AL-FIKRAH
JURNAL KAJIAN ISLAM

AL-FIKRAH:
Jurnal Kajian Islam
https://journal.stiba.ac.id/index.php/fikrah/index

Vol. 3, No. 5 (2026)
p.1027-1057
doi:
10.36701/fikrah.v3i5.3074

Analisis Kaidah *Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār* terhadap Praktik Penggunaan Lampu Jauh yang Membahayakan Pengendara Lain dan Relevansinya terhadap Pasal 58 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas serta PP No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

eadlight Use That Endangers Other Road Users and Its Relevance to Article 58 of Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation and Government Regulation Number 55 of 2012 on Motor Vehicles

Muadz Wildan
Institut Agama Islam STIBA Makassar, Indonesia
Email: mdzwlldn@gmail.com

Rahmat Abdurrahman
Institut Agama Islam STIBA Makassar, Indonesia
Email: rahmatar09@stiba.ac.id

Rustam Efendi
Institut Agama Islam STIBA Makassar, Indonesia
Email: rustamefendi132@gmail.com

Article Info

Received : 16 06 2026
Revised : 21 06 2026
Accepted : 06 08 2026
Published : 04 11 2026

Keywords: *Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār, High Beam, Traffic Safety, Road Drivers, Law Number 22 of 2009*

Kata kunci: Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār, Lampu Jauh (High Beam), Keselamatan Lalu Lintas, Pengendara Jalan, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Copyright: 2026, Muadz Wildan, Rahmat Abdurrahman, Rustam Efendi (*authors*)

Abstract

The improper use of high beam headlights by motor vehicle drivers is a common practice that has the potential to endanger other road users by causing temporary visual impairment and increasing the risk of traffic accidents. This study aims to (1) analyze the practice of using high beam headlights that potentially endangers other road users, (2) examine the practice based on the Islamic legal maxim lā ḍarar wa lā ḍirār as well as the provisions of Article 58 of Law Number 22 of 2009 on Road Traffic and Transportation and Government Regulation Number 55 of 2012 on Vehicles, and (3) assess the relevance of the legal maxim lā ḍarar wa lā ḍirār to Indonesian positive law in regulating the use of vehicle headlights. This study employs a qualitative normative approach using a library research method with normative and analytical approaches. The findings reveal that (1) the improper use of high beam headlights has the potential to endanger other road users and is contrary to the principle of road safety, (2) such practice constitutes a form of ḍarar (harm) prohibited under the Islamic legal maxim lā ḍarar wa lā ḍirār and is inconsistent with Article 58 of Law Number 22 of 2009 and Government Regulation Number 55 of 2012 on Vehicles, and (3) there is a strong correlation between Islamic law and Indonesian positive law in protecting road users through the regulation of vehicle lighting systems. Therefore, the improper use of high beam headlights is contrary to the principle of preventing harm in Islamic law as well as the provisions of Indonesian positive law.

AL-FIKRAH: Jurnal Kajian Islam
Vol. 3, No. 5 (2026): 1027-1057
doi: 10.36701/fikrah.v3i5.3074

Abstrak

Penggunaan lampu jauh (*high beam*) secara tidak tepat oleh pengendara kendaraan bermotor merupakan fenomena yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain karena dapat menyebabkan gangguan penglihatan sementara dan meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk (1) menganalisis praktik penggunaan lampu jauh yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain, (2) menganalisis praktik tersebut berdasarkan kaidah hukum Islam *lā ḍarar wa lā ḍirār* serta ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, serta (3) mengkaji relevansi kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dengan hukum positif Indonesia dalam pengaturan penggunaan lampu kendaraan. Penelitian ini menggunakan pendekatan normatif kualitatif dengan metode *library research* melalui pendekatan normatif dan analitis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) penggunaan lampu jauh secara tidak tepat berpotensi membahayakan pengguna jalan lain dan bertentangan dengan prinsip keselamatan berlalu lintas, (2) praktik tersebut merupakan bentuk *ḍarar* (kemudaratan) yang dilarang berdasarkan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* serta tidak sejalan dengan ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, dan (3) terdapat relevansi yang kuat antara hukum Islam dan hukum positif Indonesia dalam mewujudkan perlindungan terhadap keselamatan pengguna jalan melalui pengaturan penggunaan sistem pencahayaan kendaraan. Dengan demikian, penggunaan lampu jauh yang tidak sesuai peruntukannya bertentangan dengan prinsip pencegahan kemudaratan dalam hukum Islam maupun ketentuan hukum positif Indonesia.

This work is licensed under a Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International (CC BY-NC-SA 4.0)

How to cite: **Muadz Wildan, Rahmat Abdurrahman, Rustam Efendi**. "Analisis Kaidah Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār terhadap Praktik Penggunaan Lampu Jauh yang Membahayakan Pengendara Lain dan Relevansinya terhadap Pasal 58 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas serta PP No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan", AL-FIKRAH: Jurnal Kajian Islam, Vol. 3, No. (5) (2026): 1027-1057. https://doi.org/10.36701/fikrah.v3i5.3074

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi kendaraan bermotor yang berlangsung pesat telah meningkatkan kompleksitas permasalahan lalu lintas di Indonesia. Kemajuan transportasi modern memberikan kontribusi positif terhadap efisiensi mobilitas dan pertumbuhan ekonomi nasional. Namun demikian, perkembangan tersebut juga memunculkan berbagai konsekuensi negatif, termasuk tingginya angka kecelakaan dan kematian di jalan raya yang dipengaruhi oleh rendahnya kesadaran hukum dan etika pengguna jalan. Dalam konteks ini, penggunaan lampu jauh (*high beam*) secara tidak tepat merupakan salah satu fenomena yang belum banyak memperoleh perhatian dalam kajian sosiologis-yuridis. Meskipun sering dipandang sebagai pelanggaran etika berkendara yang bersifat minor, praktik tersebut berpotensi mengganggu visibilitas pengendara lain dan meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, penggunaan lampu jauh yang tidak sesuai ketentuan perlu dipahami sebagai perilaku yang dapat mengancam keselamatan pengguna jalan. Paparan cahaya berintensitas tinggi yang secara langsung mengenai mata dapat menyebabkan gangguan penglihatan sementara berupa hilangnya kemampuan visual dalam beberapa detik.

Vol. 3, No. 5 (2026): 1027-1057
doi: 10.36701/fikrah.v3i5.3074

Kondisi ini berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas, terutama ketika kendaraan sedang melaju dengan kecepatan tertentu.

Secara empiris, penurunan kemampuan visual pengemudi akibat paparan cahaya berintensitas tinggi secara tiba-tiba merupakan salah satu faktor yang berkontribusi terhadap tingginya angka kecelakaan lalu lintas pada malam hari. Data dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia menunjukkan bahwa kecelakaan lalu lintas masih menjadi salah satu penyebab kematian tertinggi di Indonesia di luar faktor penyakit.[1] Selain itu, penggunaan lampu jauh (*high beam*) secara tidak tepat dapat mengganggu jarak pandang pengendara lain dan berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Meskipun faktor penggunaan lampu jauh tidak selalu dicatat secara khusus dalam Berita Acara Pemeriksaan (BAP) kepolisian, beberapa kasus menunjukkan adanya hubungan antara silau akibat sorotan lampu kendaraan dengan terjadinya kecelakaan. Pada September 2024, sebuah mobil yang dikemudikan Gede Arjana terjun ke jurang sedalam 50 meter di Jalan Singaraja–Denpasar, Kabupaten Buleleng, Bali. Menurut keterangan Kasi Humas Polres Buleleng AKP Gede Darma Diatmika, kecelakaan tersebut terjadi setelah pengemudi silau akibat sorotan lampu jauh kendaraan dari arah berlawanan.[2] Selain itu, pada November 2022, dua pengendara sepeda motor terjatuh ke dalam lubang galian sedalam lima meter di kawasan Pejaten Raya, Jakarta Selatan, setelah pengemudi mengalami silau akibat lampu tembak atau lampu jarak jauh kendaraan dari arah berlawanan.[3] Kasus-kasus tersebut menunjukkan bahwa penggunaan lampu jauh yang tidak sesuai ketentuan dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan lain sehingga perlu ditinjau dari perspektif kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* serta ketentuan hukum positif yang berlaku di Indonesia. Meskipun demikian, berbagai penelitian menunjukkan bahwa gangguan penglihatan (*visual impairment*) akibat silau dari sorotan cahaya kendaraan yang datang dari arah berlawanan merupakan salah satu faktor yang berkontribusi terhadap tingginya risiko kecelakaan pada malam hari.

Penggunaan lampu jauh *(high beam)* pada kendaraan yang tidak sesuai kondisi jalan dapat menimbulkan *disability glare,* yaitu gangguan penglihatan yang terjadi ketika cahaya berintensitas tinggi dari kendaraan yang datang dari arah berlawanan mengurangi kemampuan mata untuk melihat objek secara jelas.[4] Kondisi ini disebabkan oleh meningkatnya hamburan cahaya di dalam mata *(intraocular light scatter)* yang menurunkan kontras visual, sehingga pengemudi mengalami kesulitan dalam mendeteksi objek di jalan.[5] Selain itu, paparan cahaya tinggi secara mendadak dapat menimbulkan efek penurunan penglihatan sementara dan memerlukan waktu adaptasi

[1] Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia, "Kakorlantas: Lakalantas Jadi Penyebab Utama Tertinggi Angka Kematian,"

[2] Made Wijaya Kusuma, "Pengemudi Silau Lampu Jauh, Mobil Terjun ke Jurang 50 Meter di Buleleng," detikBali, 19 September 2024, https://www.detik.com/bali/hukum-dan-kriminal/d-7548070/pengemudi-silau-lampu-jauh-mobil-terjun-ke-jurang-50-meter-di-buleleng, (20 Juni 2026).

[3] Mulia Budi, "Silau Kena Lampu Tembak, Pemotor Terjun ke Lubang Galian 5 Meter di Jaksel," *detikNews*, 5 November 2022, https://news.detik.com/berita/d6389221/silau-kena-lampu-tembak-pemotor-terjun-ke-lubang-galian-5-meter-di-jaksel. (20 Juni 2026).

[4] Stephen J. Anderson and Ian E. Holliday, "Night Driving: Effects of Glare from Vehicle Headlights on Motion Perception*," Ophthalmic and Physiological Optics* 15, no. 6 (1995): 545–551.

[5] Michael F. Mainster and Marion Turner Mainster, "Why HID Headlights Bother Older Drivers," *British Journal of* Ophthalmology 87, no. 1 (2003): 113–117

AL-FIKRAH: Jurnal Kajian Islam
Vol. 3, No. 5 (2026): 1027-1057
doi: 10.36701/fikrah.v3i5.3074

visual *(glare recovery time)* sebelum pengemudi dapat kembali melihat secara optimal.[6] Hal ini menunjukkan bahwa penggunaan lampu jauh yang tidak tepat dapat mengganggu keselamatan berkendara pada malam hari.Penggunaan lampu kendaraan bermotor di Indonesia diatur secara normatif dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Ketentuan tersebut antara lain tercantum dalam Pasal 58, yang melarang pemasangan perlengkapan pada kendaraan bermotor yang berpotensi mengganggu keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Lebih lanjut, pengaturan mengenai spesifikasi teknis lampu utama, baik lampu dekat maupun lampu jauh, diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Regulasi tersebut menetapkan persyaratan terkait arah pancaran dan intensitas cahaya guna mencegah timbulnya efek silau terhadap pengguna jalan dari arah berlawanan. Keberadaan ketentuan tersebut menunjukkan komitmen negara dalam menjamin keselamatan dan perlindungan bagi seluruh pengguna jalan.[7] Pelanggaran terhadap persyaratan teknis dan etika dalam penggunaan lampu kendaraan merupakan bentuk ketidakpatuhan terhadap ketentuan hukum yang berlaku. Selain itu, tindakan tersebut berpotensi mengganggu hak pengguna jalan lain untuk memperoleh rasa aman dan perlindungan dari risiko bahaya fisik dalam ruang publik.

Pengaturan mengenai penggunaan lampu kendaraan dalam sistem hukum Indonesia tidak hanya terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai regulasi pokok, tetapi juga dijabarkan lebih lanjut melalui PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang mengatur persyaratan teknis sistem pencahayaan kendaraan bermotor. Oleh karena itu, analisis terhadap penggunaan lampu jauh perlu dilakukan secara komprehensif dengan memperhatikan kedua peraturan tersebut.[8]

Sebagai agama yang bersifat komprehensif (*syumūl*) dan universal, Islam memberikan pedoman normatif yang mencakup berbagai aspek kehidupan manusia, termasuk etika dalam berinteraksi serta pemanfaatan ruang publik yang dikenal dengan konsep *ādāb al-ṭarīq*. Dalam perspektif Islam, jalan raya dipandang sebagai fasilitas umum (*al-marāfiq al-ʻāmmah*) yang penggunaannya tidak hanya berkaitan dengan hak individu, tetapi juga disertai tanggung jawab moral dan teologis untuk menjaga kemaslahatan serta keselamatan bersama.[9] Salah satu kaidah fikih yang relevan untuk menganalisis persoalan tersebut adalah kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār*, yang menegaskan larangan menimbulkan bahaya bagi diri sendiri maupun orang lain.

Sebagai salah satu dari lima kaidah fikih universal (*al-qawāʻid al-kulliyyah al-kubrā*), kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* menempati posisi sentral dalam metodologi penetapan hukum Islam. Kaidah ini menegaskan larangan untuk menimbulkan

[6] ohn D. Bullough et al., "Glare and Driving Performance at Night: A Review," *Lighting Research & Technology* 33, no. 2 (2001): 131–138.

[7] Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Pasal 58.

[8] Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 48, Pasal 58, dan Pasal 106; Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Pasal 23–34.

[9] Meitria Cahyani dkk., "Analisa Kaidah Fiqh Dar'ul Mafāsid Muqaddam 'Alā Jalbil Maṣāliḥ terhadap Penggunaan Jalan Umum," Journal of Indonesian Comparative of Syari'ah Law 7, no. 2 (2024): 267–280.

kemudaratan, baik terhadap diri sendiri maupun terhadap pihak lain. Oleh karena itu, kaidah tersebut menjadi instrumen penting bagi para mujtahid dalam merumuskan hukum atas berbagai permasalahan kontemporer yang belum memiliki ketentuan eksplisit dalam Al-Qur'an dan Hadis.

Secara historis, kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* berakar pada hadis Nabi Muhammad saw. yang diriwayatkan oleh beberapa perawi dan tercantum dalam kitab-kitab hadis yang menjadi rujukan para ulama, seperti *al-Muwaṭṭa'* karya Imam Mālik, *Sunan Ibn Mājah*, dan *Musnad Aḥmad ibn Ḥanbal*. Teks hadis tersebut berbunyi:

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَار[10]

Artinya: "Tidak boleh menimbulkan bahaya bagi diri sendiri dan tidak boleh membahayakan orang lain."

Para ulama menempatkan hadis ini sebagai salah satu landasan fundamental dalam pengembangan hukum Islam. Imam al-Nawawī, misalnya, mengategorikan hadis tersebut sebagai salah satu pilar utama syariat (*'umdah al-syarī'ah*) karena kandungannya yang bersifat universal dan relevan dalam menjawab berbagai persoalan hukum, termasuk permasalahan kontemporer yang belum diatur secara eksplisit dalam Al-Qur'an dan Hadis.[11] Dalam konteks masyarakat modern, kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* memiliki relevansi yang signifikan sebagai landasan normatif untuk mengevaluasi berbagai perilaku di ruang publik yang berpotensi menimbulkan bahaya bagi orang lain. Salah satu bentuk perilaku tersebut adalah penggunaan lampu jauh secara tidak sesuai ketentuan yang dapat mengganggu visibilitas dan meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, tertib berlalu lintas dapat dipandang sebagai implementasi nilai-nilai keagamaan, mengingat praktik berkendara yang aman sejalan dengan prinsip pencegahan kemudaratan dalam hukum Islam.

Kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* telah menjadi objek kajian yang luas dalam literatur hukum Islam, baik dari aspek konseptual maupun aplikatif. Namun demikian, penerapan kaidah tersebut dalam menganalisis persoalan teknis lalu lintas modern, terutama terkait penggunaan lampu jauh, masih belum banyak mendapat perhatian dalam penelitian ilmiah. Sejauh ini, kajian fikih kontemporer lebih banyak diarahkan pada isu-isu medis, transaksi keuangan (*mu'āmalah māliyyah*), dan hukum politik Islam (*siyāsah syar'iyyah*). Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan penelitian (*research gap*) yang membuka peluang bagi pengembangan kajian hukum Islam dalam bidang keselamatan lalu lintas.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, penelitian ini difokuskan pada analisis kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* terhadap praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain, serta relevansinya dengan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Fokus penelitian tersebut selanjutnya dijabarkan ke dalam beberapa rumusan masalah yang menjadi pedoman dalam pembahasan penelitian ini, yaitu: (1) bagaimana praktik

[10] Abū Dāwūd, *Sunan Abī Dāwūd*, Kitāb al-Aqḍiyah, Bāb fī al-Qaḍā', no. 4584; Ibn Mājah, *Sunan Ibn Mājah*, Kitāb al-Aḥkām, no. 2340; Mālik bin Anas, *al-Muwaṭṭa'*, Kitāb al-Aqḍiyah, no. 31; Aḥmad bin Ḥanbal, *Musnad Aḥmad*, no. 2865..

[11] Abu Zakaria Yahya bin Syaraf al-Nawawi, Al-Arba'ūn al-Nawawiyyah (Kairo: Dar al-Hadits, 2001), h. 34.

penggunaan lampu jauh (*high beam*) berpotensi membahayakan pengguna jalan lain di jalan raya?; dan (2) bagaimana analisis kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* terhadap praktik penggunaan lampu jauh yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain ditinjau dari perspektif Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas serta PP Nomor 55 Tahun 2012?, dan (3) Bagaimana relevansi antara *kaidah Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār* dan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas serta PP Nomor 55 Tahun 2012 terhadap praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) yang membahayakan pengendara lain?.

Penelitian ini bertujuan untuk menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan melalui analisis terhadap praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain ditinjau dari perspektif kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dan relevansinya dengan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas serta PP Nomor 55 Tahun 2012. Selain itu, penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi keterkaitan antara prinsip pencegahan kemudaratan dalam hukum Islam dengan ketentuan hukum positif yang mengatur keselamatan berlalu lintas.

Lebih lanjut, penelitian ini diharapkan dapat mengisi kesenjangan penelitian (*research gap*) terkait penerapan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* pada persoalan teknis keselamatan lalu lintas, khususnya penggunaan lampu jauh (*high beam*). Melalui kajian ini, norma-norma hukum Islam yang bersifat umum dianalisis dalam konteks praktik berlalu lintas sebagai fenomena empiris di ruang publik. Penelitian ini juga bertujuan untuk mengkaji relevansi kaidah tersebut terhadap doktrin hukum positif yang termuat dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian kepustakaan (*library research*). Data penelitian diperoleh melalui penelaahan berbagai sumber kepustakaan yang relevan, seperti buku, artikel ilmiah, peraturan perundang-undangan, kitab fikih, kitab hadis, dan dokumen lain yang berkaitan dengan objek penelitian. Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis secara normatif dan deskriptif untuk mengkaji praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) berdasarkan *kaidah lā ḍarar wa lā ḍirār* serta relevansinya dengan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Analisis data dilakukan secara deskriptif-kualitatif melalui proses interpretasi dan kajian kritis terhadap sumber-sumber yang telah dikumpulkan. Pendekatan ini memungkinkan peneliti untuk mengidentifikasi, menjelaskan, dan menganalisis keterkaitan antara kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dengan praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) serta relevansinya terhadap ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan demikian, penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam mengenai permasalahan yang dikaji serta memperkuat landasan teoretis dan normatif dalam pembahasan.[12]

Sumber data dalam penelitian ini terdiri atas bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer merupakan sumber utama yang memiliki kekuatan otoritatif, yang dalam perspektif hukum Islam mencakup Al-Qur'an, Al-Sunnah,

[12] Mestika Zed, *Metode Penelitian Kepustakaan* (Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2018), h 3.

serta kaidah fikih yang relevan dengan objek penelitian, sedangkan dalam perspektif hukum positif mencakup peraturan perundang-undangan. Dalam konteks penelitian ini, bahan hukum primer meliputi Al-Qur'an, khususnya prinsip larangan menimbulkan kerusakan,[13] hadis Nabi Muhammad ﷺ yang menjadi dasar kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār*,[14]serta Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan[15] dan Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan[16] sebagai dasar hukum positif yang mengatur penggunaan lampu kendaraan di jalan. Adapun bahan hukum sekunder berupa berbagai literatur yang mendukung analisis penelitian, seperti buku, artikel jurnal ilmiah, hasil penelitian terdahulu, dan dokumen lain yang relevan dengan tema kajian. Bahan hukum sekunder berfungsi untuk memperkuat kerangka teoretis, memberikan interpretasi terhadap bahan hukum primer, serta memperkaya analisis mengenai penerapan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dalam konteks keselamatan berlalu lintas. Sejumlah penelitian terdahulu juga memberikan kontribusi penting dalam memperkaya kajian terkait permasalahan ini, antara lain:

Pertama, Salah satu penelitian terdahulu yang relevan adalah skripsi Abdullah Azwar yang berjudul *Analisis Kaidah Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār terhadap Penggunaan Knalpot Bising*."[17] Penelitian tersebut menyoroti perilaku berlalu lintas yang menimbulkan polusi suara dan berpotensi mengganggu keselamatan pengguna jalan. Melalui pendekatan fikih muamalah, penelitian ini menunjukkan bahwa penggunaan knalpot tidak standar yang menghasilkan tingkat kebisingan tinggi dapat dikategorikan sebagai bentuk *ḍarar* yang dilarang oleh syariat Islam. Kajian tersebut menjadi rujukan penting dalam menganalisis perilaku pengguna jalan yang berpotensi menimbulkan kemudaratan bagi masyarakat. Adapun perbedaan dengan penelitian ini terletak pada fokus kajian, di mana penelitian Abdullah Azwar membahas dampak kebisingan knalpot, sedangkan penelitian ini mengkaji penggunaan lampu jauh (*high beam*) yang berpotensi mengganggu visibilitas pengguna jalan lain dan meningkatkan risiko kecelakaan, serta meninjaunya dalam perspektif Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kedua, Penelitian terdahulu yang relevan lainnya adalah tesis yang ditulis oleh Hasan Basri berjudul *Kaidah Fikih sebagai Landasan Etika Berkendara di Jalan Raya*".[18] Hasil penelitian tersebut menunjukkan bahwa penerapan hukum positif dalam penyelenggaraan lalu lintas perlu didukung oleh internalisasi nilai-nilai etika fikih guna menumbuhkan prinsip kehati-hatian dan tanggung jawab sosial di kalangan pengguna jalan. Temuan ini memberikan kontribusi penting dalam memperkuat keterkaitan antara norma hukum dan nilai-nilai keagamaan dalam konteks keselamatan berlalu lintas.

[13] Al-Qur'an, Surah al-Baqarah [2]: 195.

[14] Abū Dāwūd, *Sunan Abī Dāwūd*, Kitāb al-Aqḍiyah, Bāb fī al-Qaḍā', no. 4584; Ibn Mājah*, Sunan Ibn Mājah*, Kitāb al-Aḥkām, no. 2340; Mālik bin Anas, *al-Muwaṭṭa'*, Kitāb al-Aqḍiyah, no. 31; Aḥmad bin Ḥanbal*, Musnad Aḥmad*, no. 2340.

[15] Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96.

[16] Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

[17] Abdullah Azwar, "Analisis Kaidah Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār terhadap Penggunaan Knalpot Bising," *Skripsi* (Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga, 2020), h. 45.

[18] Hasan Basri, "Kaidah Fikih sebagai Landasan Etika Berkendara di Jalan Raya," *Tesis* (Bandung: UIN Sunan Gunung Djati, 2018), h. 60.

Meskipun demikian, penelitian tersebut memiliki cakupan yang lebih umum karena membahas etika berkendara secara luas, sedangkan penelitian ini secara khusus berfokus pada praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain, serta menganalisisnya berdasarkan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dan ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ketiga, Penelitian terdahulu yang relevan berikutnya adalah artikel jurnal yang ditulis oleh Fitriani dan Wahyuni berjudul *Etika Islam dalam Berlalu Lintas di Era Modern*"[19] Artikel tersebut mengkaji integrasi nilai-nilai fikih ke dalam sistem pendidikan lalu lintas sebagai upaya preventif untuk meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai pentingnya menjaga keselamatan bersama dan menghindari perilaku yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain. Hasil penelitian menunjukkan bahwa etika berlalu lintas tidak hanya berkaitan dengan kepatuhan terhadap hukum negara, tetapi juga merupakan bagian dari implementasi akhlak Islami dalam kehidupan bermasyarakat. Meskipun demikian, penelitian tersebut lebih menekankan aspek edukasi dan pembentukan kesadaran masyarakat, sedangkan penelitian ini berfokus pada analisis hukum terhadap praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) berdasarkan perspektif kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dan ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Keempat, Penelitian terdahulu yang relevan lainnya adalah artikel jurnal karya Ahmad Mubarok yang berjudul *Pendekatan Fikih terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Perkotaan*."[20] Penelitian tersebut menyoroti pentingnya internalisasi nilai-nilai fikih dalam membangun kesadaran dan meningkatkan kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pemahaman terhadap prinsip-prinsip fikih dapat berkontribusi dalam membentuk perilaku berlalu lintas yang lebih tertib dan bertanggung jawab. Meskipun demikian, penelitian tersebut lebih menekankan aspek edukasi dan pembinaan kesadaran hukum masyarakat, sedangkan penelitian ini berfokus pada analisis hukum terhadap praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain berdasarkan perspektif kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dan ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kelima, Penelitian terdahulu yang relevan lainnya adalah disertasi yang ditulis oleh Siti Marwiyah berjudul *Implementasi Maqāṣid al-Syarīʿah dalam Legislasi Hukum Lalu Lintas.*"[21] Disertasi tersebut mengkaji penerapan prinsip-prinsip syariat sebagai landasan normatif dalam perumusan kebijakan transportasi modern. Hasil penelitian menunjukkan adanya keterkaitan yang erat antara tujuan syariat (*maqāṣid al-syarīʿah*), khususnya *ḥifẓ al-nafs* (perlindungan jiwa), dengan penerapan norma lalu lintas dalam hukum positif, termasuk implementasi kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dalam regulasi keselamatan berlalu lintas. Kajian ini memberikan kontribusi penting dalam memperluas

[19] Fitriani dan Wahyuni, "Etika Islam dalam Berlalu Lintas di Era Modern," *Jurnal AlMashlahah*, 9, 2, (2021): h. 105.

[20] Ahmad Mubarok, "Pendekatan Fikih terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Perkotaan," *Jurnal Fikih dan Sosial* Vol. 4, No. 1 (2020): h. 50.

[21] Siti Marwiyah, "Implementasi Maqāṣid al-Sharīʿah dalam Legislasi Hukum Lalu Lintas," *Disertasi* (Surabaya: Universitas Airlangga, 2017), h. 112.

penerapan fikih dari ranah privat menuju ranah kebijakan publik. Meskipun demikian, penelitian tersebut berfokus pada aspek legislasi dan pengembangan kebijakan secara umum, sedangkan penelitian ini secara khusus menganalisis praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain berdasarkan perspektif kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dan ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kebaruan (*novelty*) penelitian ini terletak pada analisis spesifik mengenai praktik penggunaan lampu jauh (*high beam*) yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain dengan menggunakan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* sebagai kerangka analisis. Berbeda dengan penelitian terdahulu yang umumnya berfokus pada etika berkendara, pelanggaran lalu lintas secara umum, penggunaan knalpot bising, atau integrasi nilai-nilai fikih dalam keselamatan berlalu lintas, penelitian ini secara khusus mengkaji dampak penggunaan lampu jauh terhadap keselamatan pengguna jalan. Selain itu, penelitian ini tidak hanya menganalisis persoalan tersebut dari perspektif hukum Islam, tetapi juga mengaitkannya dengan ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dengan demikian, penelitian ini menawarkan kontribusi baru melalui integrasi antara kaidah fikih dan hukum positif dalam menganalisis persoalan teknis keselamatan lalu lintas.

PEMBAHASAN

A. Tinjauan Umum Lampu Jauh (*High Beam*) dan Pengaturannya

1. Definisi dan Fungsi Lampu Jauh

Lampu jauh (*high beam*) merupakan sistem pencahayaan utama pada bagian eksterior kendaraan bermotor yang dirancang untuk menghasilkan intensitas cahaya dengan jangkauan penerangan yang lebih luas ke area di depan kendaraan. Dalam aspek keselamatan transportasi, penggunaan lampu jauh memiliki peran penting dalam meningkatkan visibilitas pengemudi, terutama saat berkendara pada kondisi minim pencahayaan, di ruas jalan yang tidak dilengkapi Lampu Penerangan Jalan Umum (LPJU), atau pada situasi lalu lintas yang relatif sepi. Secara teknis, lampu jauh memiliki karakteristik optik yang berbeda dengan lampu dekat (*low beam*). Lampu dekat dirancang dengan pola pencahayaan yang dilengkapi batas pancaran cahaya (*cut-off*) untuk mengarahkan sorotan ke permukaan jalan dan meminimalkan potensi silau bagi pengguna jalan dari arah berlawanan. Sebaliknya, lampu jauh memancarkan berkas cahaya berintensitas tinggi dengan arah pancaran yang relatif sejajar dengan garis horizontal kendaraan, sehingga mampu memberikan jangkauan penerangan yang lebih jauh. Berdasarkan spesifikasi teknis umum, jangkauan pencahayaan lampu jauh dapat mencapai sekitar 100 hingga 150 meter di depan kendaraan.[22]

Perkembangan teknologi pencahayaan otomotif dalam dua dekade terakhir telah membawa perubahan signifikan terhadap dinamika risiko keselamatan berlalu lintas. Pada dekade sebelumnya, sistem pencahayaan kendaraan masih didominasi oleh lampu

[22]Michael J. Flannagan dan Michael Sivak, *"High-Beam and Low-Beam Headlight Use in the United States: Drivers' Awareness and Behavior," Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 8, no. 4 (Juli 2005): h. 280.

halogen berbasis filamen tungsten yang menghasilkan cahaya kekuningan dengan temperatur warna berkisar antara 3.000 hingga 4.200 Kelvin, sehingga tingkat silau yang ditimbulkan relatif lebih rendah dan memungkinkan mata pengemudi beradaptasi secara lebih optimal. Seiring dengan perkembangan teknologi, penggunaan lampu *High-Intensity Discharge* (HID) dan *Light-Emitting Diode* (LED) semakin meningkat. Teknologi ini menghasilkan cahaya berwarna putih kebiruan (*cool white*) dengan temperatur warna yang umumnya mencapai 6.000 hingga 6.500 Kelvin. Dari perspektif optik, spektrum cahaya biru memiliki tingkat hamburan yang lebih tinggi dibandingkan spektrum cahaya dengan panjang gelombang yang lebih panjang, sehingga berpotensi meningkatkan efek silau bagi pengguna jalan. Dalam kondisi tertentu, penggunaan lampu jauh berbasis LED dengan intensitas tinggi dapat menyebabkan gangguan penglihatan sementara pada pengendara dari arah berlawanan, yang berdampak pada penurunan kemampuan visual dan peningkatan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Kondisi kebutaan sementara (*temporary blindness*) akibat paparan cahaya berintensitas tinggi memiliki waktu pemulihan (*recovery time*) yang bervariasi, umumnya berkisar antara 2 hingga 5 detik, bergantung pada usia dan kondisi kesehatan mata pengemudi. Pada pengemudi lanjut usia (*elderly drivers*), proses adaptasi penglihatan dari kondisi terang ke gelap (*dark adaptation*) cenderung berlangsung lebih lama dan dapat melebihi 7 detik akibat penurunan respons pupil serta perubahan fisiologis pada lensa mata.[23] Dalam konteks jalan raya di Indonesia yang pada beberapa wilayah masih memiliki karakteristik berupa jalur sempit, permukaan jalan yang tidak rata, serta keterbatasan marka reflektif dan penerangan jalan, gangguan penglihatan sementara tersebut berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Selama periode tersebut, pengemudi dapat mengalami penurunan orientasi spasial dan kesulitan dalam mengidentifikasi batas jalan, mengenali rambu lalu lintas, serta memperkirakan jarak aman dengan kendaraan lain di sekitarnya.

2. Regulasi Penggunaan Lampu Jauh dalam Hukum Positif Indonesia

Penggunaan lampu kendaraan merupakan salah satu aspek penting dalam penyelenggaraan lalu lintas yang bertujuan menjamin keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas. Dalam sistem hukum positif Indonesia, pengaturan mengenai penggunaan lampu kendaraan tidak hanya diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai regulasi utama, tetapi juga dijabarkan lebih lanjut melalui Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan sebagai peraturan pelaksana yang mengatur persyaratan teknis kendaraan bermotor, termasuk ketentuan mengenai sistem pencahayaan yang harus dipasang secara simetris dengan ketinggian lampu utama maksimal 1,5 meter dari permukaan jalan serta harus memenuhi prinsip tidak menyilaukan (*non-glare*) bagi pengguna jalan lain.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengatur kewajiban setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Ketentuan tersebut ditegaskan dalam Pasal 58, yang menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan

[23]Ronald L. Paugh, Automotive Lighting Functionality and Human Vision Assessment (Detroit: Automotive Engineering Society, 2018), h. 112-114.

Vol. 3, No. 5 (2026): 1027-1057
doi: 10.36701/fikrah.v3i5.3074

laik jalan. Persyaratan tersebut meliputi berbagai komponen kendaraan, salah satunya adalah sistem lampu dan alat pemantul cahaya yang harus berfungsi sesuai standar keselamatan.[24]

Selain itu, penggunaan lampu kendaraan secara langsung diatur dalam Pasal 107 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, yang mewajibkan setiap pengemudi menyalakan lampu utama pada waktu-waktu tertentu, termasuk pada malam hari maupun kondisi tertentu yang memerlukan pencahayaan. Ketentuan ini menunjukkan bahwa penggunaan lampu kendaraan bukan sekadar kebutuhan teknis, melainkan merupakan kewajiban hukum yang bertujuan meningkatkan visibilitas kendaraan sekaligus mengurangi potensi terjadinya kecelakaan lalu lintas.[25]

Apabila kendaraan tidak memenuhi persyaratan teknis sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang, maka pengemudi dapat dikenai sanksi sebagaimana diatur dalam Pasal 279 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009. Ketentuan tersebut memberikan konsekuensi hukum terhadap setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk apabila sistem pencahayaan kendaraan tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Dengan demikian, pemenuhan standar teknis lampu kendaraan merupakan kewajiban hukum yang harus dipatuhi oleh setiap pengguna kendaraan bermotor.[26]

Di samping itu, apabila penggunaan lampu kendaraan yang tidak sesuai mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, maka pertanggungjawaban hukum dapat dikenakan berdasarkan Pasal 310 maupun Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, bergantung pada tingkat kesalahan dan akibat yang ditimbulkan. Kedua pasal tersebut menunjukkan bahwa hukum positif Indonesia tidak hanya mengatur aspek administratif mengenai kelengkapan kendaraan, tetapi juga memberikan perlindungan hukum terhadap keselamatan pengguna jalan melalui mekanisme pertanggungjawaban pidana apabila pelanggaran tersebut menimbulkan kerugian bagi orang lain.[27]

Pengaturan yang lebih rinci mengenai sistem pencahayaan kendaraan selanjutnya diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Sebagai peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, peraturan pemerintah ini mengatur persyaratan teknis kendaraan secara lebih spesifik, termasuk mengenai perlengkapan lampu utama, lampu jauh, lampu dekat, lampu penunjuk arah, lampu rem, serta alat pemantul cahaya yang wajib dimiliki setiap kendaraan bermotor. Pengaturan tersebut bertujuan memastikan bahwa seluruh sistem pencahayaan kendaraan berfungsi secara optimal sehingga tidak membahayakan pengemudi maupun pengguna jalan lainnya.[28]

---

[24]Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, IPasal 58.

[25]Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 107

[26]Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 279.

[27]Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 310 dan Pasal 311.

[28]Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317.

Lebih lanjut, PP Nomor 55 Tahun 2012 juga mengatur bahwa sistem pencahayaan kendaraan harus memenuhi standar teknis tertentu, baik mengenai arah pancaran cahaya, intensitas cahaya, maupun fungsi masing-masing jenis lampu. Penggunaan lampu jauh pada prinsipnya diperbolehkan apabila kondisi jalan memerlukan pencahayaan yang lebih luas, seperti pada jalan yang minim penerangan atau ketika tidak terdapat kendaraan dari arah berlawanan. Sebaliknya, penggunaan lampu jauh secara terus-menerus pada jalan yang ramai atau ketika berhadapan dengan kendaraan lain dapat mengganggu pandangan pengemudi lain dan berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, penggunaan lampu jauh harus memperhatikan prinsip keselamatan serta kondisi faktual di lapangan.

Berdasarkan keseluruhan pengaturan tersebut dapat dipahami bahwa sistem hukum positif Indonesia menerapkan pendekatan preventif dalam menjaga keselamatan lalu lintas. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 memberikan landasan normatif mengenai kewajiban dan sanksi hukum, sedangkan PP Nomor 55 Tahun 2012 mengatur aspek teknis yang harus dipenuhi oleh setiap kendaraan bermotor. Kedua regulasi tersebut saling melengkapi dalam mewujudkan tujuan utama penyelenggaraan lalu lintas, yaitu memberikan perlindungan terhadap seluruh pengguna jalan serta mencegah timbulnya bahaya akibat penggunaan kendaraan yang tidak memenuhi standar keselamatan.

3. Dampak Negatif Penggunaan Lampu Jauh yang Tidak Tepat

Analisis mengenai dampak negatif penyalahgunaan lampu jauh dapat dilakukan melalui tiga dimensi utama yang saling berkaitan, yaitu dimensi keselamatan jiwa, dimensi psikologis, dan dimensi sosial-kemasyarakatan. Pada dimensi keselamatan jiwa, penggunaan lampu jauh secara tidak tepat berpotensi menimbulkan gangguan visual yang dapat mengurangi kemampuan pengemudi dalam merespons situasi lalu lintas. Dari perspektif psikologis, paparan cahaya yang menyilaukan dapat memicu stres, ketidaknyamanan, serta menurunkan konsentrasi pengendara.[29] Sementara itu, dalam dimensi sosial-kemasyarakatan, perilaku tersebut mencerminkan rendahnya kepatuhan terhadap etika berlalu lintas dan berpotensi mengganggu ketertiban serta keselamatan di ruang publik.

a. Dimensi Keselamatan Jiwa dan Fatalitas Fisik

Ditinjau dari dimensi keselamatan jiwa, penggunaan lampu jauh yang tidak sesuai peruntukannya dapat menyebabkan gangguan visual akut pada pengendara dari arah berlawanan. Paparan cahaya berintensitas tinggi secara tiba-tiba dapat memicu proses adaptasi cahaya (*light adaptation*) yang mengakibatkan penurunan kemampuan penglihatan sementara atau *temporary blindness*. Kondisi ini terjadi ketika mata memerlukan waktu untuk menyesuaikan kembali fungsi visual setelah terpapar cahaya yang menyilaukan. Sejumlah penelitian di bidang keselamatan lalu lintas menunjukkan bahwa risiko kecelakaan pada malam hari cenderung lebih tinggi dibandingkan pada siang hari, dengan gangguan visibilitas dan efek silau sebagai salah satu faktor yang berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan.[30] Penurunan kemampuan visual akibat

[29] B. R. Waters et al., "Discomfort Glare from Automotive Lighting: A Review of Visual and Physiological Effects," *Lighting Research & Technology* 39, no. 2 (2007) h. 111–130.

[30] B. R. Waters et al., "Discomfort Glare from Automotive Lighting: A Review of Visual and Physiological Effects," *Lighting Research & Technology* 39, no. 2 (2007) h. 111–130.

paparan lampu jauh berpotensi mengurangi kemampuan pengemudi dalam mengenali kondisi jalan, memperkirakan jarak aman, dan merespons situasi lalu lintas secara tepat. Fenomena tersebut tercermin dalam sejumlah kasus kecelakaan lalu lintas di Indonesia. Pada September 2024, sebuah mobil yang dikemudikan Gede Arjana terjun ke jurang sedalam sekitar 50 meter di Jalan Singaraja–Denpasar, Kabupaten Buleleng, Bali. Berdasarkan keterangan pihak kepolisian, kecelakaan tersebut terjadi setelah pengemudi mengalami silau akibat sorotan lampu jauh kendaraan dari arah berlawanan sehingga kehilangan kendali atas kendaraannya.[31] Kasus serupa juga terjadi pada November 2022 ketika dua pengendara sepeda motor terjatuh ke dalam lubang galian sedalam sekitar lima meter di kawasan Pejaten Raya, Jakarta Selatan. Menurut keterangan yang dihimpun di lokasi kejadian, pengendara mengalami gangguan penglihatan sementara akibat silau dari lampu tembak atau lampu jarak jauh kendaraan yang melintas dari arah berlawanan.[32] Dampak yang ditimbulkan dari kondisi tersebut dapat berupa kecelakaan lalu lintas dengan berbagai tingkat keparahan, mulai dari cedera ringan hingga cedera berat, kecacatan permanen, bahkan kehilangan nyawa. Selain menimbulkan kerugian bagi individu dan keluarga, kondisi tersebut juga berimplikasi pada meningkatnya beban sosial dan ekonomi masyarakat secara luas.

Secara biomekanis, efek silau akibat paparan cahaya berintensitas tinggi dapat dibedakan menjadi dua kategori, yaitu *discomfort glare* dan *disability glare*.[33] *Discomfort glare* merupakan kondisi yang ditandai dengan munculnya rasa tidak nyaman pada penglihatan, seperti mata terasa perih, meningkatnya frekuensi berkedip, serta kecenderungan pengemudi untuk mengalihkan pandangan dari sumber cahaya.[34]Sementara itu, *disability glare* merupakan kondisi yang lebih serius karena menyebabkan penurunan kemampuan visual dalam mengenali objek dan membedakan kontras di lingkungan sekitar.[35] Pada kondisi ini, pengemudi dapat mengalami kesulitan dalam mengidentifikasi berbagai elemen penting di jalan, seperti marka, pembatas jalan, rambu lalu lintas, maupun pejalan kaki. Risiko tersebut dapat meningkat apabila kaca depan kendaraan mengalami goresan halus (*micro-scratches*) atau berada dalam kondisi basah akibat hujan. Goresan dan lapisan air pada permukaan kaca dapat menyebabkan hamburan dan pembiasan cahaya yang berlebihan, sehingga memperkuat efek silau dan mengganggu persepsi visual pengemudi terhadap kondisi jalan.

b. Dimensi Psikologis dan Distorsi Mental Pengemudi

Ditinjau dari dimensi psikologis, dampak negatif penyalahgunaan lampu jauh (*high beam*) tidak hanya berkaitan dengan risiko kecelakaan secara langsung, tetapi juga berpengaruh terhadap kondisi mental pengemudi selama berkendara. Paparan cahaya yang menyilaukan secara berulang, baik dari kendaraan di belakang melalui pantulan

[31] Made Wijaya Kusuma, "Pengemudi Silau Lampu Jauh, Mobil Terjun ke Jurang 50 Meter di Buleleng," *detikBali*, 19 September 2024, https://www.detik.com/bali/hukum-dan-kriminal/d-7548070/pengemudi-silau-lampu-jauh-mobil-terjun-ke-jurang-50-meter-di-buleleng. (20 Juni 2026).

[32] Mulia Budi, "Silau Kena Lampu Tembak."

[33] B. R. Waters et al., "Discomfort Glare from Automotive Lighting: A Review of Visual and Physiological Effects," *Lighting Research & Technology* 39, no. 2 (2007): 111–130.

[34] J. Bullough, J. D. Rea, and Y. Akashi, "Quantification of Discomfort Glare from Outdoor Lighting," *Lighting Research & Technology* 33, no. 2 (2001): 131–146.

[35] M. S. Mainster and M. A. Turner, "Glare's Causes, Consequences, and Clinical Implications," *British Journal of Ophthalmology* 87, no. 1 (2003): 112–117.

spion maupun dari kendaraan yang datang dari arah berlawanan, dapat meningkatkan tekanan psikologis dan menimbulkan ketidaknyamanan saat berkendara.

Kondisi tersebut berpotensi memicu kecemasan, meningkatkan tingkat stres, serta menurunkan kemampuan konsentrasi pengemudi.[36] Dari aspek fisiologis, respons tubuh terhadap paparan stres dapat memengaruhi denyut jantung dan menurunkan fokus mental, sehingga berdampak pada perlambatan waktu reaksi dan penurunan kualitas pengambilan keputusan.[37] Akibatnya, pengemudi menjadi lebih rentan melakukan kesalahan dalam merespons situasi lalu lintas, seperti melakukan pengereman mendadak atau manuver yang tidak tepat.[38] Selain itu, paparan cahaya berintensitas tinggi secara terus-menerus juga dapat menyebabkan kelelahan mental (*mental fatigue*), yang berdampak pada menurunnya kemampuan pengemudi dalam memperkirakan kecepatan kendaraan lain, menilai kondisi lingkungan, dan mengantisipasi potensi bahaya di jalan.[39] Dalam jangka pendek, kondisi ini dapat meningkatkan iritabilitas emosional, seperti mudah marah, frustrasi, dan berkurangnya kemampuan pengendalian diri, yang pada akhirnya berpotensi mengganggu keselamatan berlalu lintas secara kolektif.

c. Dimensi Sosial

Ditinjau dari dimensi sosial, penggunaan lampu jauh (*high beam*) secara tidak tepat di ruang publik mencerminkan rendahnya kesadaran kolektif terhadap keselamatan dan kenyamanan sesama pengguna jalan. Jalan raya sebagai ruang publik merupakan sarana interaksi sosial yang menuntut adanya keseimbangan antara hak dan kewajiban setiap individu. Perilaku menyalakan lampu jauh tanpa mempertimbangkan dampaknya terhadap pengguna jalan lain dapat dipandang sebagai bentuk rendahnya empati sosial dan kurangnya kepatuhan terhadap etika berlalu lintas. Kondisi ini berpotensi menurunkan kualitas interaksi antarpengguna jalan, memicu konflik, serta meningkatkan risiko terjadinya *road rage* atau perilaku agresif di jalan raya. Dalam perspektif sosiologi hukum, pembiaran terhadap pelanggaran semacam ini dapat mendorong terbentuknya budaya permisif yang mengabaikan norma keselamatan bersama.[40]

Sejalan dengan Teori *Broken Windows* yang dikemukakan oleh Wilson dan Kelling, kurangnya penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang bersifat ringan dapat menimbulkan persepsi bahwa pelanggaran tersebut merupakan tindakan yang dapat ditoleransi.[41] Menurut teori ini, berbagai bentuk pelanggaran kecil yang

[36] Agung Iman Mulyana, "Model Perilaku Pengendara Berisiko pada Remaja," *Jurnal Psikologi Integratif* 2, no. 2 (2014): 35–41.

[37] Lydia Afifah Kamilya Hartoyo dan Hanifa M. Denny, "Stres Kerja, Kelelahan, dan Kondisi Lalu Lintas terhadap Persepsi Safety Driving pada Pengemudi Ojek Online," *Jurnal Ilmiah Permas* 11, no. 3 (2021): 455–462.

[38] iti Nurhaliza, "Faktor Psikologis Pengemudi dan Hubungannya dengan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas," *Jurnal Keselamatan Transportasi* 6, no. 1 (2022): 12–20.

[39] Agung Iman Mulyana, "Model Perilaku Pengendara Berisiko pada Remaja," *Jurnal Psikologi Integratif* 2, no. 2 (2014): 35–41.

[40] Yustina Neni Saptarini, "Kesadaran Hukum Pengguna Jalan terhadap Keselamatan Berlalu Lintas," *Jurnal Penelitian Hukum De Jure* 21, no. 3 (2021): 377–392.

[41] James Q. Wilson dan George L. Kelling, "Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety," *The Atlantic Monthly* 249, no. 3 (1982): 29–38.

dibiarkan tanpa penanganan yang memadai berpotensi mendorong munculnya pelanggaran lain yang lebih luas dan berulang. Dalam konteks lalu lintas, lemahnya pengawasan terhadap penggunaan lampu jauh yang tidak sesuai ketentuan dapat memengaruhi pengguna jalan lain untuk melakukan tindakan serupa. Akibatnya, perilaku tersebut berpotensi menciptakan siklus pelanggaran yang berkelanjutan dan menyebabkan menurunnya ketertiban sosial di ruang publik. Oleh karena itu, penguatan kesadaran hukum, internalisasi etika berlalu lintas, dan penegakan hukum yang konsisten menjadi faktor penting dalam mewujudkan budaya berkendara yang aman, tertib, dan berorientasi pada perlindungan keselamatan seluruh pengguna jalan.

B. Tinjauan Umum Kaidah *Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār*

1. Definisi Kaidah *Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār*

Analisis terhadap kaidah hukum Islam memerlukan pemahaman yang komprehensif, dimulai dari aspek kebahasaan hingga penelusuran makna semantiknya. Secara etimologis, kata *ḍarar* (ضَرَر) merupakan bentuk *maṣdar* dari akar kata *ḍarra–yaḍurru–ḍarran*, yang secara leksikal bermakna kerugian, kerusakan, kesulitan, atau kondisi yang menimbulkan kemudaratan terhadap individu, baik yang berkaitan dengan keselamatan fisik, fungsi indra, maupun harta benda.[42] Dalam kajian linguistik, *ḍarar* merujuk pada terjadinya suatu kemudaratan tanpa adanya unsur kesengajaan atau motif permusuhan dari pihak yang menimbulkan dampak tersebut. Sementara itu, kata *ḍirār* (ضِرَار), yang berasal dari pola (*wazan*) *fi'āl*, mengandung makna *musyārakah*, yaitu adanya interaksi timbal balik atau tindakan yang melibatkan pihak lain. Oleh karena itu, *ḍirār* dipahami sebagai perbuatan yang dilakukan secara sengaja untuk menimbulkan kerugian atau kemudaratan kepada pihak lain, baik dalam bentuk tindakan yang bersifat agresif maupun sebagai respons balasan yang melampaui batas. Dengan demikian, kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* menegaskan larangan terhadap segala bentuk kemudaratan, baik yang terjadi tanpa unsur kesengajaan maupun yang dilakukan secara sadar dan disengaja).[43]

Para ulama klasik telah memberikan penjelasan terminologis yang komprehensif mengenai perbedaan konseptual dan implikasi hukum antara *ḍarar* dan *ḍirār*. Imam al-Nawawī dan Ibn Rajab al-Ḥanbalī, dalam karya-karya syarah mereka, menjelaskan bahwa *ḍarar* merujuk pada suatu kondisi ketika seseorang melakukan tindakan untuk memperoleh manfaat bagi dirinya, tetapi tindakan tersebut secara tidak disengaja menimbulkan kemudaratan bagi pihak lain. Sebaliknya, *ḍirār* dipahami sebagai perbuatan yang dilakukan secara sengaja dengan tujuan menimbulkan kerugian atau bahaya kepada orang lain tanpa adanya manfaat yang sah bagi pelakunya.[44] Tindakan ini umumnya didorong oleh iktikad buruk atau motif permusuhan. Sementara itu, ulama seperti al-Khaṭṭābī, Ibn ʿAbd al-Barr, dan al-Suyūṭī membedakan kedua istilah tersebut berdasarkan arah kemudaratan yang ditimbulkan, yaitu ḍarar sebagai bentuk kemudaratan yang bersifat satu arah, sedangkan ḍirār dipahami sebagai kemudaratan yang bersifat timbal balik atau saling merugikan antarpihak dengan cara yang tidak

[42] Ibn Manẓūr, *Lisān al-ʿArab*, Jil. 4 (Beirut: Dār Ṣādir, t.t.), 482

[43] Abu Zakaria Yahya bin Syaraf al-Nawawi, *Syarah al-Arba'īn al-Nawawiyyah* (Kairo: Dar al-Hadits, 2001), h. 88

[44] Yaḥyā ibn Sharaf al-Nawawī, *al-Minhāj Syarḥ Ṣaḥīḥ Muslim ibn al-Ḥajjāj*, Jil. 11 (Beirut: Dār Iḥyāʾ al-Turāth al-ʿArabī, t.t.), h. 225

dibenarkan oleh syariat.[45] Perbedaan konseptual ini menunjukkan bahwa kaidah lā ḍarar wa lā ḍirār tidak hanya melarang perbuatan yang menimbulkan bahaya secara sengaja, tetapi juga mencakup tindakan yang berpotensi menimbulkan kemudaratan meskipun dilakukan tanpa maksud untuk merugikan pihak lain.

Secara terminologis dalam fikih, kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* (لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ) dipahami sebagai prinsip dasar yang secara tegas melarang segala bentuk tindakan yang menimbulkan kemudaratan, baik terhadap diri sendiri maupun terhadap orang lain. Prinsip ini menegaskan bahwa setiap perbuatan yang berpotensi membahayakan keselamatan harus dihindari dan tidak dibenarkan dalam syariat Islam. Dalam kerangka teori hukum Islam, kaidah ini menempati posisi penting sebagai salah satu bagian dari *al-qawā'id al-kulliyyah al-kubrā*, yaitu lima kaidah fikih induk yang menjadi fondasi dalam pengembangan dan pengendalian berbagai ketentuan hukum Islam. Imam Jalāl al-Dīn al-Suyūṭī dalam kitab *al-Asybah wa al-Naẓā'ir* mengutip pandangan para ulama yang menegaskan keluasan cakupan kaidah ini, di mana substansi hukumnya dipandang sangat komprehensif dan dapat menjadi dasar dalam menganalisis serta mengarahkan berbagai persoalan fikih, termasuk permasalahan kontemporer yang terus berkembang.[46] Hal ini dikarenakan esensi dari syariat Islam diturunkan ke muka bumi tidak lain adalah untuk menolak segala bentuk kerusakan (*daf'u al-mafasid*) dan menarik kemaslahatan kolektif (*jalbu al-masalih*).

Dalam perkembangan sosiologi hukum Islam kontemporer, pemaknaan terhadap konsep *ḍarar* dan *ḍirār* mengalami proses rekontekstualisasi yang dinamis sesuai dengan perubahan sosial dan kemajuan teknologi. Jika dalam literatur fikih klasik konsep bahaya umumnya dikaitkan dengan tindakan fisik seperti perusakan tanaman, gangguan terhadap saluran air, atau tindakan yang merugikan properti tetangga, maka dalam konteks modern cakupan tersebut berkembang mencakup bentuk-bentuk bahaya yang dihasilkan oleh teknologi.[47] Dalam hal ini, penggunaan perangkat pencahayaan berintensitas tinggi di ruang publik lalu lintas dapat dianalisis sebagai bagian dari *ḍarar fungsional*, karena berpotensi mengganggu fungsi penglihatan manusia dan menurunkan kemampuan respons visual pengendara. Gangguan tersebut pada tingkat tertentu dapat berdampak pada keselamatan jiwa pengguna jalan. Dengan demikian, dalam perspektif ijtihad kontemporer, syariat Islam dipahami tidak hanya terbatas pada bentuk-bentuk kemudaratan klasik, tetapi juga mencakup berbagai bentuk kemudaratan baru yang muncul akibat perkembangan teknologi, selama memiliki dampak yang signifikan terhadap keselamatan dan keberlangsungan kehidupan manusia di ruang publik.

2. Landasan Hukum Kaidah

[45] Abū Sulaymān Ḥamd ibn Muḥammad al-Khaṭṭābī, *Maʿālim al-Sunan*, Jil. 3 (Ḥalab: al-Maṭbaʿah al-ʿIlmiyyah, 1932), 214–216; Abū ʿUmar Yūsuf ibn ʿAbd Allāh Ibn ʿAbd al-Barr, *Al-Tamhīd limā fī al-Muwaṭṭaʾ min al-Maʿānī wa al-Asānīd*, Jil. 20 (Rabat: Wizārat ʿUmūm al-Awqāf wa al-Shuʾūn al-Islāmiyyah, 1967), 158–160; Jalāl al-Dīn ʿAbd al-Raḥmān al-Suyūṭī, *Al-Asybāh wa al-Naẓāʾir fī Qawāʿid wa Furūʿ al-Fiqh al-Syāfiʿī* (Beirut: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyyah, 1990), 83–91.

[46]Jalaluddin al-Suyuthi, *Al-Asybah wa al-Nazha'ir fī Qawa'id wa Furu' Fiqh al-Syafi'iyyah* (Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, 1990), h. 83.

[47] Usuf al-Qaraḍāwī, Dirāsah fī Fiqh Maqāṣid al-Syarīʿah bayna al-Maqāṣid al-Kulliyyah wa al-Nuṣūṣ al-Juzʾiyyah (Kairo: Dār al-Syurūq, 2006), h. 27–35

Vol. 3, No. 5 (2026): 1027-1057
doi: 10.36701/fikrah.v3i5.3074

a. Dalil dari Al-Qur'an

Eksistensi kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* bukanlah sebuah produk ijtihad akal murni yang berdiri mandiri tanpa dasar pijakan teologis, melainkan sebuah konklusi hukum makro (*istinbath*) yang ditarik dari intisari intisari wahyu ilahi. Di dalam Al-Qur'an, larangan berbuat mudarat berserak dalam berbagai ayat dengan konteks sosiologis yang sangat beragam, mulai dari hukum keluarga, sengketa bisnis, hingga hukum sosial-kemasyarakatan. Salah satu tiang pancang utamanya termaktub dalam Al-Qur'an Surah Al-Baqarah ayat 195:

وَلَا تُلْقُوا۟ بِأَيْدِيكُمْ إِلَى ٱلتَّهْلُكَةِ...

Terjemahnya*:*

Dan janganlah kamu menjatuhkan dirimu sendiri ke dalam kebinasaan.[48]

Ayat di atas secara teks (*manthuq*) memberikan larangan yang sangat tegas dan imperatif terhadap setiap individu untuk melakukan perbuatan kelalaian yang mengarah pada kebinasaan fisik maupun psikis diri sendiri. Secara kontekstual-makro (*mafhum al-muwafaqah*), ayat ini juga melarang keras tindakan egoistis yang membahayakan orang lain, sebab kehancuran satu elemen masyarakat dalam ekosistem ruang publik akan memicu efek domino kehancuran elemen masyarakat lainnya secara simultan. Dalam perspektif tafsir klasik, Imam Ibn Kaśīr menjelaskan bahwa frasa *al-tahlukah* (kebinasaan) mencakup segala bentuk kelalaian, tindakan ekstrem, meremehkan prosedur keselamatan, maupun pengabaian terhadap sistem keamanan lingkungan yang berujung pada kerusakan organ tubuh dan kematian. Dengan demikian, mengabaikan keselamatan berkendara di jalan raya seperti membiarkan diri terpapar atau memaparkan orang lain pada risiko kebutaan visual adalah bentuk riil dari menjatuhkan diri pada kebinasaan yang dilarang keras oleh ayat ini.[49]

Landasan tekstual kedua yang memperkokoh aspek sosial dan kolektivitas dari kaidah ini ditemukan dalam Al-Qur'an Surah Al-Māidah ayat 2:

وَلَا تَعَاوَنُوا۟ عَلَى ٱلْإِثْمِ وَٱلْعُدْوَٰنِ...

Terjemahnya*:*

Dan janganlah kamu tolong-menolong dalam berbuat dosa dan permusuhan.[50]

Secara dogmatis-yuridis, ayat tersebut menegaskan adanya pembatasan etis dan sosial agar manusia tidak terlibat dalam tindakan yang dapat menimbulkan kemudaratan, baik secara individual maupun kolektif. Istilah *al-'udwān* dalam ayat tersebut secara semantik merujuk pada perbuatan melampaui batas, bentuk kezaliman, serta tindakan yang merugikan atau mengganggu hak serta kenyamanan orang lain dalam ruang sosial bersama.[51] Dalam konteks hukum publik dan etika berlalu lintas, makna tersebut dapat direlevansikan sebagai larangan terhadap perilaku berkendara

[48] Kementrian Agama Republik Indonesia, *Al-Qur'an dan Terjemahannya* (Jakarta: Kementerian Agama RI, 2019), h. 30.

[49] Ismāʿīl ibn ʿUmar Ibn Kaśīr, *Tafsīr al-Qurʾān al-ʿAẓīm*, Jil. 1 (Beirut: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyyah, 1998), 588–590, tafsir QS. al-Baqarah [2]: 195.

[50] Kementrian Agama Republik Indonesia, *Al-Qur'an dan Terjemahannya* h. 106.

[51] Ismāʿīl ibn ʿUmar Ibn Kaśīr, *Tafsīr al-Qurʾān al-ʿAẓīm*, Juz 3 (Beirut: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyyah, 1998), 15–16; Muḥammad ibn Mukarram Ibn Manẓūr, *Lisān al-ʿArab*, Juz 15 (Beirut: Dār Ṣādir, t.t.), 33

AL-FIKRAH: Jurnal Kajian Islam
Vol. 3, No. 5 (2026): 1027-1057
doi: 10.36701/fikrah.v3i5.3074

yang tidak memperhatikan kepentingan dan keselamatan pengguna jalan lain. Tindakan seperti penggunaan atau modifikasi sistem pencahayaan kendaraan yang menimbulkan gangguan visual, atau perilaku mengemudi yang mengurangi kenyamanan dan keselamatan pengguna jalan lain, dapat dipahami sebagai bentuk pelanggaran terhadap prinsip *al-'udwān* dalam arti melampaui batas kepatutan sosial. Dengan demikian, ayat tersebut memberikan dasar normatif bagi pentingnya menjaga keseimbangan hak dan kewajiban dalam penggunaan ruang publik, termasuk dalam aktivitas berlalu lintas.

b. Dalil dari Hadis

Meseipun Al-Qur'an menyediakan payung hukum normatif-makro, nomenklatur formal dan legal-formal dari kaidah ini diambil secara *verbatim* (kata per kata) dari sabda Nabi Muhammad saw. yang berbunyi:

لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ[52]

Artinya*:*

> "Tidak boleh membahayakan (diri sendiri) dan tidak boleh saling membahayakan (orang lain)."

Hadis tersebut diposisikan oleh para ulama sebagai salah satu teks hukum yang memiliki kandungan makna sangat padat (*jawāmi' al-kalim*), karena redaksinya yang singkat mampu mencakup berbagai cabang permasalahan hukum dalam Islam.[53] Dari sisi transmisi, hadis ini diriwayatkan melalui berbagai jalur periwayatan yang saling menguatkan, sehingga oleh sebagian ulama dinilai memiliki derajat penguatan yang tinggi dalam aspek periwayatan makna. Imam Mālik meriwayatkannya dalam *Al-Muwaṭṭa'* melalui jalur *mursal* dari 'Amr bin Yahyā al-Māzinī dari ayahnya. Meskipun demikian, status *mursal* tersebut diperkuat oleh jalur lain yang diriwayatkan oleh Imam Ibn Mājah dari sahabat 'Ubādah ibn al-Ṣāmit dan Ibn 'Abbās r.a., serta didukung oleh riwayat Imam Aḥmad ibn Ḥanbal dalam *Al-Musnad*. Imam al-Nawawī dalam *Al-Majmū' Syarḥ al-Muhadzdzab* dan *Al-Adzkār* menilai bahwa hadis ini berkedudukan sahih atau setidaknya hasan karena banyaknya jalur periwayatan yang saling menguatkan (*ta'āḍud al-thuruq*), sehingga dapat dijadikan dasar hujah hukum (*ḥujjah syar'iyyah*) dalam penetapan hukum Islam.[54]

3. Macam-macam *Ḍarar* dalam Hukum Islam

Untuk memudahkan penerapan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* dalam berbagai persoalan hukum yang bersifat praktis (*furūʿiyyah*), para ulama fikih mengelompokkan bentuk-bentuk *ḍarar* (bahaya) berdasarkan sifat dan tingkatannya. Pengelompokan ini menjadi dasar dalam menentukan hukum terhadap suatu perbuatan yang berpotensi menimbulkan kemudaratan:[55]

---

[52] Abū Dāwūd, *Sunan Abī Dāwūd*, Kitāb al-Aqḍiyah, Bāb fī al-Qaḍā', no. 4584; Ibn Mājah*, Sunan Ibn Mājah*, Kitāb al-Aḥkām, no. 2340; Mālik bin Anas, *al-Muwaṭṭa'*, Kitāb al-Aqḍiyah, no. 31; Aḥmad bin Ḥanbal*, Musnad Aḥmad*, no. 2865..

[53] Zayn al-Dīn ʿAbd al-Raḥmān ibn Rajab al-Ḥanbalī, *Jāmiʿ al-ʿUlūm wa al-Ḥikam fī Syarḥ Khamsīn Ḥadīṡan min Jawāmiʿ al-Kalim*, Jil. 2 (Beirut: Muʾassasah al-Risālah, 2001), h. 204–215

[54]Abu Zakaria Yahya bin Syaraf al-Nawawi, *Al-Majmū' Syarh al-Muhadzdzab* (Kairo: Maktabah al-Asimah, 1996), h. 442.

[55]Ibnu Nujaim, *Al-Asybah wa al-Nazha'ir 'ala Madzhab Abi Hanifah* (Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiyyah, 1999), h. 92-95.

Pertama, *Ḍarar 'Ām* (Bahaya Umum): Klasifikasi ini merujuk pada suatu bentuk kemudaratan atau ancaman destabilisasi yang dampak destruktifnya merusak tatanan hidup orang banyak, mengancam keselamatan komunal, atau merugikan masyarakat luas secara makro. Dalam konseptualisasi fikih publik, jika terjadi benturan kepentingan antara individu dan masyarakat, maka *ḍarar 'ām* harus diprioritaskan untuk dihilangkan terlebih dahulu meskipun harus mengorbankan kepentingan privat. Jalan raya dengan polusi visual lampu jauh yang tidak terkendali adalah perwujudan dari *ḍarar 'ām* karena mengancam keselamatan ratusan jiwa pengemudi secara acak setiap malamnya.

Kedua, *Ḍarar Khāṣ* (Bahaya Khusus/Privat): Merupakan jenis kemudaratan yang daya rusaknya hanya berimplikasi pada ruang lingkup personal, individu, atau entitas hukum tertentu yang sifatnya terbatas. Penanganan terhadap *ḍarar khāṣ* dilakukan dengan batasan mutlak bahwa upaya penyelesaian atau penghilangannya tidak boleh memicu lahirnya bahaya baru yang berskala umum. Batasan memodifikasi lampu kendaraan demi "kepuasan estetika pribadi" pengemudi diklasifikasikan sebagai pengorbanan terhadap *ḍarar khāṣ* demi tegaknya keselamatan publik.

Ketiga, *Ḍarar Mutaḥaqqiq* (Bahaya yang Pasti Terjadi): Ialah sebuah bentuk bahaya yang secara kausalitas saintifik, kedokteran optik, logis, dan empiris dapat dipastikan akan langsung mewujud sebagai akibat langsung dari suatu perbuatan tertentu. Sorotan lampu jauh berkekuatan ribuan lumens langsung ke retina mata dari jarak dekat pada malam hari adalah *ḍarar mutaḥaqqiq* yang pasti melahirkan kebutaan sesaat. Sifatnya yang pasti (*real and present danger*) membuat hukum Islam memposisikan perbuatan pemicunya sebagai tindakan yang dilarang sejak awal (*preventive ban/tahrim siri'*).

Keempat, Ḍarar Mutawaqqa' (Bahaya yang Diperkirakan Akan Terjadi): Merupakan bahaya potensial (*potential harm*) atau bahaya laten yang dikhawatirkan dan diprediksi kuat akan timbul di masa depan berdasarkan indikasi yang rasional, analisis data empiris, statistik kecelakaan, atau kebiasaan umum (*'urf*). Meskipun belum berwujud secara aktual pada detik pertama perbuatan dilakukan, syariat Islam tetap mengantisipasinya melalui instrumen hukum preventif guna membendung bahaya tersebut sebelum menjelma menjadi katastrofe sosial.

4. Kaidah-kaidah Turunan yang Relevan

Sebagai salah satu kaidah fikih utama, *lā ḍarar wa lā ḍirār* memiliki beberapa kaidah turunan (*al-qawā'id al-far'iyyah*) yang berfungsi sebagai pedoman dalam menyelesaikan berbagai persoalan hukum. Beberapa kaidah turunan tersebut memiliki keterkaitan yang erat dengan pembahasan mengenai keselamatan berlalu lintas, khususnya dalam menganalisis penggunaan lampu jauh yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain:

a. *Al-ḍararu yuzāl*

Kaidah ini memiliki arti "Bahaya harus dihilangkan secara tuntas." Ini adalah turunan langsung yang menegaskan sebuah kewajiban hukum (*legal obligation*) bagi otoritas penguasa (*ulil amri*) maupun individu untuk melakukan tindakan kuratif maupun preventif guna mengeliminasi segala bentuk ancaman keselamatan yang nyata di tengah masyarakat[56]. Kaidah ini mengindikasikan bahwa hukum tidak boleh bersikap pasif atau

[56] Jalāl al-Dīn al-Suyūṭī, *al-Asybāh wa al-Naẓā'ir* (Beirut: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyyah, 1990), h. 83

permisif terhadap kezaliman visual atau anarki jalanan yang terjadi di ruang publik; negara berhak melakukan razia, penyitaan, dan pemenjaraan terhadap agen-agents pemicu bahaya tersebut.

b. *Dar'u al-mafāsid muqaddam 'alā jalbi al-maṣāliḥ*

Kaidah ini bermakna "Mencegah kerusakan wajib lebih diutamakan daripada meraih kemaslahatan atau keuntungan."[57] Asas filsafat hukum ini menuntun para pembuat kebijakan dan fukaha bahwa apabila suatu aktivitas mengandung dimensi manfaat bagi pelaku (seperti lampu jauh yang menerangi jalan bagi pengemudi egois) namun di saat yang sama memicu kerusakan visual dan kecelakaan bagi publik dari arah berlawanan, maka aktivitas tersebut harus dilarang. Kepentingan memproteksi keselamatan jiwa dari kerusakan (*mafsadah*) wajib didahulukan di atas kepentingan syahwat kenyamanan pribadi.

c. *Al-ḍararu lā yuzālu bi al-ḍarar*

Kaidah ini menegaskan bahwa "Bahaya tidak boleh dihilangkan dengan cara menimbulkan bahaya baru yang setara atau lebih besar."[58] Prinsip ini melarang tindakan mitigasi bahaya yang sifatnya egoistis, di mana seseorang berusaha menyelamatkan dirinya dari suatu kesulitan berkendara dengan cara melemparkan atau memindahkan kesulitan dan bahaya tersebut kepada orang lain yang tidak bersalah. Sebagai contoh, seorang pengemudi tidak boleh menyalakan lampu jauh secara konstan dengan alasan kaca depannya buram, sebab tindakan menyelamatkan visibilitas dirinya tersebut dilakukan dengan cara membutakan visual pengemudi lain dari arah depan.

Penerapan kaidah ini juga dapat ditemukan pada tindakan membalas penggunaan lampu jauh dengan menyalakan lampu jauh sebagai bentuk peringatan ataupun sekadar balasan kepada pengendara lain. Meskipun tindakan tersebut bertujuan mengingatkan pengendara agar mematikan lampu jauhnya, pelaksanaannya tetap harus memperhatikan potensi kemudaratan yang dapat ditimbulkan terhadap pengguna jalan lain. Oleh karena itu, upaya menghilangkan gangguan akibat sorotan lampu jauh tidak boleh dilakukan melalui tindakan yang justru berpotensi menimbulkan gangguan serupa bagi pihak lain. Prinsip ini sejalan dengan kaidah al-ḍararu lā yuzālu bi al-ḍarar, yang menegaskan bahwa suatu kemudaratan tidak dapat dihilangkan dengan menciptakan kemudaratan yang lain.[59]

Selain itu, kaidah ini juga relevan diterapkan pada kondisi ketika lampu dekat kendaraan mengalami kerusakan sehingga pengemudi menggunakan lampu jauh sebagai sumber pencahayaan utama. Meskipun tindakan tersebut dilakukan untuk mengatasi keterbatasan visibilitas selama berkendara, penggunaan lampu jauh secara terus-menerus tetap berpotensi menimbulkan efek silau yang membahayakan pengguna jalan dari arah berlawanan. Oleh karena itu, kerusakan lampu dekat tidak dapat dijadikan alasan untuk menghilangkan satu bentuk kemudaratan dengan cara menciptakan kemudaratan baru. Dalam konteks hukum positif Indonesia, setiap kendaraan tetap wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk sistem pencahayaan yang

[57] ʿIzz al-Dīn ibn ʿAbd al-Salām, *Qawāʿid al-Aḥkām fī Maṣāliḥ al-Anām*, Jil. 1 (Beirut: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyyah, 1999), h. 98–99

[58] Jalāl al-Dīn al-Suyūṭī, *al-Asybāh wa al-Naẓāʾir* (Beirut: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyyah, 1990), h. 86

[59] Jalāl al-Dīn al-Suyūṭī, Al-Asybāh wa al-Naẓā'ir fī Qawāʿid wa Furūʿ al-Fiqh al-Syāfiʿī (Beirut: Dār al-Kutub al-'Ilmiyyah, 1990), hlm. 87

tidak membahayakan pengguna jalan lain, sehingga keselamatan pengguna jalan harus tetap menjadi prioritas utama.[60]

d. *Yuḥtamal al-ḍarar al-khāṣṣ li-dafʿ al-ḍarar al-ʿāmm.*

Secara harfiah kaidah ini berarti "Bahaya khusus/individual dapat ditolerir demi mencegah atau membendung bahaya yang sifatnya umum dan massal."[61] Kaidah ini merupakan dasar legitimasi teologis bagi pemerintah untuk membatasi kebebasan bertindak atau membatasi hak milik privat seorang warga negara (seperti pembatasan modifikasi lampu kendaraan, penyitaan suku cadang non-standar, dan aturan ketat berlalu lintas), asalkan pembatasan yang dirasakan sebagai "kerugian khusus" bagi individu tersebut ditujukan demi melindungi keselamatan publik secara makro (*ḍarar 'ām*).[62] Negara berhak merampas kenyamanan semu individu demi tegaknya keselamatan jiwa komunal.

C. Analisis Kaidah *Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār* terhadap Penggunaan Lampu Jauh Kendaraan Bermotor dalam Perspektif Hukum Positif Indonesia

1. Analisis Pasal 58 UU Nomor 22 Tahun 2009 dalam Perspektif Kaidah *Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār*

Pengaturan mengenai penggunaan lampu kendaraan bermotor dalam sistem hukum positif Indonesia tidak hanya didasarkan pada satu ketentuan, melainkan merupakan bagian dari keseluruhan pengaturan yang terdapat dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Undang-undang tersebut mengatur kewajiban setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan untuk memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk kelengkapan sistem pencahayaan kendaraan sebagaimana diatur dalam Pasal 48 dan Pasal 58.[63] Ketentuan tersebut kemudian dijabarkan lebih lanjut dalam PP Nomor 55 Tahun 2012 yang mengatur persyaratan teknis sistem pencahayaan kendaraan, meliputi fungsi, jenis, arah pancaran, dan standar penggunaan lampu kendaraan demi menjamin keselamatan berlalu lintas.[64] Dengan demikian, penggunaan lampu jauh (high beam) pada dasarnya merupakan perlengkapan yang sah dan diperbolehkan, namun penggunaannya harus disesuaikan dengan kondisi jalan serta tidak boleh membahayakan pengguna jalan lainnya. Penggunaan lampu jauh secara tidak tepat, seperti ketika berpapasan dengan kendaraan dari arah berlawanan atau pada jalan yang telah memiliki penerangan memadai, dapat mengurangi visibilitas pengemudi lain sehingga meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, pengaturan dalam Undang-Undang Nomor 22

[60]Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

[61]Aḥmad ibn Muḥammad al-Zarqā, *Syarḥ al-Qawāʿid al-Fiqhiyyah* (Damaskus: Dār al-Qalam, 1989), 199–201

[62]Mustafa al-Zarqa, *Al-Madkhal al-Fiqh al-'Ām: Al-Fiqh al-Islāmī fī Tsaubihi al-Jadīd* (Damsyik: Dar al-Qalam, 2004), Jilid 2, h. 1015.

[63]Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pasal 48 dan Pasal 58

[64]Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317, Bab II tentang Persyaratan Teknis Kendaraan Bermotor.

AL-FIKRAH: Jurnal Kajian Islam
Vol. 3, No. 5 (2026): 1027-1057
doi: 10.36701/fikrah.v3i5.3074

Tahun 2009 beserta PP Nomor 55 Tahun 2012 menunjukkan bahwa hukum positif Indonesia mengedepankan prinsip pencegahan bahaya melalui pengaturan normatif dan teknis terhadap penggunaan sistem pencahayaan kendaraan bermotor.

Dalam konteks penyalahgunaan sistem pencahayaan kendaraan, salah satu bentuk yang paling relevan dan sering menimbulkan gangguan keselamatan di jalan raya adalah penggunaan lampu jauh (*high beam*) secara tidak tepat. Secara teknis, lampu jauh dirancang untuk meningkatkan visibilitas pengemudi pada kondisi jalan yang gelap, minim penerangan, dan relatif sepi. Namun, ketika digunakan secara tidak sesuai, misalnya pada arus lalu lintas dua arah yang padat atau saat berpapasan dengan kendaraan lain dalam jarak dekat, fungsi tersebut justru berpotensi menimbulkan gangguan keselamatan. Intensitas cahaya yang tinggi dapat menyebabkan silau berlebihan (*glare*) yang mengganggu pandangan pengemudi dari arah berlawanan, bahkan menimbulkan penurunan kemampuan visual sementara. Kondisi ini dapat menciptakan titik buta (*blind spot*) yang berisiko mengurangi kontrol pengemudi terhadap situasi lalu lintas. Dalam perspektif keselamatan berlalu lintas, tindakan tersebut dapat dikategorikan sebagai bentuk kelalaian karena penggunaan perlengkapan kendaraan tidak sesuai dengan kondisi yang seharusnya, sehingga berpotensi menurunkan standar keselamatan yang telah ditetapkan dalam ketentuan peraturan perundang-undangan.

Apabila ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dianalisis melalui perspektif hukum Islam, khususnya *siyāsah syarʻiyyah*, maka ketentuan tersebut dapat dipahami sebagai bentuk implementasi konsep *taʻzīr* serta kewajiban menaati pemerintah (*ṭāʻat waliyy al-amr*) dalam perkara yang berkaitan dengan kemaslahatan umum. Dalam kerangka ketatanegaraan Islam, negara memiliki kewenangan untuk menetapkan regulasi publik yang bersifat mengikat (*al-aḥkām al-sulṭāniyyah*) dalam rangka mengatur penggunaan fasilitas umum seperti jalan raya (*al-syarīʻ al-ʻām*) demi mencegah terjadinya kerusakan dan bahaya di ruang publik.

Sejalan dengan itu, Imam al-Māwardī dalam *al-Aḥkām al-Sulṭāniyyah* menegaskan bahwa salah satu tugas utama penguasa adalah mewujudkan kemaslahatan serta menutup segala pintu yang berpotensi menimbulkan kerusakan (*dar'u al-mafāsid*).[65] Oleh karena itu, pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 58 UU LLAJ, seperti penggunaan lampu jauh (*high beam*) secara tidak tepat yang mengganggu visibilitas pengguna jalan lain, tidak hanya dapat dikategorikan sebagai pelanggaran hukum positif, tetapi juga dapat dipahami sebagai tindakan yang bertentangan dengan prinsip kemaslahatan dalam Islam karena berpotensi menimbulkan kemudaratan bagi masyarakat luas.[66]

Pada dasarnya, penggunaan lampu jauh (*high beam*) pada kendaraan bermotor diperbolehkan dan diperlukan dalam situasi tertentu, seperti saat melintasi jalan yang minim penerangan atau pada kondisi lalu lintas yang relatif sepi. Namun demikian,

[65]Abū al-Ḥasan ʿAlī ibn Muḥammad al-Māwardī, *Al-Aḥkām al-Sulṭāniyyah wa al-Wilāyāt al-Dīniyyah* (Beirut: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyyah, 1985), h. 15–17.

[66]Abu al-Hasan al-Mawardi, *Al-Ahkam al-Sulthaniyyah wa al-Wilayat al-Diniyyah* (Kairo: Dar al-Hadits, 2006), h. 245-248; bandingkan dengan analisis fungsional mengenai regulasi publik dan batas kewenangan *Ulil Amri* dalam merumuskan kemaslahatan transportasi.

kebolehan tersebut tidak bersifat mutlak dan harus disesuaikan dengan kondisi lingkungan sekitar. Penggunaan lampu jauh pada saat berpapasan dengan kendaraan lain, yang kemudian menimbulkan efek silau dan mengganggu konsentrasi pengemudi lain, dapat berubah menjadi tindakan yang berpotensi menimbulkan kemudaratan. Intensitas cahaya yang terlalu tinggi dapat menyebabkan efek *glare*, yaitu gangguan penglihatan sementara yang mengurangi kemampuan pengemudi dalam mengenali objek di jalan, memperkirakan jarak, serta merespons kondisi lalu lintas secara cepat dan tepat.[67]

Fenomena tersebut menunjukkan bahwa bahaya dalam berlalu lintas tidak selalu muncul dari tindakan yang secara langsung menyebabkan kecelakaan, tetapi juga dapat berasal dari sarana atau perilaku yang menjadi pemicu terjadinya kecelakaan. Dalam hukum Islam, konsep ini dikenal melalui teori *sadd al-żarā'i'*, yaitu prinsip yang menutup segala jalan yang dapat mengantarkan kepada kemudaratan atau kerusakan.[68] Berdasarkan prinsip tersebut, penggunaan lampu jauh (*high beam*) yang berpotensi mengganggu visibilitas dan keselamatan pengguna jalan lain perlu dibatasi, karena dapat menjadi sarana yang membuka peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Selain itu, larangan tersebut juga sejalan dengan konsep *al-maṣlaḥah al-'āmmah* dalam hukum Islam. Keselamatan pengguna jalan merupakan kemaslahatan umum yang harus didahulukan dibandingkan kepentingan individu. Meskipun penggunaan lampu jauh dapat memberikan kenyamanan bagi pengendara tertentu, kenyamanan tersebut tidak dapat dibenarkan apabila mengancam keselamatan masyarakat luas. Dengan demikian, Pasal 58 UU Nomor 22 Tahun 2009 dan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* sama-sama berorientasi pada upaya preventif untuk mencegah terjadinya kerugian yang lebih besar dalam kehidupan sosial.

2. Titik Temu antara Hukum Islam dan Hukum Positif dalam Perlindungan Keselamatan Lalu Lintas

Kaidah lā ḍarar wa lā ḍirār dan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan memiliki sejumlah persamaan prinsipil yang menunjukkan adanya harmonisasi nilai antara hukum Islam dan hukum positif Indonesia. Kedua regulasi tersebut sama-sama mengedepankan prinsip perlindungan keselamatan pengguna jalan melalui pengaturan normatif maupun persyaratan teknis kendaraan.

Pertama, keduanya berorientasi pada perlindungan jiwa manusia (*ḥifẓ al-nafs*). Dalam teori *maqāṣid al-syarī'ah*, perlindungan jiwa merupakan salah satu tujuan utama syariat yang harus dijaga keberlangsungannya. Al-Syāṭibī menjelaskan bahwa syariat Islam diturunkan untuk menjaga lima kebutuhan pokok manusia (*al-ḍarūriyyāt al-khams*), yaitu agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta.[69] Oleh sebab itu, segala bentuk tindakan yang berpotensi menghilangkan atau membahayakan jiwa manusia harus dicegah. Penggunaan lampu jauh yang mengganggu penglihatan pengendara lain dapat

[67]World Health Organization, *Global Status Report on Road Safety 2023* (Geneva: WHO, 2023), h. 41–43.

[68] Wahbah al-Zuḥaylī, *Uṣūl al-Fiqh al-Islāmī*, (Damaskus: Dār al-Fikr, 1986), hlm. 873–875; Ibn al-Qayyim al-Jawziyyah, *I'lām al-Muwaqqi'īn 'an Rabb al-'Ālamīn*, (Beirut: Dār al-Kutub al-'Ilmiyyah), jilid 3, hlm. 147–150.

[69]Al-Syāṭibī, *al-Muwāfaqāt fī Uṣūl al-Syarī'ah*, Juz II, h. 8.

meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas sehingga bertentangan dengan tujuan perlindungan jiwa yang menjadi inti dari *maqāṣid al-syarī'ah*.

Prinsip yang sama juga tercermin dalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadikan keselamatan sebagai tujuan utama penyelenggaraan lalu lintas. Negara memiliki kewajiban untuk melindungi hak masyarakat atas keamanan dan keselamatan dalam menggunakan fasilitas jalan raya. Oleh karena itu, berbagai aturan dan pembatasan diberlakukan demi meminimalkan risiko kecelakaan dan korban jiwa.[70]

Kedua, hukum Islam dan hukum positif sama-sama menempatkan kepentingan umum di atas kepentingan pribadi. Dalam kaidah fikih disebutkan:

يُتَحَمَّلُ الضَّرَرُ الْخَاصُّ لِدَفْعِ الضَّرَرِ الْعَامِ[71]

Artinya:

> "Kerugian yang bersifat khusus dapat ditanggung untuk mencegah kerugian yang bersifat umum."

Kaidah tersebut menunjukkan bahwa kebebasan individu dapat dibatasi apabila pelaksanaannya mengancam keselamatan masyarakat luas. Seorang pengendara mungkin merasa lebih nyaman menggunakan lampu jauh untuk meningkatkan jarak pandangnya, tetapi kenyamanan tersebut tidak boleh mengorbankan keselamatan pengguna jalan lainnya. Oleh karena itu, pembatasan penggunaan lampu jauh merupakan bentuk implementasi prinsip perlindungan kepentingan umum yang diakui baik dalam hukum Islam maupun hukum positif.

Ketiga, kedua sistem hukum mengakui adanya pertanggungjawaban atas tindakan yang menimbulkan kerugian. Dalam hukum Islam dikenal konsep *ḍamān*, yaitu kewajiban seseorang untuk mengganti kerugian yang timbul akibat perbuatannya.[72] Apabila seseorang melakukan tindakan yang mengakibatkan kerugian terhadap orang lain, maka ia berkewajiban menanggung konsekuensi hukum dari perbuatannya tersebut. Prinsip yang sama juga berlaku dalam hukum positif Indonesia yang mengenal pertanggungjawaban pidana maupun perdata terhadap pelaku pelanggaran lalu lintas.

Keempat, hukum Islam dan hukum positif sama-sama menekankan pentingnya pencegahan (*preventive approach*) sebelum terjadinya kerugian. Kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* tidak hanya melarang tindakan yang telah menimbulkan kerugian, tetapi juga segala tindakan yang berpotensi menimbulkan kerugian. Demikian pula, UU LLAJ mengatur berbagai ketentuan teknis kendaraan dan tata cara berkendara untuk mencegah kecelakaan sebelum terjadi. Dengan demikian, keduanya memiliki orientasi yang sama, yakni menciptakan keteraturan dan keselamatan dalam kehidupan masyarakat.

Selain persamaan dalam aspek perlindungan jiwa, kepentingan umum, pertanggungjawaban, dan pencegahan, hukum Islam dan hukum positif juga memiliki keselarasan dalam cara menghilangkan suatu kemudaratan. Dalam hukum Islam dikenal kaidah الضَّرَرُ لَا يُزَالُ بِالضَّرَرِ (*al-ḍararu lā yuzālu bi al-ḍarar*), yang berarti kemudaratan tidak boleh dihilangkan dengan kemudaratan yang lain. Kaidah ini merupakan salah satu

[70]*Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Konsiderans huruf a dan c.

[71]Aḥmad al-Zarqā', *Syarḥ al-Qawā'id al-Fiqhiyyah* (Damaskus: Dār al-Qalam, 1989), h. 185.

[72]Wahbah al-Zuḥailī, *al-Fiqh al-Islāmī wa Adillatuh*, Juz V (Damaskus: Dār al-Fikr, 2004), h. 342

kaidah turunan dari lā ḍarar wa lā ḍirār yang memberikan batasan bahwa setiap upaya menghilangkan bahaya harus dilakukan dengan cara yang tidak menimbulkan bahaya baru bagi pihak lain. Dengan demikian, penyelesaian terhadap suatu kemudaratan tidak dibenarkan apabila justru mengalihkan atau memindahkan risiko kepada orang lain yang tidak bersalah.[73]

Implementasi kaidah tersebut dapat ditemukan dalam berbagai praktik penggunaan lampu kendaraan di jalan raya. Misalnya, tindakan membalas penggunaan lampu jauh dengan lampu jauh sebagai bentuk peringatan kepada pengendara lain ataupun penggunaan lampu jauh karena lampu dekat kendaraan mengalami kerusakan. Meskipun tindakan tersebut dilakukan dengan tujuan mengatasi suatu permasalahan, pelaksanaannya tetap harus mempertimbangkan keselamatan pengguna jalan lain sehingga penyelesaian terhadap satu kemudaratan tidak berubah menjadi penyebab lahirnya kemudaratan baru. Prinsip ini sejalan dengan ketentuan Pasal 58 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan yang mewajibkan setiap kendaraan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk sistem pencahayaan yang tidak membahayakan pengguna jalan lainnya. Oleh karena itu, baik hukum Islam maupun hukum positif sama-sama menempatkan keselamatan pengguna jalan sebagai tujuan utama yang harus didahulukan daripada kepentingan pribadi pengendara.[74]

3. Implikasi Hukum terhadap Pengendara yang Menyalahgunakan Lampu Jauh

Berdasarkan perspektif hukum Islam, penggunaan lampu jauh yang menyebabkan terganggunya penglihatan pengendara lain termasuk perbuatan yang bertentangan dengan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār*. Oleh karena itu, pelaku wajib menghentikan tindakan tersebut sesuai dengan kaidah:

الضَّرَرُ يُزَالُ[75]

Artinya:

"Kemudaratan harus dihilangkan."

Kaidah ini menegaskan bahwa segala bentuk bahaya yang mengancam keselamatan manusia wajib dicegah dan dihilangkan. Penggunaan lampu jauh secara tidak tepat yang berpotensi membahayakan pengguna jalan lain termasuk kategori kemudaratan yang harus dihindari. Dalam konteks ini, kepatuhan terhadap etika berkendara bukan hanya persoalan kedisiplinan sosial, tetapi juga merupakan kewajiban syar'i yang berkaitan dengan perlindungan hak sesama manusia.

Apabila penggunaan lampu jauh tersebut mengakibatkan kecelakaan lalu lintas, maka pelaku dapat dibebani tanggung jawab berupa *ḍamān* atau kewajiban mengganti kerugian yang diderita korban. Bahkan apabila kecelakaan tersebut menyebabkan kematian atau luka berat, maka perbuatan tersebut dapat dikategorikan sebagai *jināyah* yang berkaitan dengan tindak pidana karena kelalaian (*qatl al-khaṭa'*).[76] Dalam kondisi

[73] Jalāl al-Dīn al-Suyūṭī, Al-Asybāh wa al-Naẓā'ir fī Qawāʿid wa Furūʿ Fiqh al-Syāfiʿiyyah (Beirut: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyyah, 1990), hlm. 87.

[74] Indonesia, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

[75] Al-Zarqā', *Syarḥ al-Qawā'id al-Fiqhiyyah*, h. 165.

[76] Wahbah al-Zuḥailī, *al-Fiqh al-Islāmī wa Adillatuh*, Juz VII (Damaskus: Dār al-Fikr, 2004), h. 555–556

demikian, pelaku tidak hanya memikul tanggung jawab moral di hadapan Allah Swt., tetapi juga memiliki tanggung jawab hukum terhadap korban dan keluarganya.

Sementara itu, dari perspektif hukum positif Indonesia, pelanggaran terhadap ketentuan Pasal 58 dapat dikenakan sanksi sebagaimana diatur dalam Pasal 279 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 berupa pidana kurungan paling lama dua bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00. Selain itu, apabila penyalahgunaan lampu jauh terbukti menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka pelaku dapat dikenakan ketentuan Pasal 310 atau Pasal 311 yang memuat ancaman pidana lebih berat sesuai akibat yang ditimbulkan. Dari perspektif Hukum Islam, sanksi tersebut dapat dikategorikan sebagai bentuk *taʿzīr,* yaitu jenis hukuman yang penentuan bentuk dan kadarnya diserahkan kepada ulil amri atau pemerintah untuk mewujudkan kemaslahatan dan mencegah terjadinya kemudaratan di tengah masyarakat. Oleh karena itu, pidana kurungan maupun denda terhadap pelanggaran penggunaan lampu jauh dapat dipandang sejalan dengan tujuan syariat (*maqāṣid al-syarīʿah*), khususnya dalam menjaga jiwa (*ḥifẓ al-nafs*) dan mencegah terjadinya bahaya bagi pengguna jalan.[77]

Dari uraian tersebut terlihat bahwa hukum Islam dan hukum positif sama-sama menempatkan prinsip kehati-hatian (*precautionary principle*) sebagai kewajiban fundamental bagi setiap pengguna jalan. Dalam perspektif hukum Islam, kewajiban tersebut berakar pada tuntutan syariat untuk menjaga kemaslahatan (*jalb al-maṣāliḥ*) dan menolak kemudaratan (*dar' al-mafāsid*). Setiap individu dituntut untuk mempertimbangkan dampak dari tindakannya terhadap keselamatan dirinya maupun orang lain. Oleh karena itu, penggunaan lampu jauh secara tidak tepat yang berpotensi mengganggu penglihatan pengendara lain tidak hanya dipandang sebagai pelanggaran etika berlalu lintas, tetapi juga sebagai perbuatan yang bertentangan dengan tujuan syariat dalam menjaga jiwa (*ḥifẓ al-nafs*). Dalam konteks ini, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas dapat dipahami sebagai bagian dari pelaksanaan nilai-nilai keislaman yang menekankan tanggung jawab sosial dan penghormatan terhadap hak-hak sesama manusia.

Sementara itu, hukum positif Indonesia mewajibkan setiap pengguna jalan untuk bertindak secara hati-hati dan bertanggung jawab guna mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Kewajiban tersebut merupakan konsekuensi dari fungsi hukum sebagai instrumen perlindungan masyarakat dari berbagai risiko yang dapat mengancam keselamatan jiwa dan harta benda. Oleh karena itu, pelanggaran terhadap ketentuan penggunaan perlengkapan kendaraan, termasuk penyalahgunaan lampu jauh, tidak hanya dipandang sebagai pelanggaran administratif, tetapi juga dapat berkembang menjadi tindak pidana apabila menimbulkan kerugian atau kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian, pengendara muslim sesungguhnya memikul tanggung jawab yang bersifat ganda, yaitu tanggung jawab hukum sebagai warga negara yang wajib mematuhi peraturan perundang-undangan dan tanggung jawab moral-keagamaan sebagai seorang muslim yang berkewajiban menghindarkan diri dari perbuatan yang dapat membahayakan orang lain.

[77] Wahbah al-Zuḥaylī, *al-Fiqh al-Islāmī wa Adillatuhu*, Jil. 7 (Damaskus: Dār al-Fikr, 1989), 531–535; ʿAbd al-Qādir ʿAwdah, *al-Tasyrīʿ al-Jināʾī al-Islāmī Muqāranan bi al-Qānūn al-Waḍʿī*, Jil. 1 (Beirut: Muʾassasah al-Risālah, 1992), 689–694.

Lebih jauh, ketentuan mengenai penggunaan lampu kendaraan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dapat dianalisis melalui perspektif kaidah lā ḍarar wa lā ḍirār untuk mengidentifikasi titik temu maupun perbedaan antara hukum positif dan Hukum Islam dalam mengatur keselamatan berlalu lintas. Meskipun hukum nasional dan Hukum Islam berasal dari sistem normatif yang berbeda, keduanya dapat dibandingkan dalam aspek tujuan dan fungsi pengaturannya, khususnya yang berkaitan dengan upaya menjaga ketertiban sosial, mencegah terjadinya kemudaratan, dan melindungi keselamatan pengguna jalan. Dalam konteks tersebut, kajian ini berupaya menelaah ketentuan hukum positif melalui perspektif kaidah lā ḍarar wa lā ḍirār dan maqāṣid al-syarīʻah guna menilai sejauh mana pengaturannya selaras dengan prinsip pencegahan kemudaratan serta perlindungan terhadap jiwa (*ḥifẓ al-nafs*) dalam Hukum Islam.

Dengan demikian, keselamatan berlalu lintas tidak dapat dipandang semata-mata sebagai persoalan teknis berkendara atau kepatuhan administratif terhadap aturan negara. Keselamatan berlalu lintas merupakan bagian dari upaya mewujudkan kemaslahatan umum yang menjadi tujuan utama syariat Islam. Penggunaan lampu jauh secara bijak, sesuai kondisi dan kebutuhan, merupakan bentuk tanggung jawab sosial yang mencerminkan kesadaran hukum sekaligus kesadaran keagamaan. Sikap tersebut tidak hanya berkontribusi dalam mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas, tetapi juga menjadi wujud nyata pengamalan *maqāṣid al-syarīʻah* dalam kehidupan modern, khususnya dalam aspek perlindungan jiwa (*ḥifẓ al-nafs*) dan perlindungan harta benda (*ḥifẓ al-māl*). Oleh karena itu, peningkatan kesadaran masyarakat mengenai etika penggunaan lampu kendaraan perlu dipandang sebagai bagian dari upaya kolektif untuk mewujudkan budaya berlalu lintas yang aman, tertib, dan berorientasi pada kemaslahatan bersama.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis terhadap penggunaan lampu jauh (high beam) kendaraan bermotor dalam perspektif kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār* serta relevansinya dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut.

Pertama, penggunaan lampu jauh secara tidak tepat, khususnya ketika berhadapan dengan kendaraan dari arah berlawanan atau dalam kondisi yang berpotensi mengganggu penglihatan pengguna jalan lain, merupakan tindakan yang bertentangan dengan prinsip-prinsip hukum Islam. Berdasarkan kaidah *lā ḍarar wa lā ḍirār*, setiap perbuatan yang menimbulkan atau berpotensi menimbulkan bahaya terhadap orang lain wajib dihindari dan dicegah. Penggunaan lampu jauh yang menyebabkan silau dan menurunkan kemampuan visual pengendara lain dapat dikategorikan sebagai bentuk kemudaratan yang nyata karena berpotensi memicu kecelakaan lalu lintas. Dalam perspektif *maqāṣid al-syarīʻah*, tindakan tersebut bertentangan dengan tujuan perlindungan jiwa (*ḥifẓ al-nafs*) dan perlindungan harta (*ḥifẓ al-māl*) yang menjadi bagian dari kebutuhan primer (*al-ḍarūriyyāt*) dalam kehidupan manusia. Oleh karena itu, pelaku berkewajiban menghentikan tindakan tersebut sebagai implementasi kaidah *al-ḍararu yuzāl*. Apabila penyalahgunaan lampu jauh mengakibatkan kerugian, luka-luka, atau bahkan kematian, maka pelaku dapat

dimintai pertanggungjawaban berupa *ḍamān* dan bentuk tanggung jawab hukum lainnya sesuai tingkat akibat yang ditimbulkan.

Kedua, terdapat relevansi yang sangat kuat antara kaidah lā ḍarar wa lā ḍirār dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Kedua regulasi tersebut memiliki orientasi yang sama dengan kaidah fikih tersebut, yaitu mencegah timbulnya kemudaratan melalui pengaturan persyaratan teknis kendaraan, tata cara penggunaan lampu kendaraan, serta pemberian sanksi terhadap pelanggaran yang membahayakan keselamatan pengguna jalan. Dengan demikian, larangan penggunaan lampu jauh secara tidak tepat bukan hanya merupakan kewajiban hukum yang bersumber dari peraturan perundang-undangan, tetapi juga merupakan kewajiban moral dan keagamaan yang memiliki landasan kuat dalam syariat Islam.

Ketiga, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa antara hukum Islam dan hukum positif terdapat titik temu yang signifikan dalam mewujudkan budaya keselamatan berlalu lintas. Keduanya sama-sama mengedepankan prinsip pencegahan kemudaratan, perlindungan jiwa manusia, penghormatan terhadap hak-hak masyarakat, dan pertanggungjawaban atas setiap perbuatan yang merugikan orang lain. Keselarasan tersebut menunjukkan bahwa norma hukum lalu lintas yang berlaku di Indonesia tidak hanya memiliki legitimasi yuridis, tetapi juga sejalan dengan nilai-nilai universal syariat Islam yang bertujuan menciptakan kemaslahatan bagi manusia. Dengan demikian, kepatuhan terhadap aturan lalu lintas tidak dapat dipandang semata-mata sebagai bentuk ketaatan kepada negara, melainkan juga sebagai bagian dari pelaksanaan ajaran Islam dalam kehidupan sosial. Lebih lanjut, penelitian ini menegaskan bahwa keselamatan berlalu lintas merupakan tanggung jawab bersama yang melibatkan kesadaran individu, masyarakat, dan negara. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia menunjukkan bahwa persoalan keselamatan tidak cukup diatasi melalui penegakan hukum semata, tetapi juga memerlukan penguatan kesadaran moral dan keagamaan masyarakat. Dalam konteks masyarakat muslim, pendekatan yang mengintegrasikan nilai-nilai syariat dengan aturan hukum positif berpotensi menciptakan kesadaran hukum yang lebih kuat karena didukung oleh keyakinan agama sekaligus kewajiban sebagai warga negara.

Berdasarkan temuan tersebut, penelitian ini merekomendasikan perlunya penguatan edukasi keselamatan berlalu lintas yang mengintegrasikan perspektif hukum Islam dan hukum positif, khususnya melalui lembaga pendidikan, organisasi kemasyarakatan, dan institusi keagamaan. Materi mengenai etika penggunaan lampu kendaraan, prinsip keselamatan berkendara, serta tanggung jawab hukum dan keagamaan perlu disosialisasikan secara lebih intensif kepada masyarakat. Selain itu, aparat penegak hukum perlu meningkatkan pengawasan dan penindakan terhadap pelanggaran yang berkaitan dengan penggunaan perlengkapan kendaraan yang membahayakan pengguna jalan lain sebagai langkah preventif untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Dengan adanya sinergi antara kesadaran keagamaan, kepatuhan hukum, dan penegakan regulasi yang efektif, diharapkan tercipta budaya berlalu lintas yang aman, tertib, dan berorientasi pada kemaslahatan bersama sesuai dengan tujuan hukum Islam maupun hukum nasional.

DAFTAR PUSTAKA

Al-Qur'an al-Karīm

Buku:

'Awdah, 'Abd al-Qādir. *Al-Tasyrī' al-Jinā'ī al-Islāmī Muqāranan bi al-Qānūn al-Waḍ'ī*. Beirut: Mu'assasah al-Risālah, 1992.

Burnū, Muḥammad Ṣidqī ibn Aḥmad. *Al-Wajīz fī Īḍāḥ Qawā'id al-Fiqh al-Kulliyyah*. Beirut: Mu'assasah al-Risālah, 1996.

Khaṭṭābī, Abū Sulaymān. *Ma'ālim al-Sunan*. Aleppo: al-Maṭba'ah al-'Ilmiyyah, 1932.

Māwardī, Abū al-Ḥasan. *Al-Aḥkām al-Sulṭāniyyah wa al-Wilāyāt al-Dīniyyah*. Kairo: Dār al-Ḥadīts, 2006.

Nawawi, Abu Zakaria Yahya bin Syaraf. *Al-Arba'ūn al-Nawawiyyah*. Kairo: Dār al-Ḥadīts, 2001.

Nawawi, Abu Zakaria Yahya bin Syaraf. *Al-Majmū' Syarḥ al-Muhadzdzab*. Kairo: Maktabah al-'Āṣimah, 1996.

Nawawi, Abu Zakaria Yahya bin Syaraf. *Al-Minhāj Syarḥ Ṣaḥīḥ Muslim ibn al-Ḥajjāj*. Beirut: Dār Iḥyā' al-Turāṡ al-'Arabī, t.t.

Nawawi, Abu Zakaria Yahya bin Syaraf. *Syarḥ al-Arba'īn al-Nawawiyyah*. Kairo: Dār al-Ḥadīts, 2001.

Qaraḍāwī, Yūsuf. *Dirāsah fī Fiqh Maqāṣid al-Syarī'ah bayna al-Maqāṣid al-Kulliyyah wa al-Nuṣūṣ al-Juz'iyyah*. Kairo: Dār al-Syurūq, 2006.

Syāṭibī, Abū Isḥāq. *Al-Muwāfaqāt fī Uṣūl al-Syarī'ah*. Beirut: Dār al-Kutub al-'Ilmiyyah, 1997.

Suyūṭī, Jalāl al-Dīn. *Al-Asybāh wa al-Naẓā'ir fī Qawā'id wa Furū' Fiqh al-Syāfi'iyyah*. Beirut: Dār al-Kutub al-'Ilmiyyah, 1990.

Zarqā', Aḥmad. *Syarḥ al-Qawā'id al-Fiqhiyyah*. Damaskus: Dār al-Qalam, 1989.

Zarqā', Mustafa. *Al-Madkhal al-Fiqh al-'Ām: Al-Fiqh al-Islāmī fī Tsaubihi al-Jadīd*. Damaskus: Dār al-Qalam, 2004.

Zuḥaylī, Wahbah. *Al-Fiqh al-Islāmī wa Adillatuh*. Damaskus: Dār al-Fikr, 2004.

Ibn Kaṡīr, Ismā'īl ibn 'Umar. *Tafsīr al-Qur'ān al-'Aẓīm*. Beirut: Dār al-Kutub al-'Ilmiyyah, 1998.

Ibn Mājah. *Sunan Ibn Mājah*, Kitāb al-Aḥkām, no. 2340.

Ibn Manẓūr, Muḥammad ibn Mukarram. *Lisān al-'Arab*. Beirut: Dār Ṣādir, t.t.

Nujaim, Ibn. *Al-Asybāh wa al-Naẓā'ir 'alā Madzhab Abī Ḥanīfah*. Beirut: Dār al-Kutub al-'Ilmiyyah, 1999.

Rajab al-Ḥanbalī, Ibn. *Jāmi' al-'Ulūm wa al-Ḥikam fī Syarḥ Khamsīn Ḥadīṡan min Jawāmi' al-Kalim*. Beirut: Mu'assasah al-Risālah, 2001.

Kementerian Agama Republik Indonesia. *Al-Qur'an dan Terjemahannya*. Jakarta: Kementerian Agama RI, 2019.

Mālik bin Anas. *Al-Muwaṭṭa'*. Beirut: Dār Iḥyā' al-Turāṡ al-'Arabī, t.t.

Paugh, Ronald L. *Automotive Lighting Functionality and Human Vision Assessment*. Detroit: Automotive Engineering Society, 2018.

Zed, Mestika. *Metode Penelitian Kepustakaan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2018.

Peraturan Perundang-Undangan

Indonesia. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Peraturan Perundang-Undangan:

Indonesia. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 5025.

Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Lembaran Negara RI Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 5317.

Jurnal:

Anderson, Stephen J., dan Ian E. Holliday. "Night Driving: Effects of Glare from Vehicle Headlights on Motion Perception." *Ophthalmic and Physiological Optics* 15, no. 6 (1995).

Bullough, John D. "Glare and Driving Performance at Night: A Review." *Lighting Research & Technology* 33, no. 2 (2001).

Bullough, John D., J. D. Rea, dan Y. Akashi. "Quantification of Discomfort Glare from Outdoor Lighting." *Lighting Research & Technology* 33, no. 2 (2001).

Dingus, Thomas M. "The Impact of Glare and Visual Impairment on Nighttime Transportation Fatalities." *Journal of Safety Research* 44, no. 2 (2013).

Fitriani, dan Wahyuni. "Etika Islam dalam Berlalu Lintas di Era Modern." *Jurnal Al-Mashlahah* 9, no. 2 (2021).

Flannagan, Michael J., dan Michael Sivak. "High-Beam and Low-Beam Headlight Use in the United States: Drivers' Awareness and Behavior." *Transportation Research Part F* 8, no. 4 (2005).

Hartoyo, Lydia Afifah Kamilya, dan Hanifa M. Denny. "Stres Kerja, Kelelahan, dan Kondisi Lalu Lintas terhadap Persepsi Safety Driving pada Pengemudi Ojek Online." *Jurnal Ilmiah Permas* 11, no. 3 (2021).

Mubarok, Ahmad. "Pendekatan Fikih terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Perkotaan." *Jurnal Fikih dan Sosial* 4, no. 1 (2020).

Mulyana, Agung Iman. "Model Perilaku Pengendara Berisiko pada Remaja." *Jurnal Psikologi Integratif* 2, no. 2 (2014).

Nurhaliza, Siti. "Faktor Psikologis Pengemudi dan Hubungannya dengan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas." *Jurnal Keselamatan Transportasi* 6, no. 1 (2022).

Saptarini, Yustina Neni. "Kesadaran Hukum Pengguna Jalan terhadap Keselamatan Berlalu Lintas." *Jurnal Penelitian Hukum De Jure* 21, no. 3 (2021).

Waters, B. R., dkk. "Discomfort Glare from Automotive Lighting: A Review of Visual and Physiological Effects." *Lighting Research & Technology* 39, no. 2 (2007).

Wilson, James Q., dan George L. Kelling. "Broken Windows: The Police and Neighborhood Safety." *The Atlantic Monthly* 249, no. 3 (1982).

Skripsi, Tesis, dan Disertasi:

Azwar, Abdullah. "Analisis Kaidah Lā Ḍarar wa Lā Ḍirār terhadap Penggunaan Knalpot Bising." *Skripsi*. Yogyakarta: UIN Sunan Kalijaga, 2020.

Basri, Hasan. "Kaidah Fikih sebagai Landasan Etika Berkendara di Jalan Raya." *Tesis*. Bandung: UIN Sunan Gunung Djati, 2018.

Marwiyah, Siti. "Implementasi Maqāṣid al-Syarī'ah dalam Legislasi Hukum Lalu Lintas." *Disertasi*. Surabaya: Universitas Airlangga, 2017.