



Kajian Hukum terhadap Pekerja Transportasi Online Pasca-Penerbitan Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 dalam Perspektif Teori Perlindungan Hukum

Robbyatul Adawiyah Shouma ^{a,*}, Azka Keyviana ^a, Annasya Putri Jauhari ^a

^a Universitas Padjadjaran, Bandung, Indonesia

* Email: robbiyatul24001@mail.unpad.ac.id

Received: 05-06-2026

Revised: 16-08-2026

Accepted: 29-08-2026

Published: 30-08-2026

Abstrak

Perkembangan *gig economy* melalui layanan transportasi *online* di Indonesia masih menyisakan ambiguitas mengenai status hubungan kerja yang berpotensi merugikan pekerja informal. Terbitnya Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 tentang Perlindungan Pekerja Transportasi *Online* merupakan respons negara dalam memberikan kepastian hukum. Artikel ini menganalisis secara normatif konstruksi perlindungan hukum bagi pekerja transportasi *online* pasca-penerbitan regulasi tersebut, menguji konsistensi normanya dengan Undang-Undang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Cipta Kerja, serta membandingkannya dengan model perlindungan pekerja platform digital di Uni Eropa, Inggris, dan Malaysia. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan komparatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 secara normatif membangun perlindungan preventif melalui standardisasi kontrak kemitraan dan pembatasan komisi maksimal sebesar 8%, serta perlindungan represif melalui kewajiban jaminan sosial dan mekanisme keberatan terhadap keputusan kemitraan. Namun, karena berbentuk peraturan presiden yang tetap mempertahankan status “mitra”, bukan “pekerja” sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Ketenagakerjaan, potensi konflik norma dan keterbatasan daya paksa masih terbuka. Sebagai kontribusi ilmiah, artikel ini menawarkan model perlindungan hukum berlapis (*tiered legal protection*) sebagai alternatif konstruksi kebijakan yang lebih progresif. Simpulan penelitian menunjukkan bahwa regulasi ini berpotensi mentransformasi perlindungan hukum yang semula bersifat semu (*pseudo protection*) menjadi perlindungan yang lebih berkeadilan, meskipun efektivitasnya secara empiris masih memerlukan pembuktian melalui penelitian lanjutan berbasis data lapangan.

Kata Kunci: Analisis Komparatif; Hubungan Kemitraan; Perlindungan Hukum; Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026; Transportasi *Online*.

Abstract

The development of the *gig economy* through online transportation services in Indonesia continues to raise ambiguity regarding the employment status of workers, potentially placing informal workers at a disadvantage. The enactment of Presidential Regulation Number 27 of 2026 on the Protection of Online Transportation Workers represents the State's response to the need for greater legal certainty. This article normatively examines the legal protection framework for online transportation workers following the enactment of the regulation, assesses its normative consistency with the Manpower Law and the Job Creation Law, and compares it with legal protection models for digital platform workers in the European Union, the United Kingdom, and Malaysia. This study employs a normative juridical method using statutory, conceptual, and comparative approaches. The findings demonstrate that



Presidential Regulation Number 27 of 2026 establishes preventive legal protection through the standardization of partnership agreements and an 8% cap on commissions, as well as remedial legal protection through mandatory social security coverage and mechanisms for challenging partnership termination. However, because the regulation takes the form of a presidential regulation and continues to classify online transportation workers as “partners” rather than “workers” within the meaning of Article 1 point 15 of the Manpower Law, potential normative conflicts and limitations in legal enforceability remain. As its scholarly contribution, this article proposes a tiered legal protection model as an alternative framework for a more progressive regulatory policy. The study concludes that the regulation has the potential to transform what was previously merely pseudo-protection into a more equitable system of legal protection, although its empirical effectiveness requires further examination through field-based research.

Keywords: *Comparative Analysis; Partnership Relationship; Legal Protection; Presidential Regulation Number 27 of 2026; Online Transportation.*

1. PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi digital telah mendorong lahirnya berbagai bentuk hubungan kerja baru dalam ekonomi platform (*platform economy*), salah satunya melalui layanan transportasi *online*. Di balik kontribusinya terhadap penciptaan lapangan kerja dan pertumbuhan ekonomi digital, keberadaan perusahaan aplikasi transportasi *online* masih menyisakan persoalan hukum terkait status hubungan kerja, jaminan sosial, sistem bagi hasil, dan kepastian hukum bagi pekerja yang selama ini ditempatkan sebagai “mitra” oleh perusahaan aplikator (Oey, 2024).

Secara *das sollen*, Pasal 27 ayat (2) UUD 1945 mengamanatkan hak setiap warga negara atas pekerjaan dan penghidupan yang layak. Sejalan dengan hal tersebut, konsep perlindungan hukum menurut Philipus M. Hadjon menghendaki adanya perlindungan preventif dan represif terhadap hak-hak dasar setiap subjek hukum (Hadjon, 1987). Namun, secara *das sein*, pekerja transportasi *online* kerap mengalami eksploitasi ekonomi akibat ketimpangan posisi tawar (*bargaining position*), besarnya potongan komisi aplikator, dan terbatasnya akses terhadap jaminan sosial (Novemyanto & Nur, 2025; Aditia dkk., 2023). Kesenjangan antara *das sollen* dan *das sein* tersebut menjadi titik tolak kajian hukum dalam artikel ini.

Sebagai respons terhadap kesenjangan tersebut, pemerintah menerbitkan Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 tentang Perlindungan Pekerja Transportasi *online* yang, antara lain, mewajibkan pemberian jaminan sosial, membatasi potongan aplikator maksimal sebesar 8%, dan menjamin porsi pendapatan pengemudi paling sedikit sebesar 92% (Nainggolan, 2026). Meskipun demikian, keberadaan regulasi ini belum tentu dapat menyelesaikan seluruh persoalan yang ada karena secara hierarkis peraturan presiden berkedudukan di bawah undang-undang dan regulasi tersebut tetap mempertahankan konstruksi hubungan “kemitraan”, bukan hubungan kerja formal sebagaimana diatur dalam sistem ketenagakerjaan konvensional. Beberapa pihak bahkan menilai bahwa regulasi ini berpotensi menimbulkan dinamika baru antara kepentingan perlindungan pekerja dan keberlangsungan model bisnis platform digital (Yogatama dkk., 2026).

Penelitian mengenai perlindungan hukum bagi pekerja transportasi *online* telah cukup banyak dilakukan, antara lain terkait status hukum hubungan kemitraan pengemudi (Oey, 2024), perlindungan terhadap keputusan kemitraan secara sepihak (Indrawan dkk., 2025), jaminan sosial bagi pekerja ekonomi digital (Aditia

dkk., 2023), hak-hak pekerja platform dalam sistem ketenagakerjaan (Farhan & Irwansyah, 2023), serta perlindungan hukum bagi pekerja informal berbasis aplikasi digital (Marintan dkk., 2026). Sebagian besar penelitian tersebut mengkaji kondisi sebelum diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 dan terbatas pada evaluasi normatif dengan menggunakan teori perlindungan hukum yang telah mapan, tanpa menguji kedudukan regulasi tersebut dalam hierarki peraturan perundang-undangan maupun membandingkannya dengan praktik pengaturan di negara lain. Berdasarkan kesenjangan penelitian tersebut, kebaruan penelitian ini terletak pada tiga aspek. *Pertama*, penelitian ini mengkaji regulasi yang baru diundangkan sebagai objek kajian. *Kedua*, penelitian ini menguji konsistensi norma Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja serta membandingkannya dengan model perlindungan pekerja platform digital di Uni Eropa, Inggris, dan Malaysia. *Ketiga*, penelitian ini menawarkan model perlindungan hukum berlapis (*tiered legal protection*) sebagai kontribusi terhadap konstruksi kebijakan yang belum ditawarkan dalam penelitian-penelitian terdahulu (Aryanti & Satory, 2025; Wibowo & Adjie, 2022).

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini difokuskan pada tiga rumusan masalah, yaitu: (1) bagaimana konstruksi perlindungan hukum preventif dan represif bagi pekerja transportasi *online* dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 ditinjau berdasarkan Teori Perlindungan Hukum Philipus M. Hadjon; (2) sejauh mana norma dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 konsisten dengan Undang-Undang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Cipta Kerja serta bagaimana posisinya dibandingkan dengan model perlindungan pekerja platform digital di negara lain; dan (3) model perlindungan hukum seperti apa yang dapat ditawarkan untuk memperkuat konstruksi perlindungan hukum yang telah ada? Selaras dengan rumusan masalah tersebut, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis konstruksi perlindungan hukum dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026, menguji konsistensi normanya secara vertikal dan horizontal, serta merumuskan model perlindungan hukum yang lebih progresif bagi pekerja transportasi *online* di Indonesia.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif (*normative legal research*) yang berfokus pada pengkajian norma-norma hukum mengenai perlindungan pekerja transportasi *online* setelah berlakunya Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026. Objek kajian penelitian ini berupa bahan hukum tertulis, bukan perilaku atau tingkat kepatuhan para aktor di lapangan. Oleh karena itu, seluruh simpulan yang dihasilkan bersifat normatif dan tidak dimaksudkan untuk mengukur efektivitas implementasi regulasi secara empiris.

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini meliputi pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) untuk menganalisis substansi dan konsistensi norma Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja; pendekatan konseptual (*conceptual approach*) untuk mengkaji konsep dan doktrin perlindungan hukum, keadilan, serta efisiensi ekonomi hukum; dan pendekatan komparatif (*comparative approach*) untuk membandingkan konstruksi norma Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun

2026 dengan model regulasi perlindungan pekerja platform digital di Uni Eropa, Inggris, dan Malaysia.

Pengumpulan bahan hukum dilakukan melalui studi kepustakaan (*library research*) dengan menginventarisasi bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan di bidang ketenagakerjaan dan regulasi dari negara perbandingan; bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal ilmiah, dan hasil penelitian terdahulu; serta bahan hukum tersier berupa kamus dan ensiklopedia hukum. Bahan faktual mengenai praktik hubungan kemitraan yang diperoleh dari pemberitaan media dan laporan lembaga terkait digunakan sebagai ilustrasi kontekstual untuk memperjelas norma yang dikaji dan tidak digunakan sebagai data untuk membuktikan efektivitas hukum.

Bahan hukum dianalisis secara kualitatif dengan mengkaji, menginterpretasikan, dan menghubungkan berbagai ketentuan hukum dengan teori perlindungan hukum, teori keadilan, serta pendekatan analisis ekonomi terhadap hukum (*economic analysis of law*) sebagai pisau analisis. Penarikan simpulan dilakukan secara deduktif untuk memperoleh gambaran mengenai konstruksi dan konsistensi norma perlindungan hukum bagi pekerja transportasi *online*. Dengan demikian, setiap pernyataan mengenai potensi dampak regulasi dalam artikel ini merupakan proyeksi normatif, bukan simpulan yang didasarkan pada data implementasi di lapangan. Pengujian terhadap efektivitas regulasi secara empiris memerlukan penelitian lanjutan dengan menggunakan pendekatan empiris atau *socio-legal*.

3. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

3.1 Konstruksi Perlindungan Hukum Preventif dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026

Menurut Philipus M. Hadjon, perlindungan hukum preventif merupakan perlindungan yang diberikan sebelum terjadinya pelanggaran hak melalui pembentukan norma, mekanisme pengawasan, serta pengaturan hak dan kewajiban para pihak (Hadjon, 1987). Sebelum diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026, hubungan hukum antara pengemudi dan perusahaan aplikasi lebih banyak didasarkan pada perjanjian kemitraan yang disusun secara sepihak. Kondisi tersebut menempatkan perusahaan pada posisi dominan dalam menentukan tarif, sistem insentif, maupun pemutusan hubungan kemitraan (Khoirunnisa & Farma Rahayu, 2025).

Konstruksi perlindungan hukum preventif dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 setidaknya tercermin dalam tiga aspek pokok. *Pertama*, kewajiban penyediaan jaminan kecelakaan kerja, kepesertaan BPJS Kesehatan, dan asuransi kesehatan mencerminkan pengakuan negara terhadap tingginya risiko kerja di jalan raya (Novalius, 2026). *Kedua*, potongan pendapatan oleh perusahaan aplikator dibatasi maksimal sebesar 8%, sedangkan pengemudi berhak menerima sekurang-kurangnya 92% dari pendapatan. Ketentuan ini menggantikan praktik sebelumnya yang memungkinkan potongan mencapai sekitar 20% (Redaksi Sin Po, 2026). *Ketiga*, penguatan peran negara dalam menetapkan standar minimum hubungan kemitraan membatasi dominasi kebijakan internal perusahaan yang sebelumnya menjadi dasar pengaturan hubungan kemitraan, termasuk dalam perubahan tarif, pemberian insentif, dan kebijakan penangguhan (*suspend*) akun.

Ditinjau berdasarkan Teori Perlindungan Hukum, ketiga aspek tersebut

menunjukkan adanya pergeseran paradigma dari pendekatan yang semata-mata menekankan hubungan kemitraan menuju pendekatan berbasis hak. Meskipun demikian, secara normatif, perlindungan preventif tersebut tetap bertumpu pada norma tertulis pada tingkat peraturan presiden. Oleh karena itu, daya ikatnya terhadap perusahaan aplikator sangat bergantung pada konsistensi pengaturan lebih lanjut dan efektivitas mekanisme pengawasan yang belum sepenuhnya diatur secara terperinci dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026.

3.2 Perlindungan Hukum Represif dan Pemenuhan Jaminan Sosial bagi Pekerja

Menurut Philipus M. Hadjon, perlindungan hukum represif merupakan perlindungan yang diberikan setelah terjadinya pelanggaran hukum untuk menyelesaikan sengketa dan memulihkan hak pihak yang dirugikan ([Hadjon, 1987](#)). Sebelum diterbitkannya Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026, pekerja transportasi *online* kerap menghadapi pemutusan hubungan kemitraan secara sepihak berupa penangguhan (*suspend*) atau deaktivasi akun, keterlambatan pembayaran insentif, serta perubahan tarif tanpa konsultasi. Kondisi tersebut diperburuk oleh belum tersedianya mekanisme penyelesaian sengketa yang jelas ([Khoirunnisa & Farma Rahayu, 2025](#)).

Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 menyediakan mekanisme keberatan terhadap pemutusan hubungan kemitraan secara sepihak yang diawasi oleh Kementerian Ketenagakerjaan serta mewajibkan integrasi seluruh mitra ke dalam program BPJS Kesehatan dan BPJS Ketenagakerjaan ([Santoso & Albantani, 2026](#)). Ditinjau dari perspektif perlindungan hukum represif, jaminan sosial berfungsi sebagai mekanisme pemulihan ketika risiko kerja telah terjadi, misalnya melalui pemberian santunan atau pembiayaan pengobatan bagi pengemudi yang mengalami kecelakaan kerja. Pengaturan tersebut juga relevan dengan prinsip keadilan distributif John Rawls yang menghendaki agar kelompok dengan posisi tawar yang lebih lemah memperoleh manfaat secara proporsional dari struktur sosial yang ada ([Fattah, 2013](#)).

Meskipun demikian, norma perlindungan represif dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 masih terbatas pada mekanisme keberatan administratif dan belum menjangkau mekanisme penyelesaian sengketa melalui jalur perdata maupun pidana yang lazim berlaku dalam hubungan kerja formal. Keterbatasan tersebut perlu dipahami sebagai batas normatif perlindungan represif yang tersedia berdasarkan regulasi tersebut, bukan sebagai penilaian terhadap efektivitas mekanisme tersebut dalam praktik.

3.3 Potensi dan Keterbatasan Normatif Perpres Nomor 27 Tahun 2026

Tabel 1. Perbandingan Konstruksi Norma Perlindungan Pekerja Transportasi Online Sebelum dan Sesudah Perpres Nomor 27 Tahun 2026

Aspek Perlindungan	Sebelum Perpres No. 27 Tahun 2026	Sesudah Perpres No. 27 Tahun 2026
Status Perlindungan Hukum	Belum ada regulasi khusus yang komprehensif	Terdapat regulasi khusus tingkat peraturan presiden
Potongan Komisi Aplikator	Bervariasi, dapat mencapai sekitar 20%	Dibatasi normatif maksimal 8%
Jaminan Sosial	Bergantung pada kebijakan	Menjadi kewajiban

	internal perusahaan	normatif bagi aplikator
Status Hubungan Hukum	Kemitraan, di luar UU Ketenagakerjaan	Tetap kemitraan, belum direklasifikasi sebagai hubungan kerja

Sumber: Analisis Penulis, 2026

Tabel di atas menunjukkan bahwa Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 memperkuat perlindungan hukum bagi pekerja transportasi *online*, khususnya dalam aspek jaminan sosial dan pembatasan komisi, tetapi tidak mengubah status hukum dasar pekerja tersebut sebagai “mitra”. Dengan demikian, perubahan yang dihadirkan regulasi ini merupakan penguatan perlindungan dalam kerangka hubungan kemitraan yang telah ada (*protection within partnership*), bukan reklasifikasi status hubungan kerja (*reclassification of employment status*).

Diagram 1. Konstruksi Perlindungan Hukum Pekerja Transportasi *Online* Pasca Perpres Nomor 27 Tahun 2026



Diagram tersebut menggambarkan hasil analisis konseptual terhadap substansi Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026. Aspek jaminan sosial dan pembatasan komisi memperoleh penguatan normatif yang paling nyata, sedangkan aspek pengawasan negara dan mekanisme perlindungan represif masih memerlukan pengaturan lebih lanjut yang lebih terperinci. Perlu ditegaskan bahwa diagram tersebut merupakan hasil pemetaan normatif terhadap teks regulasi, bukan hasil pengukuran empiris atas implementasinya di lapangan. Oleh karena itu, pengujian terhadap faktor-faktor yang memengaruhi efektivitas hukum dalam masyarakat sebagaimana dikemukakan oleh Soerjono Soekanto, yang meliputi faktor hukum, aparat penegak hukum, sarana, masyarakat, dan kebudayaan hukum, berada di luar cakupan metode normatif penelitian ini dan ditempatkan sebagai agenda penelitian empiris lanjutan (Soekanto, 2008; Aryanti & Satory, 2025; Wibowo & Adjie, 2022).

Ditinjau dari aspek kepastian hukum, Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 memberikan kejelasan mengenai standar minimum perlindungan yang wajib dipenuhi oleh perusahaan aplikator. Meskipun demikian, regulasi tersebut belum secara tegas mengubah status hukum pekerja dari “mitra” menjadi “pekerja”

sehingga ruang interpretasi mengenai hak dan kewajiban para pihak masih terbuka. Ditinjau dari aspek keadilan berdasarkan pemikiran John Rawls, regulasi ini memberikan perlindungan kepada kelompok yang secara ekonomi lebih rentan melalui pembatasan komisi dan penyediaan jaminan sosial. Namun, keadilan substantif belum sepenuhnya terwujud karena regulasi tersebut belum mengatur transparansi algoritma aplikasi, mekanisme penentuan tarif secara partisipatif, maupun batasan yang jelas terhadap kebijakan penangguhan (*suspend*) akun. Dengan demikian, secara normatif, Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 berpotensi memberikan kepastian hukum dan keadilan yang lebih baik dibandingkan dengan kondisi sebelumnya. Namun, potensi tersebut masih dibatasi oleh cakupan norma yang belum menjangkau seluruh aspek hubungan kerja dalam ekonomi platform.

3.4 Konsistensi Norma Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 dengan Undang-Undang Ketenagakerjaan dan Undang-Undang Cipta Kerja

Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan mendefinisikan hubungan kerja sebagai hubungan antara pengusaha dan pekerja/buruh berdasarkan perjanjian kerja yang mengandung tiga unsur, yaitu pekerjaan, upah, dan perintah (subordinasi). Apabila konstruksi hubungan antara pengemudi dan perusahaan aplikasi diuji berdasarkan ketiga unsur tersebut, unsur pekerjaan dan upah relatif terpenuhi, sedangkan unsur perintah masih menjadi perdebatan. Hal ini disebabkan perusahaan aplikasi memiliki kendali yang signifikan terhadap berbagai aspek pekerjaan melalui sistem algoritma, seperti penetapan tarif, pemberian pesanan (*order*), penilaian kinerja (*rating*), dan penangguhan (*suspend*) akun, tanpa secara formal memberikan “perintah” dalam pengertian hubungan kerja konvensional.

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja, yang mengubah sejumlah ketentuan dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan, juga tidak memuat pengaturan khusus mengenai pekerja platform digital. Kondisi tersebut menimbulkan kekosongan norma (*rechtsvacuum*) pada tingkat undang-undang yang kemudian diisi melalui Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026. Ditinjau dari hierarki peraturan perundang-undangan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, peraturan presiden pada dasarnya berfungsi untuk menjalankan ketentuan undang-undang, bukan menciptakan kategori subjek hukum yang berdiri sendiri di luar definisi yang ditetapkan dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan. Konsekuensinya, Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 memberikan perlindungan substantif tanpa mengubah status yuridis dasar pekerja transportasi *online*. Oleh karena itu, apabila di kemudian hari timbul sengketa mengenai status hubungan kerja, hakim tetap akan menguji fakta hubungan hukum tersebut berdasarkan unsur-unsur sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Ketenagakerjaan, bukan semata-mata berdasarkan penggunaan istilah “kemitraan” dalam Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026.

Ketidaksesuaian tingkat pengaturan tersebut menimbulkan potensi konflik norma yang bersifat laten. Pengemudi memperoleh sebagian manfaat yang lazim melekat pada hubungan kerja formal, seperti jaminan sosial dan pembatasan potongan pendapatan, tetapi tidak memperoleh status hukum yang memberikan hak-hak dasar ketenagakerjaan lainnya, seperti upah minimum, pengaturan jam kerja, atau perlindungan terhadap pemutusan hubungan kerja sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Ketenagakerjaan. Kondisi tersebut oleh sejumlah pihak

dipandang sebagai bentuk potensial penyelundupan hukum (*legal circumvention*), yaitu penggunaan instrumen pengaturan di bawah undang-undang untuk mengelola konsekuensi sosial dari suatu hubungan kerja tanpa mengubah klasifikasi hukumnya secara mendasar.

3.5 Analisis Komparatif: Model Perlindungan Pekerja Platform Digital di Uni Eropa, Inggris, dan Malaysia

Uni Eropa mengatur perlindungan pekerja platform melalui Directive (EU) 2024/2831 tentang Perbaikan Kondisi Kerja pada *Platform Work*, yang berlaku sejak 1 Desember 2024 ([the European Parliament and of the Council, 2024](#)). Instrumen tersebut memperkenalkan presumsi hukum mengenai adanya hubungan kerja (*legal presumption of employment*) apabila platform menjalankan kendali dan arahan terhadap cara pekerja melaksanakan pekerjaannya, dengan beban pembuktian sebaliknya (*burden of proof*) dibebankan kepada platform, bukan kepada pekerja. Pendekatan tersebut secara fundamental berbeda dengan konstruksi Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 yang tidak mengubah beban pembuktian maupun status dasar hubungan hukum antara pekerja transportasi *online* dan perusahaan aplikasi.

Di Inggris, Mahkamah Agung melalui putusan *Uber BV v Aslam* [2021] UKSC 5 menetapkan bahwa pengemudi Uber termasuk dalam kategori “*worker*”, yaitu kategori yang berada di antara pekerja (*employee*) dan pekerja mandiri (*self-employed*), berdasarkan pengujian terhadap realitas hubungan kerja dan bukan semata-mata pada label kontraktual yang digunakan para pihak. Status “*worker*” tersebut memberikan hak atas upah minimum dan cuti berbayar tanpa menyamakan sepenuhnya kedudukan hukumnya dengan *employee*. Pendekatan berjenjang tersebut relevan sebagai pembanding karena menunjukkan kemungkinan pembentukan kategori hukum ketiga di antara pekerja formal dan mitra independen, yang belum dikenal secara eksplisit dalam sistem ketenagakerjaan Indonesia.

Malaysia menempuh pendekatan yang paling dekat dengan Indonesia melalui *Gig Workers Act 2025* (Akta 872), yang mulai berlaku efektif pada April 2026. Undang-undang tersebut secara eksplisit membentuk kategori “*gig worker*” sebagai kategori ketiga yang berbeda dari pekerja maupun kontraktor independen, mewajibkan perjanjian layanan secara tertulis, kontribusi jaminan sosial melalui skema *Self-Employment Social Security Scheme*, pembentukan tribunal penyelesaian sengketa, serta pembatasan kewenangan platform untuk melakukan deaktivasi akun secara sepihak. Meskipun demikian, sejumlah kalangan mengkritik pendekatan “kategori ketiga” tersebut sebagai bentuk pelembagaan status hukum kelas dua yang tetap membebaskan platform dari kewajiban penuh sebagai pemberi kerja.

Dibandingkan dengan ketiga model tersebut, Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 menempati posisi yang paling minimal secara kelembagaan. Regulasi tersebut berbeda dari model Uni Eropa yang mengubah konstruksi beban pembuktian mengenai status hubungan kerja dan belum sekuat model Malaysia yang membentuk kategori hukum baru beserta lembaga khusus, yaitu Suruhanjaya Ekonomi Gig dan tribunal penyelesaian sengketa, melalui instrumen hukum setingkat undang-undang. Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 mengatur sejumlah bentuk perlindungan yang serupa dengan model Malaysia dan Inggris, seperti jaminan sosial, pembatasan potongan pendapatan, dan mekanisme

keberatan. Namun, secara hierarkis, kekuatan mengikat regulasi tersebut lebih terbatas karena kedudukannya berada di bawah undang-undang dan tidak disertai pembentukan lembaga penyelesaian sengketa independen yang secara khusus menangani sektor ini.

3.6 Tawaran Model Perlindungan Hukum Berlapis bagi Pekerja Transportasi Online

Berdasarkan hasil analisis konsistensi norma dan perbandingan hukum tersebut, artikel ini menawarkan model perlindungan hukum berlapis (*tiered legal protection model*) sebagai kontribusi terhadap konstruksi kebijakan yang dapat dipertimbangkan dalam penyusunan regulasi lebih lanjut maupun revisi Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 pada masa mendatang. Model ini terdiri atas tiga lapis perlindungan. Lapis pertama berupa standar minimum universal yang berlaku bagi seluruh pekerja platform tanpa memandang status hukumnya, meliputi jaminan sosial, pembatasan potongan pendapatan, serta transparansi algoritma dalam penugasan dan penilaian kinerja. Lapis kedua berupa kategori hukum antara (*intermediate legal category*) yang secara eksplisit diatur melalui instrumen hukum setingkat undang-undang dengan mengacu pada pola “*worker*” di Inggris atau “*gig worker*” di Malaysia. Kategori ini dimaksudkan agar penentuan status hukum pekerja platform tidak lagi sepenuhnya bergantung pada penafsiran hakim terhadap unsur-unsur hubungan kerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Ketenagakerjaan pada setiap sengketa. Lapis ketiga berupa lembaga khusus untuk penyelesaian sengketa dan pengawasan sektor ekonomi platform yang berwenang memantau kepatuhan perusahaan aplikator sekaligus menjadi forum adjudikasi yang lebih cepat dan terjangkau dibandingkan dengan pengadilan hubungan industrial.

Ditinjau berdasarkan analisis ekonomi terhadap hukum (*economic analysis of law*) Richard A. Posner, model perlindungan berlapis tersebut juga diarahkan untuk meminimalkan biaya transaksi (*transaction costs*) yang timbul akibat ketidakjelasan status hukum, baik bagi pekerja dalam memperjuangkan haknya maupun bagi perusahaan aplikator dalam memenuhi kewajiban hukumnya. Dengan demikian, alokasi sumber daya di antara kedua pihak diharapkan dapat berlangsung secara lebih efisien tanpa mengorbankan perlindungan terhadap hak-hak dasar pekerja. Model ini merupakan tawaran normatif yang masih memerlukan diskusi dan pengujian lebih lanjut, bukan rekomendasi final yang telah diverifikasi secara empiris.

4. SIMPULAN

Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 membangun konstruksi perlindungan hukum yang mencakup aspek preventif dan represif. Perlindungan preventif diwujudkan melalui pembatasan potongan komisi perusahaan aplikator maksimal sebesar 8% dan kewajiban penyediaan jaminan sosial, sedangkan perlindungan represif diwujudkan melalui mekanisme keberatan terhadap keputusan hubungan kemitraan secara sepihak dan pemenuhan hak atas jaminan sosial ketika risiko kerja terjadi. Ditinjau berdasarkan Teori Perlindungan Hukum Philipus M. Hadjon, kedua bentuk perlindungan tersebut secara normatif menunjukkan pergeseran dari pendekatan kemitraan murni menuju pendekatan yang lebih berorientasi pada pemenuhan hak pekerja.

Meskipun demikian, hasil pengujian konsistensi norma menunjukkan bahwa

Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 tidak mengubah status hukum dasar pekerja transportasi *online* berdasarkan unsur-unsur hubungan kerja sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 15 Undang-Undang Nomor 13 Tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan. Sementara itu, Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Cipta Kerja juga belum mengisi kekosongan pengaturan mengenai pekerja platform digital. Dibandingkan dengan model Uni Eropa yang mengubah konstruksi beban pembuktian mengenai status hubungan kerja, model Inggris yang mengenal kategori “*worker*” melalui putusan *Uber BV v Aslam*, dan model Malaysia yang membentuk kategori “*gig worker*” melalui *Gig Workers Act 2025* dengan instrumen hukum setingkat undang-undang, Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 memberikan perlindungan substantif yang relatif sebanding, tetapi memiliki kekuatan kelembagaan yang lebih terbatas.

Sebagai kontribusi ilmiah, penelitian ini menawarkan model perlindungan hukum berlapis (*tiered legal protection model*) yang terdiri atas standar minimum universal, kategori hukum antara yang diatur melalui instrumen hukum setingkat undang-undang, serta lembaga khusus untuk penyelesaian sengketa sektor ekonomi platform. Model tersebut ditawarkan sebagai alternatif konstruksi kebijakan yang lebih progresif dibandingkan dengan pengaturan yang berlaku saat ini. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 secara normatif berpotensi memperkuat kepastian hukum dan keadilan bagi pekerja transportasi *online*. Namun, potensi tersebut masih dibatasi oleh kedudukan Peraturan Presiden dalam hierarki peraturan perundang-undangan dan cakupan normanya yang belum menjangkau reklasifikasi status hubungan kerja.

Keterbatasan penelitian ini terletak pada penggunaan metode penelitian hukum normatif yang berfokus pada analisis peraturan perundang-undangan, teori, dan doktrin hukum sehingga penelitian ini tidak dimaksudkan untuk menggambarkan secara empiris tingkat kepatuhan perusahaan aplikator maupun dampak nyata Peraturan Presiden Nomor 27 Tahun 2026 terhadap kondisi pekerja di lapangan. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya perlu menggunakan pendekatan empiris atau *socio-legal* untuk menguji efektivitas implementasi regulasi tersebut secara langsung, termasuk menguji kelayakan model perlindungan hukum berlapis yang ditawarkan dalam artikel ini.

Sebagai rekomendasi, pemerintah melalui Kementerian Ketenagakerjaan perlu menyusun pengaturan lebih lanjut yang menegaskan standar minimum universal bagi pekerja platform, mengkaji kemungkinan pembentukan kategori hukum antara melalui instrumen hukum setingkat undang-undang dengan mempertimbangkan model Inggris dan Malaysia, serta membentuk mekanisme penyelesaian sengketa yang lebih independen dan mudah diakses oleh pekerja transportasi *online*. Langkah tersebut diperlukan untuk mencegah potensi penyelundupan hukum (*legal circumvention*) dan memperkuat jaminan agar perlindungan hukum yang ditetapkan dalam regulasi dapat diwujudkan secara efektif bagi pekerja transportasi *online* sebagai subjek hukum yang dilindungi.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditia, R., Mahmud, H., & Suparwi. (2023). Perlindungan Hukum Bagi Mitra Pengemudi Ojek Online Apabila Mengalami Kecelakaan Kerja. *Jurnal Bevinding*, 1(2), 46–53.

- <https://journal.uniba.ac.id/index.php/JB/article/view/785>
- Aryanti, S., & Satory, A. (2025). *Jaminan Kepastian Perlindungan Hukum terhadap Driver Ojek Online: Studi Kasus Pemberitaan Media Nasional Demonstrasi Akbar Driver Grab Mei 2025*. 4(2), 539–555.
<https://lawinsight.net/index.php/SOLICLAW/article/view/873>
- Farhan, M. I. & Irwansyah. (2023). Resistansi Pengemudi Ojek Online Terhadap Celah Hukum Ketenagakerjaan. *Jurnal Kebijakan Publik*, 14(1), 119.
<https://doi.org/10.31258/jkp.v14i1.8212>
- Fattah, D. (2013). Teori Keadilan Menurut John Rawls. *Jurnal Tapis: Jurnal Teropong Aspirasi Politik Islam*, 9(2).
<https://ejournal.radenintan.ac.id/index.php/TAPis/article/view/1589>
- Hadjon, P. M. (1987). *Perlindungan Hukum Bagi Rakyat di Indonesia: Sebuah Studi tentang Prinsip-Prinsipnya, Penanganannya oleh Pengadilan dalam Lingkungan Peradilan Umum dan Pembentukan Peradilan Administrasi Negara*. Bina Ilmu.
- Indrawan, D., Harahap, H. A., & Fadilah, M. (2025). Urgensi Status Pekerja bagi Pengemudi Ojek Online sebagai Upaya Penegakan Perlindungan Hukum Ketenagakerjaan di Indonesia. *Recht Studiosum Law Review*, 4(2), 190–198.
<https://doi.org/10.32734/rslr.v4i2.23456>
- Khoirunnisa, B., & Farma Rahayu, M. I. (2025). Analisis Kedudukan Hukum Pengemudi Ojek Online dalam Sistem Kerja Berbasis Platform Digital. *Riwayat: Educational Journal of History and Humanities*, 8(4), 8480–8487.
<https://doi.org/10.24815/jr.v8i4.51269>
- Marintan, R. P., Panjaitan, H., & Wijayati, Rr. A. (2026). Implikasi Hukum dan Kebijakan terhadap Perlindungan Pekerja Platform Digital dalam Sistem Jaminan Sosial di Indonesia. *Rechtsnormen Jurnal Komunikasi dan Informasi Hukum*, 4(2). <https://doi.org/10.56211/rechtsnormen.v4i2.1540>
- Nainggolan, A. T. (2026). *Menyimak Rencana Pemerintah Melindungi Pekerja Transportasi Online*. <https://fakta.or.id/2026/05/07/menyimak-rencana-pemerintah-melindungi-pekerja-transportasi-online/>
- Novalius, F. (2026). *Aturan Baru Ojol, Potongan Driver Maksimal 8 Persen dan Wajib JKK serta Asuransi Kesehatan*. https://economy.okezone.com/read/2026/05/02/320/3215895/aturan-baru-ojol-potongan-driver-maksimal-8-persen-dan-wajib-jkk-serta-asuransi-kesehatan#goog_rewarded
- Novemyanto, A. D., & Nur, R. (2025). Rekognisi Status dan Perlindungan Hukum Pekerja Gig Economy: Tinjauan Tuntutan Kolektif Pengemudi Ojek Online di Indonesia. *Jurnal Hukum Pelita*, 6(1), 211–224.
<https://doi.org/10.37366/jhp.v6i1.5789>
- Oey, W. (2024). Misklasifikasi Hubungan Kerja Pengemudi Ojek Online (Platform Worker) di Indonesia. *Veritas et Justitia*, 10(1), 153–178.
<https://doi.org/10.25123/vej.v10i1.7722>
- Redaksi Sin Po. (2026). *Presiden Prabowo Teken Perpres Pangkas Potongan Aplikator Ojol Jadi 8 Persen*. <https://sinpo.id/detail/119569/presiden-prabowo-teken-perpres-pangkas-potongan-aplikator-ojol-jadi-8-persen>
- Santoso, A. E., & Albantani, Q. A. (2026). Kedudukan Hukum Ojek Online Dalam

- Perspektif Hukum Ketenagakerjaan. *Jurnal Akuntansi Hukum dan Edukasi*, 3(1), 118–123. <https://doi.org/10.57235/jahe.v3i1.8459>
- Soekanto, S. (2008). *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Raja Grafindo Persada.
- the European Parliament and of the Council. (2024). *Directive (EU) 2024/2831 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2024 on improving working conditions in platform work (Text with EEA relevance)*. Official Journal of the European Union. <https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/2831/oj/eng>
- Wibowo, H., & Adjie, H. (2022). Perjanjian Kemitraan Pada Transportasi Online Terkait Upaya Perlindungan Hukum Bagi Pengemudi Ojek Online. *Matriks Jurnal Sosial dan Sains*, 3(2), 89–99. <https://doi.org/10.59784/matriks.v3i2.92>
- Yogatama, B. K., Hasanah, U., & Sukra, R. (2026). *Dua Wajah Perpres Ojol, Antara Kesejahteraan Driver dan Keberlanjutan Bisnis Aplikator*. <https://www.suar.id/dua-wajah-perpres-ojol-antara-kesejahteraan-driver-dan-keberlanjutan-bisnis-aplikator/>