

KENYATAAN MEDIA
INSTITUT PENYELIDIKAN KESELAMATAN JALAN RAYA
MALAYSIA (MIROS)
BERKAITAN ISU LESEN MEMANDU TANPA MENGIKUT PROSEDUR
(LESEN TERBANG)

Kajang, 14 September – Lesen memandu yang diperolehi tanpa mengikut prosedur, atau lebih dikenali sebagai ‘lesen terbang’, bukanlah sesuatu yang baharu dan ia sering tenggelam timbul dari masa ke masa. Ia juga dirujuk sebagai “lesen kedai kopi”, “lesen gerenti lulus” dan sebagainya. Ada pelbagai cara pernah didedahkan dan sistem pelesenan yang ada pada hari ini lolos disebabkan kemahuan daripada pihak yang berkehendakkan lesen dan diambil kesempatan itu oleh mereka yang tahu untuk menembusi prosedur pelesenan. Kebal atau tidak sistem pada hari ini bukan persoalan utama kerana perkara pokok adalah integriti di kalangan rakyat yang secara amnya adalah pengguna jalan raya.

Memandu atau menunggang dengan menggunakan lesen tanpa mengikut prosedur ini adalah seumpama memandu atau menunggang di jalan raya tanpa mempunyai lesen. Kajian MIROS tentang faktor penunggangan tanpa lesen yang dijalankan pada tahun 2016 di kalangan penunggang motosikal mendapati bahawa terdapat beberapa faktor di sebalik penunggangan tanpa lesen. Seramai 78% responden melaporkan bahawa mereka tidak pernah ditahan oleh penguatkuasa, manakala 67% melaporkan bahawa mereka tidak mengambil lesen disebabkan oleh masalah kewangan. Yuran yang mahal merupakan faktor penunggangan tanpa lesen bagi 60% responden sementara 55% responden melaporkan



bahawa prosedur perlesenan yang rumit merupakan faktor mereka menunggang tanpa lesen.

Dalam suatu kajian kebolehkawalan kenderaan di kalangan pemandu baharu yang dijalankan oleh MIROS dan UKM mendapati, memperolehi lesen memandu dianggap oleh sesetengah orang sebagai “suatu pencapaian dalam hidup” dan mungkin hanya berlaku sekali dalam seumur hidup jika seseorang itu tidak berminat untuk ke tahap yang lebih tinggi atau bergelar pemandu profesional kenderaan awam atau komersil. Jika laluan asas ini dicurangi, maka individu yang mengelak atau menipu tidak dapat dipastikan kompetensi mereka untuk mengendalikan kenderaan bermotor di jalan raya. Ini adalah satu ancaman yang jelas dan tidak adil kepada pengguna yang lain.

Mereka yang mempunyai lesen dengan cara yang sah akan melalui tiga fasa pembelajaran dan latihan – Kurikulum Pendidikan Pemandu (KPP) 01 iaitu kelas teori; KPP 02 untuk amali di litar; dan KPP 03 untuk amali di jalan raya. Penutup kepada pakej latihan ini adalah pengujian di peringkat Institut Memandu (IM) oleh pengajar bertauliah menguji dan seterusnya ujian akhir yang menentukan kelulusan untuk mendapatkan lesen oleh pegawai bertauliah menguji Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ). Tempoh percubaan juga dikenakan selama dua tahun sebelum seseorang pemandu itu bergelar pemandu kompeten. Ini merujuk kepada pelekat “P” untuk pemandu percubaan yang harus dilekat di kenderaan sebagai penanda atau simbolik bahawa “saya masih baru” atau “bantu lindungi saya”.

Kerangka pelesenan bukan dibuat sembarangan dan ini mungkin dianggap remeh oleh sesetengah pihak. Asas saintifik dari sudut pembelajaran adalah tulang belakang KPP. Taksonomi pembelajaran dan tahap-tahapnya telah ditentukan oleh jawatankuasa khas yang rata-rata terdiri daripada pegawai JPJ dan MIROS. Menggunakan asas taksonomi Bloom, KPP 01 mewakili sektor pengetahuan (*knowledge*), KPP 02 mewakili sektor psikomotor (*psychomotor*) dan KPP 03 mewakili pembentukan sikap (*affective*). Justeru, satu definisi telah ditetapkan yang mana ianya dirujuk sebagai **Definisi Pemandu Selamat**, seperti berikut: **“Pemandu yang berpengetahuan dan kompeten dalam pemanduan yang selamat serta sentiasa mengamalkan budaya keselamatan di jalan raya”**. Terdapat tiga kata kunci di dalam definisi tersebut yang merujuk kepada taksonomi pembelajaran Bloom.

Magnitud berkenaan isu ‘lesen terbang’ ini sedang diperincikan oleh pihak berkuasa. Kesan negatif timbul di jalan raya kerana ada peratusan pemandu ‘lesen terbang’ ini yang mempunyai pemahaman atau disiplin yang berbeza dari cara pemanduan sebenar. Mereka akan cenderung untuk memandu atau menunggang mengikut cara kesukaan mereka dan ini lambat laun boleh mempengaruhi pemandu-pemandu dan penunggang-penunggang lain di jalan raya. Seterusnya ia bakal mewujudkan sikap pemanduan yang berbahaya dan mementingkan diri sendiri. Oleh yang demikian, inisiatif pihak berkuasa dalam membendung ‘lesen terbang’ ini amatlah dialu-alukan bagi mengelakkan lebih banyak kemalangan dan kejadian yang tidak diingini di jalan raya.

Domain Fasa Latihan	Kognitif: Kod Lalu Lintas (K1); Pemanduan Selamat (K2); Selenggara Kenderaan (K3); Peralatan Keselamatan (K4); Kesalahan & Sistem KEJARA (K5)	Psikomotor: Kawalan & Olah gerak (P1); Jangkaan & Tafsiran Risiko (P2); Kedudukan Kenderaan & Tafsiran Sesuai (P3); Rutin Selamat (P4); Bantuan Kecemasan (P5)	Afektif: Budaya Utamakan Keselamatan (A1); Tanggungjawab Sosial (A2); Disiplin Kendiri (A3); Nilai-nilai Murni (A4)
BAHAGIAN I (KPP-01) Teori	TAHAP 2 (Pemahaman) TAHAP 3 (Aplikasi)	<i>Tidak Berkenaan</i>	 MERENTASI SEMUA BAHAGIAN LATIHAN DITETAPKAN (MINIMUM) PADA TAHAP 3 (Penghargaan) 
BAHAGIAN II (KPP-02) Amali di Litar	<i>Tidak Berkenaan</i>	TAHAP 3 (Respon Terpimpin)	
BAHAGIAN III (KPP-03) Amali di Jalan	<i>Tidak Berkenaan</i>	TAHAP 4 (Mekanisme) TAHAP 5 (Respon Tampak yang Kompleks)	

Rajah 1: Komponen didalam Kurikulum Pendidikan Pemandu (KPP)

###

Dikeluarkan oleh:

Unit Korporat dan Pengurusan Ilmu

Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS)

14 September 2018