

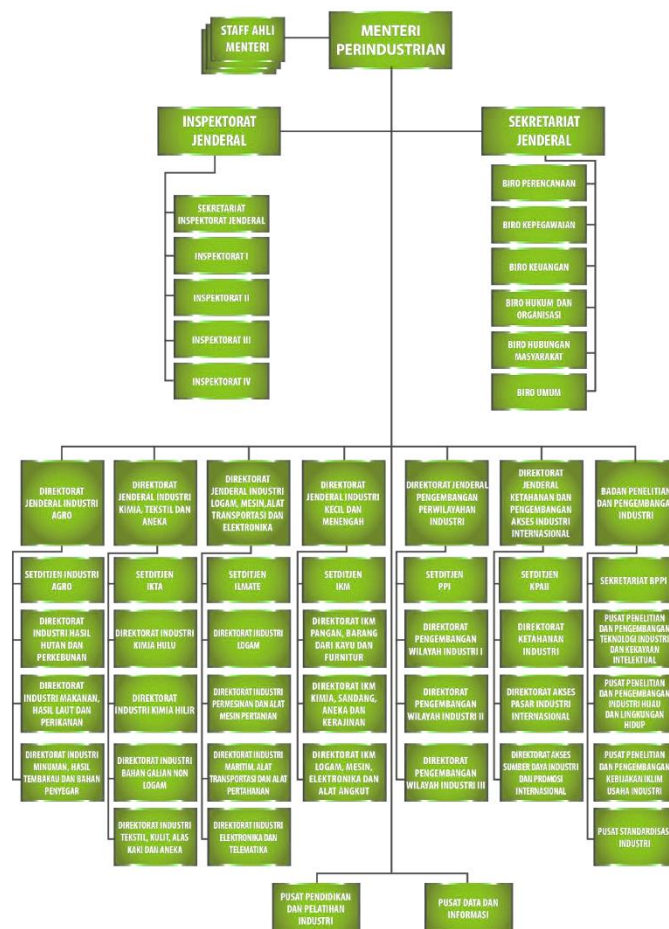
BAB III

TANGGUNGJAWAB KEMENTERIAN PERINDUSTRIAN BESERTA PELAKU USAHA ATAS AIRBAG YANG CACAT PRODUKSI

A. Kementerian Perindustrian

1. Profile Kementerian Perindustrian

Berdasarkan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 107/M-IND/PER/11/2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perindustrian, Kementerian Perindustrian terdiri atas 9 (sembilan) unit eselon I dan 3 (tiga) Staf Ahli Menteri serta 2 (dua) pusat. Berikut adalah struktur organisasi kementerian perindustrian :



2. Tugas Pokok dan Fungsi Unit Kerja di Lingkungan Kementerian Perindustrian

Adapun tugas dan fungsi masing-masing unit kerja di lingkungan Kementerian Perindustrian adalah sebagai berikut:

a. Sekretariat Jenderal

Sekretariat Jenderal mempunyai tugas menyelenggarakan koordinasi pelaksanaan tugas, pembinaan, dan pemberian dukungan administrasi kepada seluruh unit organisasi di lingkungan Kementerian Perindustrian. Sekretariat Jenderal terdiri atas Biro Perencanaan; Biro Kepegawaian; Biro Keuangan; Biro Hukum dan Organisasi; Biro Hubungan Masyarakat dan Biro Umum.

b. Inspektorat Jenderal

Inspektorat Jenderal mempunyai tugas menyelenggarakan pengawasan internal di lingkungan Kementerian Perindustrian. Inspektorat Jenderal terdiri atas Sekretariat Inspektorat Jenderal; Inspektorat I; Inspektorat II; Inspektorat III; dan Inspektorat IV.

c. Direktorat Jenderal Industri Agro

Direktorat Jenderal Industri Agro mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pendalaman dan penguatan struktur industri, peningkatan daya saing, pengembangan iklim usaha, promosi industri dan jasa industri, standardisasi industri, teknologi industri, pengembangan industri strategis dan industri hijau, serta peningkatan penggunaan produk

dalam negeri pada industri hasil hutan dan perkebunan, industri makanan, hasil laut dan perikanan, dan industri minuman dan tembakau. Direktorat Jenderal Industri Agro terdiri atas Sekretariat Direktorat Jenderal; Direktorat Industri Hasil Hutan dan Perkebunan; Direktorat Industri Makanan, Hasil Laut, dan Perikanan; dan Direktorat Industri Minuman, Hasil Tembakau, dan Bahan Penyegar.

d. Direktorat Jenderal Industri Kimia, Tekstil, Dan Aneka

Direktorat Jenderal Industri Kimia, Tekstil, dan Aneka mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pendalaman dan penguatan struktur industri, peningkatan daya saing, pengembangan iklim usaha, promosi industri dan jasa industri, standardisasi industri, teknologi industri, pengembangan industri strategis dan industri hijau, serta peningkatan penggunaan produk dalam negeri pada industri kimia hulu, industri kimia hilir, industri barang galian non logam, serta industri tekstil dan industri aneka. Direktorat Jenderal Industri Kimia, Tekstil, dan Aneka terdiri atas Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Industri Kimia Hulu, Direktorat Industri Kimia Hilir, Direktorat Industri Bahan Galian Nonlogam, dan Direktorat Industri Tekstil, Kulit, Alas Kaki, dan Aneka.

e. Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi, Dan Elektronika

Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi, dan Elektronika mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pendalaman dan penguatan struktur industri, peningkatan daya saing, pengembangan iklim usaha, promosi industri dan jasa industri, standardisasi industri, teknologi industri, pengembangan industri strategis dan industri hijau, serta peningkatan penggunaan produk dalam negeri pada industri logam, industri mesin, industri alat transportasi dan maritim, serta industri elektronika dan telematika. Direktorat Jenderal Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi, dan Elektronika terdiri atas Sekretariat Direktorat Jenderal, Direktorat Industri Logam, Direktorat Industri Permesinan dan Alat Mesin Pertanian, Direktorat Industri Maritim, Alat Transportasi, dan Alat Pertahanan, dan Direktorat Industri Elektronika dan Telematika.

f. Direktorat Jenderal Industri Kecil dan Menengah

Direktorat Jenderal Industri Kecil dan Menengah mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pembangunan dan pemberdayaan, standardisasi industri dan teknologi industri, peningkatan daya saing, penumbuhan wirausaha, penguatan kapasitas kelembagaan, pemberian fasilitas, serta promosi industri dan jasa industri pada industri kecil dan industri menengah agro, kimia,

barang galian non logam, tekstil dan aneka, logam, mesin, alat transportasi, maritim, serta elektronika dan telematika. Direktorat Jenderal Industri Kecil dan Menengah terdiri atas Sekretariat Direktorat Jenderal; Direktorat Industri Kecil dan Menengah Pangan, Barang Dari Kayu dan Furnitur; Direktorat Industri Kecil dan Menengah Kimia, Sandang, Aneka dan Kerajinan; dan Direktorat Industri Kecil dan Menengah Logam, Mesin, Elektronika dan Alat Angkut.

g. Direktorat Jenderal Pengembangan Perwilayahan Industri

Direktorat Jenderal Pengembangan Perwilayahan Industri mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang penyebaran dan pemerataan industri, pembangunan kawasan industri dan sentra industri kecil dan industri menengah, penyediaan infrastruktur industri, pengembangan kerja sama teknis, serta promosi wilayah pusat pertumbuhan industri, kawasan industri, dan sentra industri kecil dan industri menengah di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Direktorat Jenderal Pengembangan Perwilayahan Industri terdiri atas Sekretariat Direktorat Jenderal; Direktorat Pengembangan Wilayah Industri I; Direktorat Pengembangan Wilayah Industri II; dan Direktorat Pengembangan Wilayah Industri III.

h. Direktorat Jenderal Ketahanan dan Pengembangan Akses Industri Internasional

Direktorat Jenderal Ketahanan dan Pengembangan Akses Industri Internasional mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang ketahanan industri dan kerja sama internasional di bidang industri. Direktorat Jenderal Ketahanan dan Pengembangan Akses Industri Internasional terdiri atas Sekretariat Direktorat Jenderal; Direktorat Ketahanan Industri; Direktorat Akses Pasar Industri Internasional; dan Direktorat Akses Sumber Daya Industri dan Promosi Internasional.

i. Badan Penelitian dan Pengembangan Industri

Badan Penelitian dan Pengembangan Industri mempunyai tugas menyelenggarakan penelitian dan pengembangan di bidang perindustrian. Badan Penelitian dan Pengembangan Industri terdiri atas Sekretariat Badan; Pusat Penelitian dan Pengembangan Teknologi Industri dan Kekayaan Intelektual; Pusat Penelitian dan Pengembangan Industri Hijau dan Lingkungan Hidup; Pusat Penelitian dan Pengembangan Kebijakan Iklim Usaha Industri; dan Pusat Standardisasi Industri.

j. Staf Ahli Menteri

Staf Ahli Menteri berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri dan secara administratif dikoordinasikan oleh Sekretaris Jenderal. Staf Ahli terdiri atas Staf Ahli Bidang Penguatan Struktur

Industri; Staf Ahli Bidang Peningkatan Penggunaan Produk Dalam Negeri; dan Staf Ahli Bidang Sumber Daya Industri.⁴⁶

Di samping itu, untuk menunjang pelaksanaan tugas Kementerian, terdapat 2 (dua) unit eselon II Pusat yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal, yaitu:

a. Pusat Pendidikan dan Pelatihan Industri

Pusat Pendidikan dan Pelatihan Industri yang selanjutnya disebut Pusdiklat Industri adalah unsur pendukung pelaksanaan tugas Kementerian Perindustrian yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perindustrian melalui Sekretaris Jenderal. Pusdiklat Industri mempunyai tugas melaksanakan pembinaan dan pengembangan pendidikan dan pelatihan sumber daya manusia aparatur dan sumber daya manusia industri, serta pendidikan vokasi industri.

b. Pusat Data dan Informasi

Pusat Data dan Informasi yang selanjutnya disebut Pusdatin adalah unsur pendukung pelaksanaan tugas Kementerian yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri melalui Sekretaris Jenderal. Pusdatin mempunyai tugas melaksanakan pembinaan dan pengelolaan sistem informasi, manajemen data, serta analisis dan penyajian data dan informasi.⁴⁷

⁴⁶ Laporan Kinerja Kementerian Perindustrian 2016, hlm. 6-10.

⁴⁷ *Ibid*, hlm. 10-11.

B. Kasus *Airbag* Cacat Produksi

Airbag adalah fitur keamanan yang bisa dipasang di mobil, yang berfungsi untuk melindungi kita jika terjadi kecelakaan. Penggunaan airbag dapat membantu melindungi daerah kepala, leher, dan dada. Airbag biasa dipasang oleh pembuat kendaraan untuk keselamatan pengemudi dan penumpang. Biasanya airbag keluar dari setir/kemudi dan dashboard mobil. Ketika kepala anda mengenai airbag, airbag tersebut mulai mengempis secara perlahan, sehingga memungkinkan anda untuk keluar dari mobil tersebut. Pada beberapa mobil, ketika kecepatan melewati 200-300 mil per jam, airbag otomatis keluar meski tidak ada tabrakan. Seringkali airbag terbukti kurang memadai jika anda tidak menggunakan sabuk pengaman (seat belt). Karena jumlah kecelakaan yang terus bertambah, banyak negara memberlakukan aturan wajib menggunakan sabuk pengaman (termasuk Indonesia), yang dikatakan efektif mengurangi jumlah korban yang disebabkan kecelakaan lalu lintas. Namun, desain airbag yang terbaru dipercaya dapat melindungi anda meskipun anda tidak menggunakan seat belt.

Banyak yang salah paham bahwa airbag berfungsi untuk menghentikan tubuh kita terlempar ke depan setelah tabrakan. Airbag sebenarnya dimaksudkan untuk melindungi kepala pengemudi, serta menghentikan kepala agar tidak terbentur setir/kemudi. Yang dapat menghentikan tubuh kita terlempar ke depan setelah tabrakan adalah seat belt. Cara kerja airbag Ketika sensor mendeteksi tabrakan, sensor tersebut akan mengirimkan sinyal ke modul kontrol yang kemudian mengeluarkan airbag. Ada berbagai jenis sensor tabrakan yang dapat digunakan,

seperti sensor yang ditempatkan di bagian depan mobil (daerah tabrakan), serta accelerometer yang ditempatkan di dalam modul kontrol. Accelerometer itu mengukur kecepatan dan keparahan tabrakan. Ada juga sensor yang ditempatkan di pintu untuk airbag samping. Airbag yang dipasang di dalam dashboard atau setir mobil hanya dapat digunakan jika terjadi tabrakan di bagian depan mobil.

Demikian pula berlaku untuk airbag yang dipasang di bagian samping mobil. Airbag akan keluar saat mobil terhantam pada sudut tertentu. Misalnya airbag sebelah kiri tidak akan keluar jika terjadi tabrakan di bagian kanan dan juga sebaliknya. Modul kontrol atau "otak airbag" adalah komputer kecil yang menerima data kecelakaan dari berbagai sensor berbeda, lalu memutuskan airbag mana yang akan digunakan. Modul tidak dapat mengeluarkan airbag jika hanya menerima satu sinyal, modul perlu dua atau lebih sinyal dari sensor-sensor untuk menggunakan airbag. Sinyal kedua diberikan oleh *arming sensor* yang terletak di dalam mobil, yang mendeteksi penurunan kecepatan secara tiba-tiba. Ketika kontrol modul sudah yakin bahwa terjadi tabrakan parah, modul itu akan mengirim sinyal ke *squib inflater*, dikenal juga sebagai *igniter*, yang merupakan perangkat listrik yang memiliki kabel jembatan tipis.

Dengan mengalirnya listrik melalui kabel tersebut, kabel itu jadi panas, yang kemudian membakar propelan airbag yang terbuat dari natrium azida. Natrium azida adalah bahan bakar yang dapat dengan cepat terbakar dan menghasilkan gas nitrogen yang banyak. Gas nitrogen itu kemudian mengalir melalui filter dan mengisi airbag yang terbuat dari nilon. Setelah kepala anda membentur airbag yang terisi nitrogen, airbag mulai mengempis dengan mengeluarkan gas melalui

lubang-lubang kecil. Awan asap yang memenuhi kendaraan sebenarnya adalah tepung jagung atau bedak talkum (*talcum powder*), yang digunakan untuk mencegah airbag lengket menempel ketika terlipat didalam.

Nitrogen yang dikeluarkan melalui lubang-lubang kecil itu tidak berbahaya (nitrogen sebenarnya merupakan 78% dari udara yang kita hirup). Anda hanya perlu membuka pintu atau jendela agar gas dan asap dapat keluar. Sistem airbag samping berbeda dengan sistem airbag yang ada di depan. Airbag samping menggunakan gas simpanan yang terdiri atas silinder terisi 3000-4000 psi gas argon terkompresi (*compressed argon gas*). Kontrol modul memberi sinyal ke *igniter*, yang melelehkan *bladder* kecil didalam silinder tersebut. Gas argon kemudian mengisi airbag. Sama seperti nitrogen, argon juga tidak berbahaya. *Airbag* diproduksi langsung di perusahaan Takata Jepang lalu didistribusikan kepada pelaku usaha lain diberbagai belahan dunia. Namun dalam beberapa tahun ini, perusahaan Takata Jepang telah terjadi beberapa kasus.

Salah satu kasus yang merugikan konsumen dari segi keselamatan yaitu dalam kasus *airbag* yang diproduksi oleh perusahaan Takata di Jepang, yang mana produk *airbag* ini telah dipasarkan secara luas pada produsen kendaraan roda empat diseluruh dunia hingga sampai ke Negara Indonesia. Menurut investigasi yang dilakukan oleh *The New York Times*, divisi *airbag* Takata sempat mengalami permasalahan finansial di akhir tahun 2000-an. Hal inilah yang membuat Takata merasa perlu untuk mengurangi biaya produksinya dan memilih untuk menggunakan *ammonium nitrat* sebagai bahan utama tabung

inflator pada *airbag* karena dianggap terjangkau dan dapat mengurangi biaya produksinya.

Takata melakukan pengembangan *airbag* menggunakan bahan *ammonium nitrat* dan setelah selesai mereka melakukan pendekatan ke *General Motors* (GM) untuk menawarkan produk *airbag* baru mereka. Takata menyampaikan kepada GM bahwa *airbag* Takata saat itu memiliki *inflator* baru yang lebih murah dibandingkan dengan *inflator airbag* yang digunakan GM saat itu.

Mendengar hal tersebut, GM menyampaikan kepada *Autoliv* selaku produsen *airbag* yang menyuplai GM untuk bisa menerapkan teknologi *inflator* seperti yang Takata gunakan agar *Autoliv* mampu bersaing dengan Takata dalam hal harga. Mendengar permintaan GM, *Autoliv* langsung meneliti *inflator* terbaru milik Takata tersebut. Ternyata saat diteliti, menurut *Autoliv* komponen yang digunakan oleh Takata adalah *Amonium nitrat* yang memang lebih murah namun dapat lebih membahayakan saat *airbag* akan berfungsi bila terjadi kecelakaan. Karena serpihan tabung *inflator* yang terbuat dari *ammonium nitrat* akan memantul bersamaan dengan kantong udara yang mengembang.

Autoliv langsung memperingatkan GM perihal ini, tapi menurut klaim mereka dalam laporan *New York Times* itu, ternyata pihak GM mengabaikan peringatan tersebut dan lalu menandatangani kontraknya dengan Takata. *Autoliv* sendiri mengaku sudah memperingatkan produsen mobil lainnya dari Amerika dan Jepang. Namun mereka semua tetap memakai produk Takata tersebut hingga akhirnya terjadi *recall* besar-besaran, karena efek tabung

inflator pada *airbag* produk Takata.⁴⁸ Hal ini juga berdampak pada industri mobil di Indonesia. Seperti pada tahun 2016 PT Toyota Astra Motor melakukan *recall* besar-besaran pada produk mobil berjenis Corolla tahun produksi 2001-2017, Camry tahun produksi 2001-2007, Vios tahun produksi 2004-2008, Yaris tahun produksi 2005-2008 yang total jumlahnya mencapai 40.280 unit diakibatkan karena masalah yang terdapat pada empat model yang diduga bermasalah pada komponen kantong udaranya (*airbag*) yang dipasang oleh Takata, produsen *airbag* terbesar di [Jepang](#).⁴⁹

C. Hasil Wawancara Pihak Dealer Toyota

Wawancara dilakukan dengan pihak Kepala Bagian Teknik dari *dealer* Toyota Cibiru, pada tanggal 20 Juni 2017, pukul 14.00 WIB bertempat di *dealer* Toyota Cibiru.

Apakah di *dealer* Toyota cibiru ini sudah ada konsumen yang melakukan *recall* terkait *arbag* yang cacat produksi?

Belum ada konsumen yang melakukan *recall* terkait *arbag* yang cacat produksi. Kalau pun ada, PT Toyota Astra Motor (TAM) selaku pihak pusat, akan menghubungi pihak *dealer* terdekat untuk mengarahkan konsumen dalam menempuh proses *recall* tersebut. Karena pihak *dealer*, hanya pihak yang mengurus mengenai penjualan dan perawatan, jadi lebih kepada pihak pelaksana dari PT Toyota Astra Motor (TAM) selaku pihak pusat.

⁴⁸Otodriver.com “*Inilah Penyebab Airbag Takata Cacat Produksi*” <http://otodriver.com/article/view/inilah-penyebab-airbag-takata-cacat-produksi/sXjSc-5JJxKwR0RVtxHWUVts9POFxHuqUIaCfytqHnc> diakses pada hari juma't 21 April 2017 pukul 02.23 WIB.

⁴⁹Kompas.com “*Toyota Recall Empat Model di Indonesia*” <http://otomotif.kompas.com/read/2016/07/19/063100315/toyota.recall.empat.model.di.indonesia> diakses pada hari juma't 21 April 2017 pukul 02.23 WIB.

Bagaimana cara konsumen dalam proses mengetahui atau melakukan *recall* jika *airbag*-nya ternyata cacat produksi?

Pertama konsumen yang memiliki mobil tersebut bisa segera melakukan pengecekan apakah ikut bermasalah atau tidak. Bisa dilakukan dengan dua cara, yakni melalui *customer care* dengan nomor telepon 1-500-315 dan mengunjungi situs www.toyota.astra.co.id.

Lalu konsumen diminta untuk menyebutkan nomor rangka dan nantinya penanggung jawab *dealer* akan kembali menghubungi dan memberitahukan apakah bermasalah atau tidak. Kalau memang *airbag*-nya bermasalah, maka pihak pusat akan menghubungi *dealer* untuk segera melakukan pergantian di waktu tertentu karena menunggu produk *airbag* yang akan dikirim kepada pihak *dealer* yang terdekat dengan konsumen. Setelah itu, konsumen akan dihubungi dan diarahkan kepada pihak *dealer* terdekat tersebut untuk melakukan pergantian produk.

Apakah sudah ada peraturan atau standar nasional di Indonesia yang mengatur standarisasi *airbag*?

Saya kurang mengetahui mengenai peraturan tentang *airbag* ini, di Indonesia. Jikalau memang belum ada maka standarisasi *airbag* dapat mengacu kepada standarisasi produk *airbag* skala internasional.

Bagaimana upaya pemerintah dalam hal pengawasan terhadap *dealer* selaku pelaku usaha?

Saya kurang mengetahui tentang hal tersebut, karena pihak *dealer* hanyalah pihak yang melakukan pelaksanaan, agar lebih jelasnya dapat diketahui kepada

pihak PT Toyota Astra Motor (TAM), kepada bagian industri selaku pihak pusat.

D. Hasil Wawancara Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen

Lokasi Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) Sumedang berada dibelakang Dinas Perindustrian dan Perdagangan (DISPERINDAG) sumedang dengan lokasi bangunan yang berbeda. Dahulu ada akses jalan yang menghubungkan BPSK Sumedang dengan DISPERINDAG, tetapi sekarang akses jalan tersebut ditutup. Sehingga akses jalan sekarang untuk menuju BPSK Sumedang ini jalannya harus memutar atau bisa dari taman endog setelah jembatan lalu belok kiri untuk sampai di BPSK kota Sumedang tersebut. Lingkungan BPSK Sumedang berada dekat dengan Sekolah Dasar (SD). Gerbang yang cukup kecil sehingga membuat BPSK tersebut cukup susah ditemukan. Wawancara dilakukan dengan pihak pegawai BPSK Sumedang pada 19 April 2017, pukul 11.00 WIB, di Bpsk Sumedang.

Semenjak berdiri hingga saat ini (bulan April) sudah berapa kasuskah yang telah ditangani oleh BPSK Sumedang?

BPSK Sumedang dari sejak berdiri sampai bulan April tahun 2017 ini telah menangani 23 kasus.

Bagaimana proses penyelesaian sengketa yang dapat dilakukan oleh konsumen?

Undang-Undang Perlindungan Konsumen memberi dua macam ruang untuk penyelesaian sengketa konsumen, yaitu penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan dan penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan.

Pasal 45 ayat (1):

“Setiap konsumen yang dirugikan dapat menggugat pelaku usaha melalui lembaga yang bertugas menyelesaikan sengketa antara konsumen dan pelaku usaha atau melalui peradilan yang berada di lingkungan peradilan umum.”

Sebenarnya penyelesaian sengketa di luar pengadilan baru diketahui melalui Pasal 47, sedangkan Pasal 45 justru menyebut lembaga khusus sebagai penyelesaian di luar pengadilan.

Pasal 47:

“Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh konsumen.”

Mengikuti ketentuan Pasal 45 ayat (1) jo. Pasal 47 Undang-Undang Perlindungan Konsumen tersebut. Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan dapat ditempuh dengan dua cara, yaitu :

1. Penyelesaian tuntutan ganti kerugian seketika, dan
2. Penyelesaian ganti kerugian melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK)

Dengan demikian, terbuka tiga cara untuk menyelesaikan sengketa konsumen, yaitu :

1. Penyelesaian sengketa konsumen melalui pengadilan;
2. Penyelesaian sengketa konsumen dengan tuntutan seketika; dan
3. Penyelesaian sengketa konsumen melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK).

Satu dari ketiga cara itu dapat ditempuh oleh pihak-pihak yang bersengketa, dengan ketentuan bahwa penyelesaian sengketa melalui tuntutan seketika wajib ditempuh pertama kali untuk memperoleh kesepakatan para pihak. Sedangkan dua acara lainnya adalah pilihan yang ditempuh setelah penyelesaian sengketa dengan cara kesepakatan gagal. Kalau sudah menempuh cara melalui pengadilan maka tidak dapat lagi ditempuh penyelesaian melalui Badan Penyelesaian Sengketa Konsumen (BPSK) dan sebaliknya.

Apakah pernah ada kendala yang sering terjadi di BPSK Sumedang?

Pihak BPSK menyadari bahwasannya masih banyak kendala untuk menyadarkan konsumen dalam menjaga hak-haknya misalnya dalam hal kesehatan, menurut masyarakat ada yang berpendapat “kalau sudah jadi korban mah, ya sudahlah.” Jadi masyarakat terkadang tidak bisa dalam hal membela haknya. Serta pula kekurangan-kekurangan BPSK dalam menjalankan tugas dan fungsinya sebagai penegak perlindungan konsumen. Salah satunya yang terjadi di lingkungan BPSK Sumedang sendiri adalah bagaimana melindungi anak-anak SD dalam mengkonsumsi jajanan di lingkungan sekolahnya? Hal ini memang cukup sulit karena pemerintah tidak turun langsung dalam rangka penegakkan perlindungan konsumen, pemerintah hanya menggembor-gemborkan hal ini yang dilarang tanpa memberikan solusi bagaimana menanggulangnya. Selain itu pemerintah juga perlu melakukan usaha-usaha dalam hal membina pelaku usaha khususnya dalam hal ini pelaku usaha kecil, jadi tidak hanya konsumen yang

diberikan pembinaan mengenai hak-hak dan kewajibannya, pelaku usaha pun harus diberikan pembinaan yang meliputi kewajiban dan hak-haknya.

Kendala utama yang menjadi hambatan bagi BPSK Sumedang adalah setelah berlakunya Undang-undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (UU PEMDA), BPSK dari badan yang berwenang di kabupaten dan kota dengan adanya UU PEMDA tersebut menjadi dialihkan atau dilimpahkan ke provinsi, dimana “UU PEMDA mengamanatkan selambat-lambatnya bulan oktober 2016 urusan perlindungan konsumen dilimpahkan ke provinsi, sedangkan sebelumnya merupakan atau dikonsepsi kewenangan atau dikelola oleh kabupaten dan kota.” Ini yang menjadi persoalan yang menghambat kinerja BPSK yang sampai saat ini belum terpecahkan. Akibatnya dengan adanya UU PEMDA, kabupaten dan kota menarik aset yang ada pada BPSK di tiap daerah kabupaten dan kota, disisi lain pihak provinsi belum siap secara keseluruhan dalam merealisasikan amanat dari UU PEMDA tersebut.

Adapun kendala lain di BPSK Sumedang adalah BPSK kesulitan dalam hal koordinasi dengan POLRES Sumedang, seperti ketika BPSK meminta bantuan untuk pemanggilan pelaku usaha, pihak penyidik polres tidak dapat melakukan pemanggilan tersebut, karena pemanggilan itu tidak serta merta memanggil pelaku usaha yang tidak hadir sidang atas perintah dari BPSK. Karena takut untuk di praperadilan oleh pihak yang terpanggil, jadi pihak polres harus mendapatkan dahulu bukti awal dan/atau pelaporan atau dengan keluarnya surat tugas dari kapolres, barulah pihak penyidik mau

bergerak. Padahal BPSK ini bukan proses diranah penyidikan tetapi sudah masuk ke ranah persidangan. Tetapi pihak penyidik polres Sumedang tetap tidak mau karena merasa takut di praperadilan oleh pelaku usaha yang terpanggil. Kedua, dari pihak penyidik polres Sumedang tidak memahami tentang KUH Perdata, dan cenderung menangani KUHP dan Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana (KUHAP). Imbasnya pihak BPSK Sumedang tidak bisa menggunakan tenaga dari penyidik kepolisian sama sekali. Hal ini terjadi karena disebabkan kurangnya sosialisasi dan kepedulian mengenai hukum perlindungan konsumen oleh pemerintah kepada pihak-pihak aparaturnya perlindungan konsumen yang terkait.