

**MRR No. 392**

## Research Report

# Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal



Kaviyarasu Yellappan  
Ahmad Azad Ab. Rashid  
Roziana Shahril  
Nur Afifah Aisyah Mohmood  
Azmi Awang  
Norainy Othman  
Low Suet Fin  
Siti Zaharah Ishak  
Khairil Anwar Abu Kassim

**M.I.R.O.S**

MALAYSIAN INSTITUTE OF ROAD SAFETY RESEARCH

ASEAN ROAD SAFETY CENTRE

# Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

Kaviyarasu Yellappan  
Ahmad Azad Ab. Rashid  
Roziana Shahril  
Nur Afifah Aisyah Mohmood  
Azmi Awang  
Norainy Othman  
Low Suet Fin  
Siti Zaharah Ishak  
Khairil Anwar Abu Kassim

---

©MIROS, 2021. Hak Cipta Terpelihara.

Diterbitkan oleh:

**Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS)**

Lot 119-135, Jalan TKS 1, Taman Kajang Sentral,  
43000 Kajang, Selangor Darul Ehsan, Malaysia.

Dicetak oleh:

**VISUAL PRINT SDN BHD (186281-A)**

No. 47, 47-1, Jalan Damai Raya 1,  
Alam Damai, 56000 Cheras,  
Kuala Lumpur.

Muka taip: Calibri

Saiz: 11 pt.

#### **PENAFIAN**

Semua hakcipta terpelihara. Sebarang bahagian di dalam buku ini tidak boleh diterbitkan semula, disimpan dalam cara yang boleh dipergunakan lagi atau dengan sebarang cara baik dengan cara elektronik, mekanik, penggambaran semula, perakaman ataupun sebaliknya, tanpa izin terlebih dahulu dari Ketua Pengarah Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia.

## Kandungan

---

|                              | <b>Muka surat</b> |
|------------------------------|-------------------|
| <b>Senarai Jadual</b>        | <b>v</b>          |
| <b>Penghargaan</b>           | <b>vii</b>        |
| <b>Abstrak</b>               | <b>ix</b>         |
| <b>1. Pengenalan</b>         | <b>1</b>          |
| 1.1 Latar Belakang Kajian    | 1                 |
| 1.2 Objektif Kajian          | 3                 |
| 1.2.1 Objektif Umum          | 3                 |
| 1.2.2 Objektif Spesifik      | 3                 |
| 1.3 Skop Kajian              | 3                 |
| 1.4 Kekangan Kajian          | 4                 |
| <b>2. Tinjauan Literatur</b> | <b>5</b>          |
| <b>3. Metodologi</b>         | <b>7</b>          |
| 3.1 Reka Bentuk Kajian       | 7                 |
| 3.1.1 Kajian Kuantitatif     | 7                 |
| 3.2 Lokasi Kajian            | 7                 |
| 3.3 Populasi dan Persampelan | 8                 |
| 3.3.1 Populasi               | 8                 |
| 3.3.2 Sampel                 | 8                 |
| 3.3.3 Teknik Persampelan     | 8                 |
| 3.3.4 Saiz Persampelan       | 8                 |
| 3.4 Instrumen Kajian         | 9                 |
| 3.5 Prosedur                 | 9                 |

## **Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal**

|           |  |           |
|-----------|--|-----------|
| <b>4.</b> | <b>Dapatan Kajian dan Perbincangan</b>                                       | <b>10</b> |
| 4.1       | Demografi  | 10        |
| 4.2       | Tujuan Perjalanan Tanpa Lesen  | 11        |
| 4.3       | Kebarangkalian untuk Mengalami Perkara Negatif Semasa Menunggang Tanpa Lesen | 12        |
| 4.4       | Faktor yang Mempengaruhi Penunggangan Tanpa Lesen                            | 13        |
| 4.5       | Kebarangkalian untuk Ditahan oleh Penguatkuasa                               | 15        |
| <b>5.</b> | <b>Perbincangan dan Cadangan</b>   | <b>16</b> |
|           | <b>Kesimpulan</b>  | <b>18</b> |
|           | <b>Rujukan</b>   | <b>19</b> |

## Senarai Jadual

|          |  | <b>Muka surat</b> |
|----------|--|-------------------|
| Jadual 1 | Lokasi program Satu Komuniti Satu JPJ                    | 7                 |
| Jadual 2 | Demografi responden kajian                               | 10                |
| Jadual 3 | Tujuan perjalanan dibuat buat semasa memandu tanpa lesen | 11                |
| Jadual 4 | Kebarangkalian untuk mengalami perkara negatif           | 13                |
| Jadual 5 | Faktor-faktor yang mempengaruhi penunggangan tanpa lesen | 13                |



## Penghargaan

Para pengarang laporan ini ingin berterima kasih dan memberi penghargaan pada semua individu yang dinyatakan di bawah ini yang terlibat sama ada secara langsung atau tidak langsung dalam menyumbang kepada kejayaan projek ini.

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Dr Low Suet Fin              | Pengarah, Pusat Penyelidikan Perubahan Tingkah Laku<br>Pengguna Jalan Raya |
| Norainy Othman               | Ketua, Unit Pemantapan Pemasaran Sosial dan<br>Pendidikan (SME2)           |
| Nor Fadilah Mohd Soid        | Pegawai Penyelidik, Unit Analisa Tingkah Laku dan<br>Penilaian (BehAV)     |
| Nuura Addina Mohamad         | Pegawai Penyelidik, Unit BehAV   |
| Nuur Sakinah Azman           | Pegawai Penyelidik, Unit BehAV   |
| Mohd Rosli Mohd Noor         | Pembantu Penyelidik, Unit SME2   |
| Siti Hajar Idrus             | Pembantu Penyelidik, Unit SME2   |
| Norazila Edlin Zainal Abidin | Pembantu Penyelidik, Unit SME2   |
| Mohd Shafiq Bahar            | Pembantu Penyelidik, Unit Simulasi Tindak Balas<br>Manusia (HuRaS)         |
| Siti Zaharah Abdul Kodir     | Pembantu Felo Penyelidik, Unit SME2  |
| Tuan Hashim                  | Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ), Putrajaya                                |
| Tuan Zulzaide                | JPJ, Putrajaya   |
| Tuan Lugh                    | JPJ, Kuching   |
| KPP Nuen                     | JPJ, Kuching   |
| Tuan Zunisyam                | JPJ, Sabah   |
| Tuan Hamid                   | JPJ, Sabah   |
| Tuan Zaini Saidi             | JPJ, Kuala Penyu   |





## Abstrak

Pemandu-pemandu yang pernah melalui proses perlesenan memahami kaedah dan rukun ketika memandu di jalan raya. Oleh sebab itulah, sistem pemanduan menjadi lebih lancar dan kurang berlaku konflik. Pemandu tanpa lesen pula boleh menjadi satu (1) ancaman di jalan raya kerana tanpa pemahaman tentang pemanduan yang betul, mereka boleh mengganggu keharmonian dan keseimbangan sistem pemanduan yang mungkin boleh menyebabkan kemalangan jalan raya. Kajian ini dibuat bertujuan untuk mengenal pasti faktor-faktor yang menyebabkan para pemandu membuat keputusan untuk tidak mengambil lesen memandu yang sah. Berdasarkan soal selidik yang telah dijalankan, secara amnya, faktor-faktor yang menyebabkan seseorang itu tidak mengambil lesen memandu yang sah termasuklah kekangan kewangan (contohnya, kos mendapatkan lesen yang mahal), sikap tidak endah ahli keluarga, kewujudan pengangkutan awam sebagai alternatif, tanggapan bahawa proses untuk mendapatkan lesen adalah leceh dan renyah, kedudukan institut memandu yang jauh dari rumah, buta huruf dan kurangnya penguatkuasaan.



## 1. Pengenalan

### 1.1 Latar Belakang Kajian

Pemandu tanpa lesen merupakan satu ancaman kepada keselamatan jalan raya. Pemanduan kenderaan merupakan satu kemahiran yang perlu dikuasai oleh seseorang yang ingin mengendalikan kenderaan. Kemahiran pemanduan kenderaan di atas jalan raya bukan hanya melibatkan penguasaan kemahiran mengendalikan kenderaan tetapi juga kemahiran berinteraksi dengan kenderaan-kenderaan lain. Namun begitu, kewujudan para pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah telah mengganggu keseimbangan tersebut. Ini dapat dibuktikan melalui kajian yang mendapati bahawa para pemandu tanpa lesen memandu yang sah mempunyai kecenderungan untuk melakukan aktiviti berisiko semasa memandu atau menunggang di atas jalan raya (Watson, Armstrong, Wilson, Livingstone, & Barraclough, 2012; Watson, Livingstone, Armstrong, Watson, & Barraclough, 2011).

Selain itu, pemanduan tanpa lesen memandu yang sah juga mengundang dua (2) isu besar dalam keselamatan jalan raya. Pertama, ia melemahkan sistem pelesenan pemandu yang telah dilaksanakan oleh Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) dan kedua, kumpulan ini sering dikaitkan dengan tingkah laku berisiko tinggi (Watson et al., 2012). Justeru, penilaian kemahiran ke atas para pemandu kereta dan penunggang motosikal sebelum mereka dibenarkan untuk memandu di atas jalan raya adalah penting. Penilaian oleh agensi penguatkuasa JPJ tidak boleh dipandang ringan kerana pemanduan tanpa lesen memandu yang sah boleh mengundang risiko bukan sahaja kepada diri mereka sendiri tetapi juga kepada pengguna lain yang tidak bersalah.

Keratan akhbar Harian Metro baru-baru ini melaporkan kesalahan memandu tanpa lesen merupakan kesalahan tertinggi pernah disaman dan ia juga melibatkan penunggang motosikal berkuasa tinggi (Sidek, 2016). Menurut laporan Utusan Online,

## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

pihak Polis Diraja Malaysia (PDRM) telah mengeluarkan 633,209 saman atas kesalahan memandu tanpa lesen bagi tahun 2014 dan 2015 dan lebih memeranjatkan apabila golongan yang berumur 11 hingga 15 tahun (golongan ini belum layak mengambil lesen memandu) turut menerima 16,862 saman sepanjang dua (2) tahun tersebut untuk kesalahan yang sama (Hadzman, 2016).

Menurut komen yang diutarakan oleh seorang pembaca di dalam Utusan Online, beliau menyalahkan Institusi Memandu yang mengenakan caj berlebihan untuk urusan mendapatkan lesen memandu yang berkemungkinan menjadi faktor wujudnya pemandu tanpa lesen yang sah (Forum, 2016). Berdasarkan pada kenyataan JPJ, dianggarkan sekitar 3.5 juta penunggang motosikal tidak memiliki lesen memandu yang sah di negara ini (Khan, 2015). Sekiranya angka ini benar, maka situasi ini amat membimbangkan dan sesuatu perlu dilakukan untuk menangani masalah tersebut.

Satu (1) kajian telah dijalankan di Malaysia pada tahun 2013 oleh Md Isa, Hafeez Ariffin, Mohd Jawi, dan Choon Yeap (2013) untuk mengenal pasti faktor-faktor kemalangan dalam kalangan penunggang motosikal tanpa lesen yang sah. Menurut kajian ini, golongan penunggang yang tidak mempunyai lesen sah adalah kumpulan penunggang muda yang tidak menggunakan topi keledar motosikal, serta pernah terlibat dengan pelanggaran pada waktu malam dan di kawasan luar bandar.

Kajian ini bertindak sebagai permulaan untuk mengenal pasti sejauh mana situasi pemandu tanpa lesen sah wujud di negara ini dengan harapan ia dapat mengawal situasi tersebut. Setelah dikenal pasti faktor-faktor yang menyumbang kepada pemanduan tanpa lesen ini, maka diharap langkah-langkah untuk mengurangkan kadar pemanduan tanpa lesen memandu yang sah dapat diwujudkan bagi menurunkan peratusan pemanduan tanpa lesen memandu yang sah di atas jalan raya.

## 1.2 Objektif Kajian

### 1.2.1 Objektif Umum

Untuk mengenal pasti masalah kewujudan penunggang motosikal tanpa lesen memandu yang sah di Malaysia.

### 1.2.2 Objektif Spesifik

- i. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penunggang motosikal tanpa lesen memandu yang sah
- ii. Mencadangkan langkah-langkah untuk mengurangkan jumlah pemandu kereta dan penunggang motosikal tanpa lesen memandu yang sah di Malaysia

## 1.3 Skop Kajian

Skop projek ini hanya merangkumi penunggang motosikal yang tidak pernah memiliki lesen memandu yang sah. Tiada had umur minimum atau maksimum ditetapkan kepada pemandu dan penunggang yang didapati memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah. Walau bagaimanapun, pengumpulan data untuk kajian hanya dilakukan melalui program Satu Komuniti Satu JPJ (SKSJ); satu program khas yang diwujudkan untuk membantu golongan yang telah berusia 40 tahun dan ke atas untuk mendapatkan lesen memandu yang sah. Pada masa ini, program SKSJ dijalankan di kawasan-kawasan pedalaman dan luar bandar untuk membantu golongan ini mendapatkan lesen memandu yang sah. Tiada agensi penguatkuasaan lain yang terlibat dalam kajian ini.

## 1.4 Kekangan Kajian

Kekangan utama kajian ini adalah penetapan proses pengumpulan data yang hanya melalui program Satu Komuniti Satu JPJ (SKSJ) yang dianjurkan oleh JPJ. Oleh sebab program ini hanya memfokuskan kepada mereka yang berumur 40 tahun dan ke atas sahaja; maka demografi responden dan dapatan kajian juga cenderung kepada golongan dalam lingkungan umur ini sahaja.

## 2. Tinjauan Literatur

Bahagian ini meliputi tinjauan literatur dari pelbagai sumber meliputi hasil dapatan kajian daripada bidang kajian penunggangan tanpa lesen, faktor penunggangan tanpa lesen, corak kemalangan dan pemilikan lesen serta banyak lagi yang berkaitan.

Dalam satu kajian yang dijalankan oleh Ferdosian, Morowatisharifabad, dan Rezaeipandari (2015) di wilayah Isfahn, Iran mendapati bahawa penunggangan motosikal dalam kalangan yang tidak memiliki lesen adalah 74.2% dan secara puratanya umur bagi pengalaman pertama penunggangan motosikal adalah  $\pm 11.97$  dan mempunyai julat umur dari 8 sehingga 17 tahun. Hanya 59.6% daripada penunggang motosikal memiliki motosikal persendirian.

Kebanyakan penunggang motosikal adalah rakan sebaya dalam kalangan remaja dan mereka mengatakan bahawa tujuan penggunaan motosikal hanya untuk aktiviti beriadah dan hiburan. Usia pengalaman pertama menunggang motosikal adalah lebih rendah dalam kalangan penunggang dari kawasan luar bandar berbanding bandar. Namun, penunggang motosikal tanpa lesen adalah tinggi di kawasan bandar berbanding penunggang dari kawasan luar bandar (Ferdosian et al., 2015).

Dalam satu lagi kajian yang dijalankan di Tsu-Hung, Greater Taipei berkaitan dengan umur dan faktor-faktor penyumbang kepada penunggangan motosikal dalam kalangan remaja mendapati lebih daripada 60% mempunyai pengalaman menunggang motosikal sebelum umur 18 tahun iaitu umur untuk mendapatkan lesen menunggang yang sah. Kajian itu juga mendapati responden yang belajar di sekolah tinggi vokasional dan ahli keluarga yang berkemampuan tinggi memiliki motosikal, berkemungkinan menyumbang kepada peningkatan penunggangan motosikal sebelum umur sah untuk mendapatkan lesen. Namun sebaliknya, pengawasan ibu bapa yang tinggi, pemilikan motosikal yang rendah dalam kalangan ahli keluarga, mendiami kawasan Greater Taipei dan



## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

peningkatan pesat perkhidmatan bas di bandar juga dipercayai menyumbang kepada penggunaan motosikal pada usia yang lebih tua (Yeh & Chang, 2009).

Merujuk kepada kaji selidik yang dilakukan oleh Watson (2002) beliau mendapati kumpulan pemandu kereta yang tidak memiliki lesen tidak boleh dilihat sebagai kumpulan yang mempunyai sifat yang sama. Perbezaan yang signifikan wujud dalam kalangan pemandu tanpa lesen dari segi perbezaan demografi, sejarah pemanduan, kesedaran tentang pemanduan tanpa lesen dan tingkah laku semasa memandu tanpa lesen. Terdapat dalam kalangan mereka yang masih terus memandu tanpa lesen yang sah walaupun pernah dikesan memandu tanpa lesen oleh pihak polis. Walaupun ada bukti yang menunjukkan bahawa terdapat segelintir pemandu yang telah didenda cuba memandu dengan lebih berhati-hati semasa memandu tanpa lesen namun ia tidak konsisten dengan aspek tingkah laku mereka yang lain (Watson, 2002).

Tingkah laku yang membahayakan kesihatan seperti (penyalahgunaan alkohol dan tidak menggunakan tali pinggang keledar) didapati lebih ketara dalam kalangan pemandu tanpa lesen yang sah berbanding kumpulan lain melalui kajian yang dijalankan bersama pelajar-pelajar sekolah tinggi Montana (Hanna, Laflamme, Elling, & Möller, 2013). Satu kajian bagi mendapatkan maklumat berkaitan tingkah laku pemanduan responden sebelum mereka mendapatkan lesen memandu yang sah melibatkan sampel seramai 3526 responden yang berumur di antara 15 – 24 tahun telah dilakukan di New Zealand. Terdapat dalam kalangan responden tersebut yang pernah memandu di atas jalan raya lebih daripada 20 kali dan segelintir daripada mereka juga pernah memandu lebih daripada 200 kilometer ketika tidak memiliki lesen memandu yang sah (Begg, Sullman, & Samaranayaka, 2012).

### 3. Metodologi

Kajian ini menggunakan pendekatan metodologi kaedah kuantitatif dengan menggunakan instrumen borang soal selidik.

#### 3.1 Reka Bentuk Kajian

##### 3.1.1 Kajian Kuantitatif

Di dalam kajian kuantitatif ini, data dikumpul menggunakan instrumen borang kaji selidik dan kaedah keratan rentas (*cross-sectional study*), responden kajian hanya akan terlibat dalam kajian untuk sekali sahaja dan tidak melibatkan tindakan susulan berkaitan kajian menggunakan instrumen yang sama. Kajian ini akan mengenal pasti demografik responden dan pemilihan faktor-faktor yang menyebabkan mereka tidak dapat memiliki lesen memandu yang sah berdasarkan teori tingkah laku terancang (*theory of planned behavior*).

#### 3.2 Lokasi Kajian

Lokasi kajian adalah mengikut tarikh program SKSJ yang telah ditetapkan oleh JPJ negeri. Sepanjang kajian ini terdapat lima (5) lokasi yang menjalankan program SKSJ untuk penunggang motosikal. Lokasi program adalah seperti jadual di bawah:

**Jadual 1** Lokasi program Satu Komuniti Satu JPJ

| Bil. | Zon     | Negeri          | Daerah       |
|------|---------|-----------------|--------------|
| 1.   | Tengah  | Negeri Sembilan | Port Dickson |
| 2.   | Timur   | Pahang          | Pekan        |
| 3.   | Selatan | Johor           | Batu Pahat   |

## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

|    |         |         |             |
|----|---------|---------|-------------|
| 4. | Sabah   | Sabah   | Kuala Penyu |
| 5. | Sarawak | Sarawak | Serikin     |

### 3.3 Populasi dan Persampelan

#### 3.3.1 Populasi

Populasi kajian ini adalah semua rakyat Malaysia yang menunggang di atas jalan raya tanpa lesen yang sah.

#### 3.3.2 Sampel

Sampel kajian ini ialah para pemandu dan penunggang motosikal yang tidak memiliki lesen memandu yang sah dan dipilih untuk menyertai program Satu Komuniti Satu JPJ (SKSJ).

#### 3.3.3 Teknik Persampelan

Teknik persampelan kajian ini melibatkan kaedah persampelan mudah (*convenient*) dan bertujuan (*purposive*). Hal ini kerana golongan pemandu dan penunggang yang tidak memiliki lesen yang sah amat sukar untuk dicari. Justeru, semua responden program SKSJ dilibatkan untuk menyertai kajian ini secara sukarela untuk mendapatkan sampel yang sesuai agar ia dapat memenuhi keperluan kajian.

#### 3.3.4 Saiz Persampelan

Berdasarkan cadangan jadual persampelan *Krejcie and Morgan*, saiz sampel seramai 384 adalah mencukupi untuk kajian peringkat nasional ini. Sekurang-kurangnya seramai 400 orang penunggang motosikal tanpa lesen diperlukan untuk kajian ini.

### 3.4 Instrumen Kajian

Instrumen untuk kajian ini telah diadaptasi daripada satu kajian berkaitan penunggangan tanpa lesen di Australia (Watson et al., 2012). Kandungan asal borang soal selidik tersebut telah diubah suai mengikut keperluan kajian, bahasa dan budaya di Malaysia.

### 3.5 Prosedur

Prosedur pengumpulan data dijalankan di lima (5) zon terpilih di seluruh negara. Tiga (3) zon dari Semenanjung Malaysia melibatkan zon tengah, zon selatan dan zon timur, manakala dua (2) zon lagi dipilih daripada Malaysia Timur melibatkan satu (1) masing-masing dari Sabah dan Sarawak. Pengumpulan data dijalankan semasa program SKSJ yang dilaksanakan oleh pihak Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) Malaysia. Perancangan dan pelaksanaan program tersebut di zon-zon yang terpilih, adalah mengikut perancangan asal JPJ negeri masing-masing. Pihak MIROS menyertai program-program tersebut mengikut ketetapan hari dan masa yang telah ditetapkan oleh JPJ. Penglibatan dalam kaji selidik adalah secara sukarela.

## 4. Dapatan Kajian dan Perbincangan

### 4.1 Demografi

Jadual 2 di bawah adalah maklumat berkaitan dengan demografi responden kajian. Seramai 553 responden telah mengambil bahagian dalam kajian ini. Maklumat demografi merangkumi jantina, bangsa, pendidikan, kekerapan menunggang tanpa lesen dan tempoh memandu tanpa lesen. Penyertaan responden wanita dalam SKSJ sedikit lebih tinggi berbanding responden lelaki namun perbezaan taburan jantina tidaklah begitu ketara. Penyertaan responden dalam kalangan kaum Melayu adalah tertinggi diikuti penyertaan daripada kaum pribumi Sabah dan Sarawak. Dari aspek pendidikan, hanya sekitar 2% sahaja yang mendapat pendidikan di tahap STPM dan ke atas. Hampir 70% responden pernah menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dengan kekerapan menunggang motosikal melebihi sekali dalam seminggu dan 25% daripada responden pernah memandu tanpa lesen untuk tempoh melebihi 60 jam setiap bulan.

**Jadual 2** Demografi responden kajian

| Perkara    | N   | %                |      |
|------------|-----|------------------|------|
| Jantina    | 553 | Lelaki           | 47.9 |
|            |     | Perempuan        | 52.1 |
| Bangsa     | 528 | Melayu           | 58.7 |
|            |     | Cina             | 1.7  |
|            |     | India            | 4.7  |
|            |     | Lain-lain        | 34.8 |
| Pendidikan | 462 | STPM dan ke atas | 1.7  |

## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

|  |     |                             |      |
|--|-----|-----------------------------|------|
|  |     | SPM dan ke bawah            | 98.3 |
| Kekerapan menunggang tanpa lesen         | 543 | > Sekali dalam seminggu     | 71.6 |
|  |     | Sekali seminggu             | 18.2 |
|  |     | Sekali sebulan              | 5.0  |
|  |     | Sekali dalam tempoh 6 bulan | 0.7  |
|  |     | Sekali setahun              | 4.4  |
| Tempoh memandu tanpa lesen dalam sebulan | 527 | Kurang dari 60 jam sebulan  | 75.7 |
|  |     | Lebih dari 60 jam sebulan   | 24.3 |

### 4.2 Tujuan Perjalanan Tanpa Lesen

Bahagian ini merangkumi soalan-soalan yang ditanya mengenai tujuan perjalanan yang dibuat semasa tempoh pemanduan tanpa lesen. Jadual 3 di bawah menunjukkan tujuan perjalanan yang kerap dibuat responden kajian. Kekerapan responden kajian menunggang motosikal tanpa lesen adalah untuk pergi balik bekerja dan ke kedai. Seterusnya, perjalanan sering dibuat untuk menghantar dan mengambil anak dari sekolah dan sebahagian daripadanya disebabkan keperluan bekerja.

**Jadual 3** Tujuan perjalanan yang dibuat semasa memandu tanpa lesen

| Bil. | Pernyataan   | N   | Selalu | Kadang-kadang | Jarang | Tidak pernah |
|------|--|-----|--------|---------------|--------|--------------|
|      |  |     | %      | %             | %      | %            |
| 1    | Untuk pergi dan balik kerja                                      | 543 | 60.8   | 7.0           | 3.1    | 29.1         |
| 2    | Untuk ke tempat di mana anda boleh mendapatkan pengangkutan awam | 528 | 12.5   | 13.3          | 17.8   | 56.4         |
| 3    | Sebahagian daripada keperluan bekerja                            | 534 | 30.5   | 12.5          | 7.5    | 49.4         |
| 4    | Untuk pergi ke kedai   | 543 | 55.4   | 15.8          | 9.0    | 19.7         |

### Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

|    |   |     |      |      |      |      |
|----|---|-----|------|------|------|------|
| 5  | Untuk menghantar dan mengambil anak-anak dari sekolah | 534 | 33.9 | 10.1 | 9.7  | 46.3 |
| 6  | Untuk beriadah/bersukan                               | 537 | 16.6 | 14.7 | 15.6 | 53.1 |
| 7  | Untuk berjumpa kawan/keluarga                         | 539 | 28.6 | 23.4 | 15.4 | 32.3 |
| 8  | Semasa kecemasan                                      | 537 | 22.0 | 13.6 | 25.1 | 39.3 |
| 9  | Sekadar hanya untuk memandu                           | 537 | 15.5 | 14.7 | 19.6 | 50.3 |
| 10 | Untuk pergi ke sekolah/pulang ke rumah                | 533 | 20.1 | 8.3  | 11.3 | 60.4 |
| 11 | Untuk pergi ke aktiviti ko-kurikulum di sekolah       | 535 | 10.5 | 7.1  | 7.5  | 75.0 |
| 12 | Semasa ibu bapa tiada di rumah                        | 533 | 10.3 | 6.9  | 7.9  | 74.9 |
| 13 | Sewaktu bercuti                                       | 534 | 22.1 | 8.6  | 10.3 | 59.0 |

### 4.3 Kebarangkalian untuk Mengalami Perkara Negatif Semasa Menunggang Tanpa Lesen

Jadual 4 di sebelah menunjukkan kebarangkalian untuk mengalami perkara-perkara yang tidak diingini semasa penunggangan tanpa lesen memandu yang sah. Lebih separuh daripada responden menyatakan terdapat kebarangkalian yang tinggi untuk ditangkap oleh pihak penguatkuasa sekiranya mereka tidak memakai topi keledar semasa menunggang motosikal. Para responden kajian juga menyatakan kebarangkalian adalah tinggi untuk ditangkap kerana menunggang tanpa lesen yang sah. Ini secara tidak langsung menunjukkan bahawa majoriti responden mempunyai perasaan bersalah dan khuatir ditangkap memandu tanpa lesen.

**Jadual 4** Kebarangkalian untuk mengalami perkara negatif

| Bil. | Penyataan                                       | Rendah (%) | Antara rendah dan tinggi (%) | Tinggi (%) |
|------|---|------------|------------------------------|------------|
| 1    | Ditangkap memandu tanpa lesen                   | 29.8       | 17.9                         | 52.3       |
| 2    | Terlibat dalam kemalangan kenderaan             | 31.9       | 20.9                         | 47.2       |
| 3    | Ditangkap sekiranya tidak memakai topi keledar  | 30.7       | 16.1                         | 53.1       |
| 4    | Ditangkap gambar oleh kamera perangkap had laju | 41.5       | 19.0                         | 39.5       |

#### 4.4 Faktor yang Mempengaruhi Penunggangan Tanpa Lesen

Jadual 5 di bawah menunjukkan maklum balas responden apabila ditanya tentang faktor-faktor yang mempengaruhi penunggangan motosikal tanpa lesen memandu yang sah. Faktor kewangan mungkin menjadi punca utama penunggangan tanpa lesen diteruskan kerana tidak mampu untuk mendapatkan ujian lesen yang sah. Faktor lain ialah masalah keluarga yang mempunyai sikap tidak peduli bagi memastikan ahli keluarganya layak mendapatkan lesen memandu. Hal ini telah menggalakkan penunggangan tanpa lesen kerana ahli keluarga tidak mengendahkan tingkah laku mereka.

Faktor kenderaan awam, juga boleh menggalakkan lagi penunggangan motosikal tanpa lesen kerana pengangkutan awam yang mempunyai akses terhad ke kawasan terpencil dan masalah tambang awam yang terlalu mahal menggalakkan penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah.

**Jadual 5** Faktor-faktor yang mempengaruhi penunggangan tanpa lesen

| Bil. | Penyataan  | Rendah (%) | Antara rendah dan tinggi (%) | Tinggi (%) |
|------|--|------------|------------------------------|------------|
| 1    | Akses kepada kemudahan pengangkutan awam adalah terhad | 38.3       | 20.0                         | 41.7       |
| 2    | Tambang kenderaan awam adalah terlalu mahal            | 30.5       | 16.5                         | 53.0       |



### Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

|    |  |      |      |      |
|----|--|------|------|------|
| 3  | Desakan ahli keluarga yang tidak tahu memandu/menunggang   | 41.9 | 22.7 | 35.4 |
| 4  | Tiada sesiapa yang bertanya sama ada saya mempunyai lesen memandu sebelum membonceng/menumpang saya                        | 43.6 | 24.8 | 31.6 |
| 5  | Memandu/menunggang untuk perjalanan dekat (< 1 km) sahaja  | 37.5 | 20.0 | 42.5 |
| 6  | Dianggap wira apabila memandu/menunggang tanpa lesen   | 47.7 | 14.3 | 37.9 |
| 7  | Proses mendapatkan lesen adalah terlalu leceh  | 25.5 | 20.0 | 54.5 |
| 8  | Ahli keluarga tidak kisah untuk saya mengambil lesen   | 37.2 | 17.4 | 45.4 |
| 9  | Kos mendapatkan lesen memandu adalah mahal   | 25.8 | 14.5 | 59.6 |
| 10 | Pihak penguatkuasa kurang kelihatan di kawasan saya memandu/menunggang   | 38.8 | 29.5 | 31.8 |
| 11 | Kesukaran untuk membaca melemahkan semangat saya untuk mendapatkan lesen memandu   | 41.9 | 21.3 | 36.9 |
| 12 | Tidak dapat melepasi ujian buta warna semasa tapisan   | 46.6 | 20.9 | 32.5 |
| 13 | Kegagalan saya mendapatkan lesen memandu setelah mencuba beberapa kali membuat saya untuk terus sahaja memandu tanpa lesen | 48.7 | 18.6 | 32.7 |
| 14 | Kebebasan memandu tanpa perlu memperbaharui lesen memandu  | 48.2 | 25.6 | 26.2 |
| 15 | Ibu bapa membenarkan penggunaan kenderaan  | 41.9 | 27.4 | 30.6 |
| 16 | Pengaruh rakan sebaya yang membawa kenderaan ke sekolah  | 43.3 | 24.5 | 32.2 |
| 17 | Kebebasan menggunakan kenderaan ahli keluarga tanpa kebenaran  | 44.4 | 23.9 | 31.7 |

### Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

|    |   |      |      |      |
|----|---|------|------|------|
| 18 | IM di kawasan kediaman saya tidak mempunyai fasiliti lengkap                          | 41.9 | 23.8 | 34.3 |
| 19 | Jarak IM jauh dari rumah saya   | 31.8 | 18.4 | 49.8 |
| 20 | Ketiadaan pengangkutan lain ke sekolah membuatkan saya memandu/menunggang tanpa lesen | 34.2 | 18.3 | 47.5 |
| 21 | Tiada tindakan daripada pihak sekolah apabila saya memandu/menunggang ke sekolah      | 40.3 | 17.9 | 41.8 |
| 22 | Masalah kewangan untuk mendapatkan lesen memandu                                      | 19.1 | 13.7 | 67.2 |

#### 4.5 Pengalaman Ditahan oleh Pihak Penguatkuasa

78.2% daripada para responden menyatakan bahawa mereka tidak pernah ditahan oleh pihak penguatkuasa sepanjang menunggang motosikal tanpa lesen. Hanya 21.8% yang menyatakan mereka pernah ditahan.

## 5. Perbincangan dan Cadangan

Secara umumnya, faktor kewangan, keluarga, pengangkutan awam, proses mendapatkan lesen dan kadar literasi merupakan antara faktor yang mempengaruhi penunggangan tanpa lesen.

Faktor-faktor kewangan yang menggalakkan seseorang itu kekal menunggang tanpa lesen termasuklah kos mendapatkan lesen yang mahal dan masalah sosioekonomi responden yang tidak stabil. Selain itu, sikap ahli keluarga yang tidak ambil peduli tentang penunggangan tanpa lesen juga menyumbang kepada tingkah laku tersebut. Dapatan ini juga selari dengan kajian yang telah dijalankan oleh Yeh dan Chang (2009). Yeh dan Chang (2009) juga melaporkan bahawa peningkatan kepadatan bas meningkatkan penunggangan tanpa lesen di Taiwan. Kajian ini turut menyokong perkara ini kerana dapatan menunjukkan akses yang terhad kepada pengangkutan awam juga menggalakkan penunggangan tanpa lesen di Malaysia.

Di samping itu, para responden juga melaporkan bahawa proses mendapatkan lesen yang leceh turut mendorong kepada penunggangan tanpa lesen. Walau bagaimanapun, mereka mengakui bahawa masalah kelengkapan fasiliti institut memandu di kawasan kediaman mereka bukanlah salah satu (1) faktor dalam masalah tersebut.

Daripada faktor-faktor tersebut, masalah kewangan berkemungkinan merupakan faktor penolak yang terbesar. Justeru, adalah logik jika cadangan penurunan kos pelesenan diutarakan. Namun, sebelum ianya dilaksanakan, satu (1) kajian yang lebih mendalam dan menyeluruh merangkumi aspek ekonomi dan kemampuan penunggang tersebut harus dilakukan terlebih dahulu untuk mengesahkan masalah ini dengan cara lebih empirikal dan objektif.

Selain itu, kebanyakan penunggang tanpa lesen yang menyertai kajian ini juga melaporkan bahawa berdasarkan pengalaman, mereka tidak pernah ditahan oleh pihak

### Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

penguatkuasa. Faktor penguatkuasaan yang kurang meluas ini menjadi salah satu (1) faktor penggalak kepada penunggangan tanpa lesen dalam kalangan mereka. Jika mereka pernah disaman, mereka berasakan tiada keperluan untuk mereka membayar saman tersebut memandangkan mereka bukan sebahagian daripada sistem yang sah, iaitu tiada lesen yang boleh ditarik dan tiada mata demerit yang boleh dikenakan. Walaupun pihak berkuasa boleh memanggil mereka, namun perkara tersebut jarang sekali berlaku. Oleh itu, daripada kajian ini, satu (1) cadangan yang boleh dipertimbangkan adalah aspek penguatkuasaan yang perlu lebih luas, menyeluruh dan kesan sebarang tindakan penguatkuasaan haruslah lebih cepat dan telus.

## 6. Kesimpulan

Program SKSJ merupakan satu (1) program yang dibuat untuk mengurangkan jumlah penunggang tanpa lesen di Malaysia. Namun, program ini terhad kepada sekumpulan penunggang yang memenuhi syarat umur melebihi 40 tahun untuk melayakkan mereka menyertai program SKSJ ini. Inisiatif ini sedikit sebanyak boleh mengurangkan penunggangan tanpa lesen. Namun begitu, untuk mengatasi masalah sebenar penunggang tanpa lesen yang sah, ia memerlukan kos, tenaga dan masa yang banyak.

Untuk memahami masalah penunggangan tanpa lesen dengan lebih holistik, kajian akan datang perlulah meneroka julat umur yang lebih luas meliputi mereka yang berumur 18 sehingga 40 tahun. Hal ini kerana keadaan dan keperluan sosial mereka tidak sama dengan responden kajian ini yang lebih dewasa. Justeru, adalah tidak mustahil jika terdapat faktor yang didapati daripada kajian ini tidak relevan kepada penunggang yang lebih muda. Malah kemungkinan juga terdapat faktor-faktor baharu yang memberi pengaruh utama kepada penunggang tanpa lesen yang sah dalam kalangan golongan yang lebih muda.

## Rujukan

- Begg, D., Sullman, M., & Samaranayaka, A. (2012). The characteristics of young pre-licensed drivers: Evidence from the New Zealand Drivers Study. *Accident Analysis & Prevention, 45*, 539–546. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.09.006>
- Ferdosian, Z., Morowatisharifabad, M. A., & Rezaeipandari, H. (2015). Unlicensed motorcycling of high school adolescents in Dehaghan county (Isfahan Province of Iran). *Accident Analysis & Prevention, 75*, 211–216. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2014.12.002>
- Forum. (2016). Caj sekolah memandu terlampau tinggi. *Utusan Online*, p. 1. Retrieved from <http://www.utusan.com.my/rencana/forum/caj-sekolah-memandu-terlampau-tinggi-1.199333>
- Hadzman, M. (2016). 201,686 saman memandu tanpa lesen. *Utusan Online*, p. 1. Retrieved from <http://www.utusan.com.my/berita/nasional/201-686-saman-memandu-tanpa-lesen-1.194427>
- Hanna, C. L., Laflamme, L., Elling, B., & Möller, J. (2013). Unlicensed driving and other related health risk behaviors: A study of Montana high school students. *Accident Analysis & Prevention, 54*, 26–31. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.01.013>
- Hasselberg, M., & Laflamme, L. (2009). How do car crashes happen among young drivers aged 18-20 years? Typical circumstances in relation to license status, alcohol impairment and injury consequences. *Accident Analysis & Prevention, 41*(4), 734–738. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.03.012>
- Khan, F. (2015, June 10). Ramainya bermotosikal tanpa lesen. *Sinar Online*. Retrieved from <http://www.sinarharian.com.my/kolumnis/farush-khan/ramainya-bermotosikal-tanpa-lesen-1.399496>

- Limrick, K. J., & Masten, S. V. (2014). Randomized trial of an official contact letter intended to increase proper licensure among unlicensed motorcycle owners. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 23(March 2014), 165–172. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2014.02.001>
- Md Isa, M. H., Hafeez Ariffin, A., Mohd Jawi, Z., & Choon Yeap, T. (2013). Factors contributing to crash involvement of unlicensed motorcycle riders in Malaysia. *Jurnal Teknologi (Sciences and Engineering)*, 65(2), 61–66. <https://doi.org/10.11113/jt.v65.2192>
- Reeder, A. I., Chalmers, D. J., & Langley, J. D. (1995). Young on-road motorcyclists in New Zealand: Age of licensure, unlicensed riding, and motorcycle borrowing. *Inj Prev*, 1(2), 103–108. <https://doi.org/10.1136/ip.1.2.103>
- Sidek, M. H. (2016). Lokek ambil lesen. *Harian Metro*. Retrieved from <http://www.hmetro.com.my/node/125902?platform=hootsuite>
- Watson, B. (2002). A survey of unlicensed driving offenders. *Road Safety Research, Policing and Education Conference*, 181–190. Retrieved from <http://www.dol.wa.gov/about/docs/UnlicensedDriverStudy.pdf>
- Watson, B. (2004). *How effective is deterrence theory in explaining driver behaviour: A case study of unlicensed driving*. In *Proceedings Road Safety Research, Policing and Education Conference*. Perth, WA.
- Watson, B., Armstrong, K., Wilson, A., Livingstone, K., & Barraclough, P. (2012). *An examination of the factors contributing to unlicensed driving*. Report to Queensland Department of Transport and Main Roads. Retrieved from <http://eprints.qut.edu.au/83538/>
- Watson, B., Livingstone, K., Armstrong, K., Watson, A., & Barraclough, P. (2011). *Profiling unlicensed drivers and riders in Queensland*. Report to Queensland Department of Transport and Main Roads. Retrieved from <http://eprints.qut.edu.au/83540/>

- Watson, B., & Steinhardt, D. (2006). *A comparison of the crash involvement of unlicensed motorcycle riders and unlicensed drivers in Queensland*. Proceedings of the 2006 Australasian Road Safety, Research Policing & Education Conference (Peer reviewed papers). Brisbane: Queensland Transport.
- Watson, B., Tunnialiff, D., White, K., Schonfeld, C., & Hyde, M. (2012). Understanding the factors influencing safe and unsafe motorcycle rider intentions. Retrieved from [https://www.researchgate.net/publication/27466779\\_A\\_comparison\\_of\\_the\\_crash\\_involvement\\_of\\_unlicensed\\_motorcycle\\_riders\\_and\\_unlicensed\\_drivers\\_in\\_Queensland](https://www.researchgate.net/publication/27466779_A_comparison_of_the_crash_involvement_of_unlicensed_motorcycle_riders_and_unlicensed_drivers_in_Queensland)
- Watson, B., White, K., & Wishart, D. (2007). *Psychological and social factors influencing motorcycle rider intentions and behaviour*. Center for Accident Research and Road Safety Queensland University of Technology.
- Yeh, T. H., & Chang, H. L. (2009). Age and contributing factors to unlicensed teen motorcycling. *Safety Science*, 47(1), 125–130. Retrieved from <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.02.002>







## Research Report

# Faktor Pemanduan Tanpa Lesen yang Sah dalam Kalangan Penunggang Motosikal

Designed by: MIROS



### Malaysian Institute of Road Safety Research

Lot 125-135, Jalan TKS 1, Taman Kajang Sentral  
43000 Kajang, Selangor Darul Ehsan

**Tel:** +603 8924 9200 **Fax:** +603 8733 2005

**Website:** [www.miros.gov.my](http://www.miros.gov.my) **E-mail:** [dg@miros.gov.my](mailto:dg@miros.gov.my)