwa ATPM secara hukum telah terikat dengan keberadaan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen. Keterikatan pihak ATPM dengan UUPK ini merupakan perwujudan upaya pemerintah Indonesia dalam mengatur pelaku usaha dengan tujuan agar kedudukan konsumen dapat terlindungi. Terkait dengan hal tersebut, salah satu perwujudan perlindungan terhadap konsumen kendaraan bermotor roda empat yang dalam hal ini dipandang esensial untuk dilindungi adalah perihal fitur keselamatan pada saat berkendara. Fitur keselamatan yang dimaksud dalam hal ini adalah *airbag*. Berdasarkan pengertiannya, *airbag* atau kantung udara merupakan perangkat perlindungan keselamatan mobil dengan melalui fitur berwujud penutup kain fleksibel menyerupai bantal yang akan mengembang dengan cepat pada saat terjadinya tabrakan terhadap kendaraan. *Airbag* berfungsi untuk membantu melindungi penumpang pada saat terjadinya tabrakan serta melindungi tubuh mereka dari benturan terhadap objek interior kendaraan seperti kemudi atau

jendela.<sup>3</sup> Penjaminan keberadaan dan berfungsinya fitur keselamatan *airbag* pada kendaraan bermotor roda empat merupakan hak konsumen yang telah diatur oleh Pasal 4 huruf a UUPK yang menyatakan bahwa konsumen memiliki hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.

Namun pada kenyataannya, pemenuhan hak konsumen tersebut dalam praktiknya seringkali masih belum terlaksana dengan baik. Hal ini dapat dikatakan demikian dikarenakan masih banyaknya konsumen kendaraan bermotor roda empat yang ternyata selama ini belum sepenuhnya memperoleh produk yang memiliki standar mutu yang menjamin keamanan pengendara. Dalam konteks *airbag*, sebagai contohnya terdapat kasus besar yang pernah terjadi terhadap cacat produk *airbag* dari perusahaan Takata. Berdasarkan laporan dari *The National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) pada September 2016, di Amerika Serikat telah tercatat korban yaitu sebanyak 11 orang meninggal dan 184 orang luka-luka akibat dari cacat produk *airbag* Takata yang meledak yang disebabkan oleh campuran ammonium nitrat yang digunakan pada *airbag* menjadi tidak stabil ketika masanya sudah kedaluwarsa.<sup>4</sup> Sementara di Indonesia, kasus permasalahan serupa juga terjadi terhadap cacat produk *airbag* Takata yang dalam hal ini perwujudan tanggung jawabnya berbentuk *safety recall* yang diumumkan oleh Chevrolet Indonesia pada tahun 2021. Pelaksanaan *safety recall* telah dilakukan oleh Chevrolet Indonesia terhadap jenis kendaraan antara lain: Chevrolet Orlando dengan tahun produksi 2012 – 2017, Chevrolet Aveo dengan tahun produksi 2012 – 2014, Chevrolet Cruze dengan tahun produksi 2010 – 2013, dan Chevrolet Trax dengan tahun produksi 2016 – 2018.<sup>5</sup>

---

<sup>3</sup> S. Samantray dan S. Parashar, *Airbag used automobile, Materials Today: Proceedings*, <https://doi.org/10.1016/j.matpr.2021.03.743>, diakses pada tanggal 12 Agustus 2022, Pukul 11.23 WIB, hlm. 3

<sup>4</sup> Leo J. Susilo, *Manajemen Risiko Berbasis ISO 31000:2018 : Panduan untuk Risk Leaders dan Risk Practitioners*, Jakarta: Grasindo, hlm. 17

<sup>5</sup> Kompas.com, *Chevrolet Indonesia Umumkan Recall Airbag, Ini Mobil yang Terlibat*, <https://otomotif.kompas.com/read/2021/06/02/070200515/chevrolet-indonesia-umumkan-recall-airbag-ini-mobil-yang-terlibat?page=2>, diakses pada tanggal 12 Agustus 2022, Pukul 11.40 WIB

Dalam hal ini, pengaturan tentang *recall* atau penarikan kembali kendaraan bermotor telah diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.53 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penarikan Kembali Kendaraan Bermotor. Akan tetapi, dalam peraturan tersebut belum mencantumkan ketentuan mengenai batas maksimal ataupun minimal periode waktu dilaksanakannya *recall* sejak pembelian produk melainkan pelaksanaannya menurut Pasal 3 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM.53 Tahun 2019 ini hanya didasarkan oleh temuan perakitan, pembuat, pengimpor, atau pemegang merek kendaraan bermotor, surat keterangan ketidaksesuaian pada uji stempel kendaraan bermotor, investigasi kecelakaan dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi dan/atau Kepolisian, dan/atau pengaduan masyarakat.<sup>6</sup> Padahal menurut Pasal 19 ayat (3) UUPK telah diatur bahwa pemberian ganti rugi harus dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi. Selain itu, ketentuan mengenai pemberian ganti rugi terhadap cacat produk pada kendaraan bermotor juga telah diatur pula dalam Pasal 79 ayat (4) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor yang telah mengatur bahwa “Perusahaan pembuat, perakitan, pengimpor sebagaimana yang dimaksud pada ayat (3) wajib bertanggungjawab untuk melakukan perbaikan terhadap kendaraan bermotor yang ditemukan cacat produksi, dan mempengaruhi aspek keselamatan serta bersifat massal.”<sup>7</sup>

Dari permasalahan tersebut, dapat dikatakan bahwa konsumen selama ini telah membeli produk kendaraan bermotor roda empat yang belum pasti terjamin keamanan fitur keselamatannya. Dengan adanya kemungkinan kecacatan terhadap produk *airbag* yang baru bisa diketahui pada masa setelah terjadinya kecelakaan, dalam hal ini tentunya mempertaruhkan keselamatan nyawa dari konsumen yang sejatinya konsumen tidak mengetahui bahwa ternyata kendaraan bermotor roda empat miliknya

---

<sup>6</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.53 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penarikan Kembali Kendaraan Bermotor, Pasal 3

<sup>7</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor, Pasal 79

tersebut memiliki cacat produk pada fitur keselamatan *airbag*. Padahal, menurut Pasal 8 ayat (2) UUPK telah diatur bahwa pelaku usaha dilarang memperdagangkan barang yang rusak, cacat atau bekas, dan tercemar tanpa memberikan informasi secara lengkap dan benar atas barang yang dimaksud. Dengan ketentuan pasal-pasal tersebut apabila dipertemukan dengan kenyataan kondisi dalam praktiknya, akhirnya menimbulkan pertanyaan bahwa apakah dalam keadaan cacat produk yang sewaktu-waktu penanganannya oleh pelaku usaha ATPM dapat dilakukan melalui pelaksanaan *safety recall* merupakan murni kelalaian dari pelaku usaha ATPM atau merupakan bentuk penyalahgunaan pelaku usaha ATPM terhadap peraturan perundang-undangan di Indonesia yang belum bisa menjamin kepastian keamanan produk bagi konsumen? Melalui permasalahan-permasalahan tersebut, maka peneliti tertarik untuk mengadakan penelitian terhadap tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) kendaraan bermotor roda empat terhadap cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian diatas, maka dapat ditarik beberapa rumusan masalah yaitu, antara lain:

1. Bagaimana tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) kendaraan bermotor roda empat atas cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen?
2. Bagaimana upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen kendaraan bermotor roda empat apabila agen tunggal pemegang merek (ATPM) tidak mau bertanggung jawab atas cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen?

### **1.3 Maksud dan Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang hendak dicapai oleh peneliti dapat dibagi menjadi dua yaitu tujuan secara objektif dan subjektif. Tujuan penelitian ini secara subjektif adalah dalam rangka memenuhi salah satu syarat kelengkapan untuk menyelesaikan program pendidikan sarjana program studi Ilmu Hukum di Universitas Katolik Parahyangan. Kemudian secara objektif tujuan penelitian ini adalah untuk:

1. Untuk mengetahui perwujudan tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) kendaraan bermotor roda empat atas cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.
2. Untuk mengetahui upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen kendaraan bermotor roda empat apabila agen tunggal pemegang merek (ATPM) tidak mau bertanggung jawab atas cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

### **1.4 Kegunaan Penelitian**

#### **1.4.1 Secara Akademis**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan pengetahuan serta wawasan bagi peneliti khususnya dan pembaca pada umumnya, terutama mengenai bagaimana pelaksanaan tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) kendaraan bermotor roda empat atas cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen serta bagaimana upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen kendaraan bermotor roda empat apabila agen tunggal pemegang merek (ATPM) tidak mau bertanggung jawab atas cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

### **1.4.2 Secara Praktis**

Penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat bagi masyarakat pada umumnya dan bagi para akademisi pada khususnya, dalam hal pengembangan di bidang hukum khususnya terhadap hukum perlindungan konsumen untuk kemudian digunakan sebagai data sekunder dalam melakukan penelitian lebih lanjut terkait dengan praktik pelaksanaan tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) kendaraan bermotor roda empat atas cacat produk *airbag* dan upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen kendaraan bermotor roda empat apabila agen tunggal pemegang merek (ATPM) tidak mau bertanggung jawab atas cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

## **1.5 Kerangka Penalaran dan Hipotesis**

### **1.5.1 Kerangka Penalaran**

Melalui penelitian ini akan membahas terkait dengan praktik pelaksanaan tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) kendaraan bermotor roda empat atas cacat produk *airbag* serta upaya hukum yang dapat dilakukan oleh konsumen kendaraan bermotor roda empat apabila agen tunggal pemegang merek (ATPM) tidak mau bertanggung jawab atas cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

### **1.5.2 Hipotesis**

Dengan perumusan masalah yang sudah ada, maka terkait dengan hipotesis sementara dari penelitian hukum ini, antara lain:

1. Regulasi pertanggungjawaban cacat produk kendaraan bermotor roda empat yang belum spesifik berpengaruh terhadap tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal

pemegang merek (ATPM) kendaraan bermotor roda empat atas cacat produk *airbag* yang belum terlaksana secara efektif.

## 1.6 Metode Penelitian

### 1.6.1 Sifat Penelitian

Penelitian hukum ditinjau dari sifatnya menurut Soerjono Soekanto terdiri dari 3 (tiga) jenis yaitu penelitian eksploratoris, penelitian deskriptif, penelitian eksplanatoris. Ketiga jenis penelitian tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:<sup>8</sup>

- 1) Penelitian eksploratoris adalah penelitian yang dilakukan apabila pengetahuan tentang suatu gejala yang akan diselidiki masih kurang sekali atau bahkan tidak ada;
- 2) Penelitian deskriptif adalah penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data setelit mungkin tentang manusia, keadaan atau gejala-gejala lainnya;
- 3) Penelitian eksplanatoris adalah penelitian yang dimaksudkan untuk menguji hipotesis-hipotesis tertentu.

Apabila ditinjau dari tujuannya, penelitian hukum dibagi menjadi 2 (dua) jenis yaitu penelitian normatif atau kepustakaan dan penelitian hukum empiris atau sosiologis yang dapat dijelaskan sebagai berikut:<sup>9</sup>

- 1) Penelitian normatif atau kepustakaan adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka;
- 2) Penelitian hukum empiris atau sosiologis adalah penelitian yang dilakukan terutama dengan cara meneliti data primer.

Berdasarkan pembagian jenis penelitian tersebut, penelitian ini bersifat deskriptif yaitu penelitian dimaksudkan untuk memberikan

---

<sup>8</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI Press, 1986, hlm. 10

<sup>9</sup> Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan*, Jakarta: Rajawali Pers, 2003, hlm. 13-14

proyeksi yang jelas mengenai tanggung jawab pelaku usaha kendaraan bermotor roda empat agen tunggal pemegang merek (ATPM) atas cacat produk *airbag* berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Kemudian dari segi tujuannya, jenis penelitian ini adalah penelitian hukum normatif yang datanya diperoleh melalui studi kepustakaan atau dokumen yang dilakukan dengan cara meneliti bahan-bahan kepustakaan seperti buku, makalah, peraturan perundang-undangan, perjanjian internasional, majalah, surat kabar yang berkaitan dengan objek yang diteliti, karena dalam penelitian ini akan mencari tahu dan menganalisa apakah peraturan perundang-undangan yang ada sudah mengatur permasalahan yang akan diteliti secara komprehensif atau belum.<sup>10</sup>

### 1.6.2 Sumber Data

Sumber data yang akan digunakan dalam penelitian hukum ini yakni berupa data sekunder yang merupakan sumber data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung melalui studi kepustakaan terhadap sumber-sumber tertulis seperti peraturan perundang-undangan, yurisprudensi, dan buku literatur hukum atau bahan hukum tertulis lainnya.<sup>11</sup> Dalam hal ini, data sekunder diperoleh melalui bahan-bahan hukum primer dan sekunder yakni:

1. Bahan hukum primer yang merupakan bahan-bahan yang mengikat secara yuridis yakni, antara lain:
  - a. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek);
  - b. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen;

---

<sup>10</sup> Maria S. W. Sumardjono, *Pedoman Pembuatan Usulan Penelitian*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1997, hlm. 31

<sup>11</sup> Abdulkadir Muhammad, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2004, hlm. 151

- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2018 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor;
  - d. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.53 Tahun 2019 tentang Tata Cara Penarikan Kembali Kendaraan Bermotor;
  - e. Keputusan Menteri Perindustrian Nomor 295/M/SK/7/1982 Tahun 1982 tentang Ketentuan-Ketentuan tentang Keagenan Tunggal;
  - f. Keputusan Menteri Perindustrian Nomor 428/M/SK/12/1987 Tahun 1987 tentang Penyederhanaan Ketentuan-Ketentuan Pengakuan dan Pengurangan Pengakuan Keagenan Tunggal Kendaraan Bermotor dan Alat-Alat Besar Serta Keagenan Tunggal Alat-Alat Elektronika dan Alat-Alat Listrik Untuk Rumah Tangga;
  - g. Keputusan Menteri Perindustrian dan Perdagangan Nomor 23/MPP/Kep/1/1998 tentang Lembaga-Lembaga Usaha Perdagangan.
2. Bahan Hukum Sekunder, yaitu terdiri dari bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer yakni berupa buku, jurnal hukum, makalah, pendapat para ahli, atau artikel yang relevan dengan topik penelitian hukum ini.

### **1.7 Sistematika Penulisan**

Dalam rangka mempermudah pembahasan penelitian ini, maka peneliti berupaya memberikan proyeksi isi penelitian yang disusun menggunakan sistematika sebagai berikut:

#### **BAB I: Pendahuluan**

Pada bab ini akan dibahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, kegunaan penelitian, kerangka penalaran dan hipotesis, metode penelitian dan sistematika penulisan.

## **BAB II: Tinjauan Umum Hukum Perlindungan Konsumen**

Melalui bab ini akan dibahas mengenai konsep dasar terkait dengan perlindungan konsumen, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, serta hak, kewajiban dan tanggung jawab pelaku usaha dan konsumen berikut dengan perbuatan yang dilarang berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

## **BAB III: Tanggung Jawab Pelaku Usaha Agen Tunggal Pemegang Merek (ATPM) Atas Cacat Produk *Airbag* Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999**

Pada bab ini akan membahas mengenai prinsip tanggung jawab pelaku usaha, transaksi konsumen dengan pelaku usaha, agen tunggal pemegang merek (ATPM), *airbag*, cacat produk, bentuk-bentuk tanggung pelaku usaha dalam hukum perlindungan konsumen, hubungan hukum antara produsen dengan konsumen, dan tanggung jawab pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) kendaraan bermotor roda empat atas cacat produk *airbag*.

## **BAB IV: Upaya Hukum Bagi Konsumen Kendaraan Bermotor Roda Empat atas Kerugian yang Diakibatkan dari Cacat Produk *Airbag* Berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999**

Melalui bab ini akan berisikan pembahasan mengenai upaya hukum bagi konsumen terhadap pelaku usaha agen tunggal pemegang merek (ATPM) yang menolak bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan dari cacat produk *airbag* berdasarkan undang-undang nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen

## **BAB V: Penutup**

Pada bab ini akan berisi penyimpulan dari keseluruhan pembahasan yang telah dibatasi dengan rumusan masalah dan sekaligus dilengkapi dengan saran oleh peneliti terkait dengan penelitian.

## **Daftar Pustaka**

Pada bagian ini berisikan sumber-sumber yang dijadikan sebagai acuan peneliti dalam mengerjakan penelitian hukum.