

**MRR No. 339**

## Research Report

# Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal



Noradrenalina Isah  
Nor Fadilah Mohd Soid  
Ahmad Azad Ab. Rashid  
Low Suet Fin  
Mohd Firdaus Mohd Siam  
Khairil Anwar Abu Kassim

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

MALAYSIAN INSTITUTE OF ROAD SAFETY RESEARCH

ASEAN ROAD SAFETY CENTRE

# **Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

Noradrenalina Isah

Nor Fadilah Mohd Soid

Ahmad Azad Ab. Rashid

Low Suet Fin

Mohd Firdaus Mohd Siam

Khairil Anwar Abu Kassim



---

© MIROS, 2020. Hak Cipta Terpelihara.

Diterbitkan oleh:

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

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

Perpustakaan Negara Malaysia

Data Pengkatalogan-dalam-Penerbitan

Noradrenalina Isah

Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu  
Kereta dan Penunggang Motosikal/ Noradrenalina Isah, Nor Fadilah Mohd  
Soid, Ahmad Azad Ab. Rashid, Low Suet Fin, Mohd Firdaus Mohd Siam,  
Khairil Anwar Abu Kassim.

(Research Report; MRR No. 339)

ISBN 978-967-2078-86-9

1. Automobile drivers--Research--Malaysia.

2. Drivers' licenses--Research--Malaysia.

3. Traffic safety--Research--Malaysia.

4. Government publications--Malaysia

I. Nor Fadilah Mohd. Soid. II. Ahmad Azad Ab. Rashid.

III. Low, Suet Fin. IV. Mohd Firdaus Mohd Siam.

V. Khairil Anwar Abu Kassim.

VI. Judul. VII. Siri.

363.120720595

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 hak terpelihara. Sebarang bahagian dalam laporan ini tidak boleh digunakan, diterbitkan semula atau disiarkan dalam apa jua bentuk atau cara, sama ada dengan cara elektronik atau mekanikal, termasuk rakaman atau penggunaan apa-apa cara lain yang boleh diperolehi semula tanpa kebenaran bertulis daripada pihak MIROS. Sebarang pendapat atau kesimpulan dalam laporan ini mungkin tertakluk kepada penilaian semula sekiranya terdapat maklumat tambahan atau berlaku sebarang penyelidikan pada masa akan datang.

## Kandungan

---

	<b>Muka surat</b>
<b>Senarai Jadual</b>	<b>v</b>
<b>Senarai Rajah</b>	<b>vi</b>
<b>Penghargaan</b>	<b>vii</b>
<b>Abstrak</b>	<b>ix</b>
<b>1. Pengenalan</b>	<b>1</b>
1.1 Objektif Kajian	7
1.2 Skop Kajian	7
1.3 Limitasi Kajian	8
<b>2. Sorotan Kajian</b>	<b>9</b>
<b>3. Metodologi</b>	<b>13</b>
3.1 Reka Bentuk Kajian dan Persampelan	13
3.2 Instrumen	14
3.3 Prosedur	14
3.4 Analisis Data	15
<b>4. Dapatan Kajian dan Perbincangan</b>	<b>16</b>
4.1 Latar Belakang Responden	16
4.2 Pengalaman Pemanduan atau Penunggangan Tanpa Lesen yang Sah	19
4.3 Tujuan Perjalanan Pemanduan dan Penunggangan Tanpa Lesen yang Sah	21

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

4.4	Kebarangkalian untuk Mengalami Perkara Negatif Semasa Memandu atau Menunggang Tanpa Lesen yang Sah	22
4.5	Pengalaman Disaman oleh Pihak Penguat kuasa dan Terlibat dalam Kemalangan Semasa Memandu atau Menunggang Tanpa Lesen yang Sah	24
4.6	Perbincangan	25
4.6.1	Objektif 1	25
4.6.2	Objektif 2	29
<b>5.</b>	<b>Kesimpulan</b>	<b>33</b>
	<b>Rujukan</b>	<b>35</b>

## Senarai Jadual

	<b>Muka surat</b>	
Jadual 1	Jumlah kemalangan mengikut kategori, 2014 – 2017 ( <i>Sumber: PDRM, 2017</i> )	1
Jadual 2	Bilangan pemandu kereta dan penunggang motosikal terlibat dalam kemalangan mengikut status pemilikan lesen, Malaysia, 2011 – 2015 ( <i>Sumber: PDRM, 2015</i> )	2
Jadual 3	Jumlah lesen memandu mengikut jenis, Malaysia, 2013 – 2016 ( <i>Sumber: Jabatan Pengangkutan Jalan, Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2016</i> )	6
Jadual 4	Jumlah lesen memandu mengikut jenis dan negeri, Malaysia, 2016 ( <i>Sumber: Jabatan Pengangkutan Jalan, Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2017</i> )	6
Jadual 5	Latar belakang responden (n=600)	18
Jadual 6	Pengalaman pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah (n=600)	20
Jadual 7	Tujuan perjalanan yang dibuat semasa memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah (n=600)	22
Jadual 8	Kebarangkalian untuk mengalami perkara negatif semasa memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah (n=600)	23
Jadual 9	Pengalaman disaman oleh pihak penguat kuasa dan terlibat dalam kemalangan semasa memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah (n=600)	25
Jadual 10	Faktor yang mempengaruhi responden untuk memandu kereta dan menunggang motosikal tanpa lesen yang sah (n=600)	25
Jadual 11	Langkah-langkah untuk mengurangkan jumlah pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah (n=600)	30

## Senarai Rajah

	<b>Muka surat</b>
Rajah 1 Perincian sampel kajian di Institut Memandu terpilih mengikut zon (n=600)	15

## Penghargaan

Alhamdulillah, bersyukur ke hadrat Ilahi dengan rahmat dan izin-Nya kajian mengenai faktor pemanduan tanpa lesen memandu yang sah dalam kalangan pemandu kereta dan penunggang motosikal dapat disempurnakan dengan jayanya. Setinggi-tinggi penghargaan kepada mantan Ketua Pengarah Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS), Dr. Siti Zaharah Ishak dan mantan Pengarah Pusat Penyelidikan Perubahan Tingkah Laku Pengguna Jalan Raya (RUBC), Dr. Low Suet Fin kerana telah meluluskan geran bagi menjalankan kajian ini serta menyokong penghasilan laporan ini. Penulis juga ingin merakamkan ucapan terima kasih tidak terhingga kepada Bahagian Pelesenan Memandu, Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) atas komitmen tinggi, input dan kerjasama yang diberikan dalam pelaksanaan sepenuhnya aktiviti pengumpulan data Pegawai JPJ jabatan terlibat. Penghargaan juga ditujukan kepada Pengarah Bahagian Pelesenan Pemandu, Ibu Pejabat JPJ Malaysia, Tuan Rizal Zaidi Mat Rawi; Timbalan Pengarah, Bahagian Integriti, Dr. Azmi Awang; Penyelaras Projek JPJ-MIROS, Tuan Hashim Yaakob; Ketua Bahagian Pelesenan Pemandu JPJ Negeri; pengusaha-pengusaha Industri Latihan Pemanduan; calon memandu yang mengambil bahagian dalam kaji selidik ini serta semua pihak yang terlibat secara langsung mahupun tidak langsung dalam menjayakan penyelidikan ini. Semoga dapatan kajian ini dapat memberi sumbangan kepada pihak yang berkepentingan dan masyarakat secara keseluruhannya.





## Abstrak

Kehadiran golongan pemandu atau penunggang tanpa lesen memandu yang sah ini menyebabkan mereka terdedah kepada risiko terlibat dalam kemalangan jalan raya dan boleh mendatangkan bahaya kepada para pengguna jalan raya yang lain. Keadaan ini amat membimbangkan ekoran peningkatan statistik kadar kematian akibat kemalangan di negara kita setiap tahun. Hal ini dapat dibuktikan melalui kajian yang telah dilakukan. Berdasarkan kajian tersebut, para pemandu atau penunggang tanpa lesen memandu yang sah didapati mempunyai kecenderungan untuk melakukan aktiviti berisiko semasa memandu atau menunggang di atas jalan raya. Objektif umum kajian ini adalah untuk mengenal pasti masalah kewujudan pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah di negara kita dan faktor utama yang mempengaruhi tingkah laku tersebut. Seterusnya, penyelidik dapat mengutarakan cadangan yang bernas serta langkah-langkah untuk mengurangkan kadar pemanduan tanpa lesen memandu yang sah. Kajian ini menggunakan kaedah kuantitatif iaitu dengan menggunakan borang soal selidik sebagai instrumen kajian. Teknik persampelan kajian ini melibatkan kaedah persampelan mudah dan bertujuan. Seramai 600 orang calon pemandu melibatkan beberapa buah Institut Memandu mengikut zon yang mempunyai pengalaman pemanduan atau penunggangan tanpa memiliki lesen yang sah telah dikenal pasti dan dipilih sebagai responden kajian. Dapatan kajian menunjukkan bahawa antara faktor utama yang mempengaruhi pemanduan dan penunggangan tanpa lesen yang sah adalah disebabkan oleh kos mendapatkan lesen adalah mahal, masalah kewangan untuk mendapatkan lesen memandu, memandu atau menunggang untuk perjalanan dekat sahaja, tambang pengangkutan awam yang terlalu mahal, akses kepada kemudahan pengangkutan awam yang terhad, tiada pengalaman disaman oleh pihak penguat kuasa atas kesalahan tiada lesen memandu atau menunggang yang sah, dan kebolehlihatan aktiviti penguatkuasaan. Beberapa langkah bagi menggalakkan pengambilan lesen yang sah turut diketengahkan. Melalui penemuan dan dapatan kajian ini diharapkan dapat

## **Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

membantu dalam pembangunan strategi yang efektif dan berkesan kepada pihak berkepentingan dalam mengurangkan kadar pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah.

## 1. Pengenalan

Tanpa kita sedari masih terdapat segelintir pemandu atau penunggang yang berani mengambil risiko untuk memandu tanpa lesen yang sah di atas jalan raya. Pemandu atau penunggang ini berada di jalan raya tanpa pengetahuan tentang peraturan lalu lintas, atau kemahiran pemanduan dan kebolehan mengenal pasti *hazard*, pengawalan kenderaan dan pemanduan berhemah (Heck, Sousa, Hanna, & Nathaniel, 2008). Kehadiran golongan pemandu atau penunggang tanpa lesen memandu yang sah ini menyebabkan mereka terdedah kepada risiko terlibat dalam kemalangan jalan raya dan boleh mendatangkan bahaya kepada para pengguna jalan raya yang lain. Keadaan ini amat membimbangkan ekoran daripada peningkatan statistik kadar kematian akibat kemalangan di negara kita pada setiap tahun, pada tahun 2016 dan 2017 sebanyak 6,570 dan 6,265 kematian dicatatkan di dalam Laporan Kemalangan Jalan Raya Malaysia (Polis Diraja Malaysia, 2017)(Rujuk Jadual 1). Ini dapat dibuktikan melalui kajian yang mendapati para pemandu atau penunggang 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).

**Jadual 1** Jumlah kemalangan mengikut kategori, 2014 – 2017 (Sumber: PDRM, 2017)

Tahun	Kategori				Jumlah
	Maut	Parah	Ringan	Rosak sahaja	
2014	6,187	3,477	7,099	459,433	476,196
2015	6,193	3,210	5,733	474,470	489,606
2016	6,570	3,478	5,527	505,891	521,466
2017	6,265	2,468	4,919	520,223	533,875

Data kemalangan jalan raya PDRM (2015) turut melaporkan bahawa peratusan jenis kecederaan meliputi maut, parah dan ringan untuk penunggang motosikal yang tidak memiliki lesen yang sah semasa terlibat dalam kemalangan jalan raya adalah agak tinggi,

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

iaitu 1 daripada 5 jumlah keseluruhan laporan kes kemalangan sepanjang tahun 2011 hingga 2015. Peratusan jenis kecederaan meliputi maut, parah dan ringan untuk pemandu kereta dan penunggang motosikal yang tidak memiliki lesen yang sah semasa terlibat dalam kemalangan jalan raya adalah sebanyak 22.7%, 22.2% dan 19.6%. Data ini mengguna pakai maklumat atau data asal menerusi laporan kemalangan PDRM (POL.27) di Malaysia iaitu melibatkan 72,830 kes kemalangan jalan raya sepanjang tempoh 5 tahun. Jadual 2 jelas menunjukkan status pemilikan lesen dalam kalangan pemandu kereta dan penunggang motosikal semasa terlibat dalam kemalangan jalan raya di Malaysia bagi tempoh 5 tahun berkenaan.

**Jadual 2** Bilangan pemandu kereta dan penunggang motosikal terlibat dalam kemalangan mengikut status pemilikan lesen, Malaysia, 2011 – 2015 (*Sumber: PDRM, 2015*)

Lesen memandu	Pemandu kereta															
	2011			2012			2013			2014			2015			
	Jenis kecederaan															
Status	Jenis	Maut	Parah	Ringan	Maut	Parah	Ringan	Maut	Parah	Ringan	Maut	Parah	Ringan	Maut	Parah	Ringan
Tiada lesen yang sah		50	52	55	58	44	64	49	25	51	84	30	27	65	41	46
Ada lesen yang sah	PDL	4	6	12	5	5	5	3	2	6	4	0	5	5	4	1
	<=5 tahun	170	257	438	137	191	374	162	128	274	209	163	281	164	136	252
	>5 tahun	355	329	622	364	277	515	378	227	401	468	212	370	456	261	421

Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal

Ada lesen yang sah	Lain-lain lesen		Tidak diketahui	Jumlah	Penunggang motosikal													
	<=5 tahun	PDL			Tentera	Polis	Antarabangsa	2011	2012	2013	2014	2015						
					Jenis kecederaan													
Status					Maut	Parah	Ringan	Maut	Parah	Ringan	Maut	Parah	Ringan					
	556	45	0	0	244	677	635	921	1612	76	28	77	76	32	115	69	48	71
	891	48	2	2	63	771	635	921	1612	76	28	77	76	32	115	69	48	71
	2210	183	0	0	124	1540	931	1240	1247	85	584	1115	1225	629	1229	1089	686	1148
	635	53	0	0	279	931	850	635	1247	85	584	1115	1225	629	1229	1089	686	1148
	921	52	0	0	112	795	635	921	1247	85	584	1115	1225	629	1229	1089	686	1148
	1612	85	0	0	306	1247	1274	1612	1247	85	584	1115	1225	629	1229	1089	686	1148
	756	76	0	0	233	1013	831	756	1013	76	28	77	76	32	115	69	48	71
	570	28	0	0	155	538	538	570	538	28	28	77	76	32	115	69	48	71
	1245	77	0	0	188	1115	931	1245	1115	77	28	77	76	32	115	69	48	71
	954	76	0	0	15	1225	794	954	1225	76	28	77	76	32	115	69	48	71
	663	32	0	0	70	629	480	663	629	32	28	77	76	32	115	69	48	71
	1632	115	0	0	163	1229	852	1632	1229	115	28	77	76	32	115	69	48	71
	827	69	3	3	165	1089	861	827	1089	69	28	77	76	32	115	69	48	71
	666	48	0	0	37	686	479	666	686	48	28	77	76	32	115	69	48	71
	1417	71	0	0	126	1148	853	1417	1148	71	28	77	76	32	115	69	48	71

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

	Tentera	Lain-lain lesen			>5 tahun
		Polis	Antarabangsa		
<b>Tidak diketahui</b>	1706	0	8	720	
	960	4	4	728	
	1210	7	11	1855	
	1275	1	10	846	
	585	2	7	742	
	2395	14	3	1302	
	850	1	7	1172	
	758	6	1	542	
	1223	9	7	1218	
	175	1	9	1340	
	397	3	3	646	
	734	6	4	1544	
	316	3	15	1494	
	64	13	7	789	
<b>JUMLAH</b>	<b>3713</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>720</b>	
	<b>3407</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>728</b>	
	<b>7010</b>	<b>7</b>	<b>11</b>	<b>1855</b>	
	<b>3751</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>846</b>	
	<b>3105</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>742</b>	
	<b>6659</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>1302</b>	
	<b>3875</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>1172</b>	
	<b>2489</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>542</b>	
	<b>4896</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>1218</b>	
	<b>3780</b>	<b>1</b>	<b>9</b>	<b>1340</b>	
	<b>2377</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>646</b>	
	<b>5272</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>1544</b>	
	<b>3816</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>1494</b>	
	<b>2277</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>789</b>	
	<b>4218</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>1345</b>	

*Nota: PDL - Lesen Belajar Memandu, Provisional Driving License*

Namun begitu, timbul persoalan sejauh manakah tahap keberkesanan penguatkuasaan yang dilaksanakan oleh agensi penguat kuasa dalam menangani isu ini. Berdasarkan laporan Berita Harian Online (Razali, 2018) baru-baru ini, tiada lesen memandu dikategorikan sebagai kesalahan tertinggi yang dikesan dalam Operasi Tahun Baru Cina, Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ) di Kuala Lumpur, iaitu sebanyak 139 penunggang motosikal dikesan tidak mempunyai lesen memandu yang sah, manakala sebahagian besar lagi didapati gagal menunjukkan cukai jalan. Malahan, Utusan Online (2017) turut melaporkan bahawa seorang pelajar sekolah maut manakala seorang lagi pelajar sekolah cedera parah dalam satu kemalangan jalan raya membabitkan dua buah motosikal di Jempol, Johor. Siasatan awal polis mendapati kedua-dua pelajar sekolah

terbabit tidak memiliki lesen menunggang motosikal manakala motosikal yang ditunggang oleh mereka didaftarkan atas nama bapa masing-masing.

Menurut laporan Bernama (2017) pula, JPJ telah menjalankan Operasi Penguatkuasaan secara serentak di tujuh (7) buah lokasi seluruh Selangor. Lebih 500 buah kenderaan diperiksa dan 173 saman dikeluarkan melibatkan kesalahan yang antaranya ialah tiada lesen memandu, lesen tamat tempoh dan memandu tanpa cukai jalan. Petikan laporan *The Sun Daily* (Ramendran, 2016) turut menyatakan bahawa individu yang didapati tidak memiliki lesen memandu yang sah akan berhadapan dengan denda sehingga RM1000 atau setahun penjara, atau kedua-duanya sekali di bawah Seksyen 26 Akta Pengangkutan Jalan (APJ). Tindakan ini telah dikuatkuasakan sejak April 2016 berikutan peningkatan kes memandu dan menunggang tanpa lesen yang sah sejak beberapa tahun kebelakangan ini. Sehingga kini, PDRM telah menahan lebih daripada 630,000 orang pemandu atau penunggang yang tidak mempunyai lesen memandu yang sah sejak tahun 2014 dan 2015 yang dikatakan sebagai penyumbang utama peningkatan kemalangan jalan raya pada setiap tahun.

Namun demikian, berdasarkan Statistik Kementerian Pengangkutan Malaysia di Jadual 3 dan Jadual 4, jika dilihat daripada segi statistik jumlah lesen memandu yang dikeluarkan di negara mengikut jenis dan negeri untuk Lesen Belajar Memandu (*Provisional Driving License – PDL*), Percubaan (*Probation – P*) dan Lesen Memandu Kompeten (*Competent Driving License – CDL*), jumlah permohonan lesen memandu adalah semakin bertambah dan meningkat saban tahun (Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2016, 2017). Tiga negeri teratas yang menunjukkan jumlah peningkatan tertinggi adalah Selangor, Kedah dan Pahang.



**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

**Jadual 3** Jumlah lesen memandu mengikut jenis, Malaysia, 2013 – 2016 (*Sumber:* Jabatan Pengangkutan Jalan, Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2016)

Tahun	Jenis lesen memandu		
	PDL	CDL	P
2013	540,214	475,836	506,034
2014	525,392	472,035	525,392
2015	606,795	448,259	442,328
2016	811,438	524,428	495,395

**Jadual 4** Jumlah lesen memandu mengikut jenis dan negeri, Malaysia, 2016 (*Sumber:* Jabatan Pengangkutan Jalan, Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2017)

Negeri	Jenis lesen memandu					
	PDL		CDL		P	
	Lesen baru	Perbaharui	Lesen baru	Perbaharui	Lesen baru	Perbaharui
Perlis	9,161	5,674	5,519	63,443	5,681	-
Kedah	64,086	39,950	38,849	405,318	40,442	-
Pulau Pinang	44,375	27,861	28,837	346,185	27,046	-
Perak	67,038	44,679	43,239	478,782	41,344	-
Selangor	111,999	109,632	76,691	817,927	80,825	-
Putrajaya	261	1,304	4,057	27,522	281	-
Kuala Lumpur	160,881	77,432	60,063	584,884	37,424	-
Negeri Sembilan	27,770	25,361	17,822	221,632	17,764	-
Melaka	29,766	20,364	20,119	189,119	16,611	-
Johor	98,580	57,261	70,055	622,703	70,294	-
Pahang	35,691	27,259	24,800	255,196	26,802	-
Terengganu	24,432	31,862	23,507	205,939	21,189	-
Kelantan	44,922	31,159	26,641	227,397	27,644	-
Sabah	41,029	44,001	38,447	292,444	34,579	-
Sarawak	51,447	29,705	45,782	362,054	47,469	-
<b>MALAYSIA</b>	<b>811,438</b>	<b>573,504</b>	<b>524,428</b>	<b>510,0545</b>	<b>495,395</b>	<b>-</b>

Kajian ini merupakan lanjutan daripada pelaksanaan kajian yang lepas dan tertumpu pada golongan penunggang motosikal yang berumur 45 tahun dan ke atas; serta tidak memiliki lesen memandu yang sah. Pihak JPJ berpendapat bahawa kajian lepas masih memerlukan dapatan data, persampelan dan kajian lanjut kerana data-data yang diperolehi masih tidak mencukupi dan menyeluruh.

Justeru, penyelidik kajian berpendapat bahawa wajar sekali kajian lanjutan ini dilaksanakan untuk mengenal pasti sejauh mana situasi pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah wujud di negara ini bagi mereka yang berumur dalam lingkungan 20 hingga 50 tahun. Setelah dikenal pasti faktor-faktor yang menyumbang kepada pemanduan tanpa lesen ini, maka diharapkan penyelidik dapat mengetengahkan atau mengutarakan cadangan bernas bagi langkah-langkah yang perlu diambil untuk mengurangkan bilangan pemanduan tanpa lesen yang sah di negara.

## 1.1 Objektif Kajian

Secara dasarnya, objektif umum kajian ini adalah untuk mengenal pasti masalah kewujudan pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah dalam lingkungan umur 20 hingga 50 tahun di Malaysia.

### Objektif khusus:

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

## 1.2 Skop Kajian

Skop kajian ini hanya memfokuskan kepada pemandu kereta dan penunggang motosikal yang tidak pernah memiliki lesen memandu yang sah sahaja. Had umur bagi pemandu

## **Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

dan penunggang yang didapati tidak pernah memiliki lesen memandu yang sah yang ditetapkan adalah terhad dalam lingkungan umur 20 hingga 50 tahun sahaja. Pemandu dan penunggang yang tidak pernah memiliki lesen memandu yang sah hanya tertumpu kepada calon yang telah selesai menyempurnakan sesi Ujian Memandu Bahagian III (Jalan Raya) dan Bahagian II (Litar) di Institut Memandu dan aktiviti pengumpulan data menggunakan borang soal selidik dikendalikan sepenuhnya oleh pegawai JPJ.

### **1.3 Limitasi Kajian**

Limitasi utama bagi kajian ini adalah penetapan proses aktiviti pengumpulan data kerana ia hanya dijalankan di Institut Memandu yang terpilih; dan ianya tertakluk kepada jadual tarikh dan kekerapan Sesi Ujian Memandu Bahagian III (Jalan Raya) dan Bahagian II (Litar). Aktiviti pengumpulan data dilaksanakan sepenuhnya oleh Pegawai JPJ Negeri yang terlibat. Selain itu, kekangan masa merupakan antara faktor kelewatan aktiviti pengumpulan data kerana Pegawai JPJ Negeri yang terlibat perlu mengendalikan aktiviti pengumpulan data di dalam tempoh masa yang terhad sepanjang hari selari dengan tarikh Sesi Ujian Memandu bermula pada bulan Februari hingga Julai 2018. Kajian ini hanya memfokuskan kepada calon memandu yang mempunyai pengalaman memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa memiliki lesen memandu yang sah sahaja sebelum ini. Calon memandu juga hendaklah yang berumur dalam lingkungan 20 hingga 50 tahun sahaja. Maka demografi responden dan hasil kajian hanya tertumpu kepada golongan dalam lingkungan umur tersebut sahaja.

## 2. Sorotan Kajian

Bahagian ini meliputi tinjauan bacaan daripada pelbagai sumber dan meliputi hasil dapatan dari bidang kajian pemanduan tanpa memiliki lesen memandu yang sah dalam kalangan pemandu kereta dan penunggang motosikal. Sorotan kajian mendapati bahawa kebanyakan kajian sedia ada hanya memberi tumpuan kepada ciri-ciri dan tingkah laku pemandu kereta dan penunggang motosikal yang tidak mempunyai lesen yang sah. Kajian sedia ada juga kurang memberi penekanan dari segi inisiatif dan intervensi yang telah dilaksanakan oleh pihak berkuasa bagi tujuan mengurangkan kadar pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah di negara.

Mengikut kajian terkini yang dilakukan oleh Norainy, Roziana, Kaviyarasu, Noor Haizan, Amelia Hazreena dan Low (2018) berkaitan umur dan faktor yang mempengaruhi tingkah laku penunggangan tanpa lesen yang sah dalam kalangan 405 orang pelajar sekolah menengah di Hulu Langat, Selangor, didapati bahawa umur, jantina, sikap ibu bapa, pemilikan motosikal dan kekerapan menunggang sepanjang tempoh 6 bulan lepas merupakan faktor penyumbang utama dalam mempengaruhi tingkah laku penunggangan tanpa lesen. Hasil kajian menunjukkan ciri-ciri pelajar sekolah menengah yang tidak memiliki lesen memandu yang sah adalah dalam lingkungan umur 16 hingga 17 tahun (83%), lelaki (76%), sikap ibu bapa atau penjaga yang membenarkan pelajar menunggang ke sekolah (69%), kenderaan motosikal yang dimiliki oleh pelajar sendiri (20%) dan ibu bapa (48%), kekerapan selalu menunggang sepanjang tempoh 6 bulan lepas (66%) dan pernah terlibat dalam kemalangan sekurang-kurangnya sekali (32%) sepanjang tempoh setahun lepas. Kajian ini adalah susulan laporan dari Bahagian Pengurusan Sekolah Harian (BPSM), Kementerian Pelajaran Malaysia yang telah melaporkan lebih daripada separuh pelajar sekolah (117,268 orang, 68%) yang menunggang motosikal ke sekolah tidak memiliki lesen yang sah pada semester pertama 2016.

## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal

Kajian MIROS yang dilaksanakan oleh Kaviyarasu, Ahmad Azad, Roziana dan Mohd Azmi (2016) berkaitan faktor penunggangan tanpa lesen memandu yang sah, dapatan kajian lepas ke atas 553 responden yang berumur 45 tahun dan ke atas; dan menunggang motosikal tanpa lesen yang sah melalui Program Satu Komuniti Satu JPJ (SKSJ) di lima (5) buah lokasi seluruh Malaysia menunjukkan bahawa antara faktor yang mempengaruhi penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah adalah disebabkan oleh masalah kewangan (67%), tidak pernah dikenakan saman oleh pihak penguat kuasa (78%), proses mendapatkan lesen yang melecekan (55%) dan lain-lain. Daripada segi kekerapan penunggangan, 72% orang responden mengaku pernah menunggang tanpa lesen memandu yang sah lebih daripada sekali dalam seminggu manakala 18% pula sekali seminggu. Sebanyak 76% responden turut mengakui bahawa tempoh penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah adalah kurang dari 60 jam sebulan.

Terdapat satu lagi kajian yang telah dijalankan oleh Mohd Hafzi, Aqbal Hafeez, Zulhaidi dan Tan (2013) untuk mengenal pasti faktor-faktor kemalangan dalam kalangan penunggang tanpa lesen yang sah. Kajian ini mengguna pakai maklumat atau data asal menerusi laporan kemalangan PDRM (POL.27) di Malaysia iaitu melibatkan 2,265 kes kemalangan jalan raya sepanjang tempoh 5 tahun (2006 hingga 2010). Sepanjang tempoh tersebut, statistik melaporkan peratusan jenis kecederaan meliputi maut, parah dan cedera ringan untuk penunggang motosikal yang tidak memiliki lesen yang sah semasa terlibat dalam kemalangan jalan raya adalah sebanyak 22%, 20% dan 16% bagi tempoh tahun dari 2006 hingga 2010. Hal ini membawa maksud bahawa kadar kemalangan maut dalam kalangan penunggang motosikal yang tidak memiliki lesen memandu yang sah adalah agak tinggi, iaitu satu perlima daripada jumlah keseluruhan laporan kes kemalangan.

Menurut Mohd Hafzi, et al. (2013) lagi, hasil analisis mendapati perbandingan antara golongan penunggang yang mempunyai lesen sah dengan yang tidak mempunyai lesen sah, ciri-ciri penunggang yang tidak mempunyai lesen sah terdiri daripada golongan usia muda iaitu dalam lingkungan umur 25 tahun dan ke bawah (69%), lelaki (92%), berbangsa Melayu (74%), berpendidikan menengah iaitu hanya mempunyai pendidikan SPM (73.4%), tidak menggunakan topi keledar (33%), terlibat dengan perlanggaran pada

waktu malam (39%) dan tinggal di kawasan luar bandar (79%). Penyelidik turut mengutarakan beberapa cadangan dan tindakan bernas yang boleh mengurangkan kadar kemalangan melibatkan golongan ini. Antaranya adalah a) meningkatkan kekerapan dan kebolehlihatan aktiviti penguat kuasa trafik dan mengenakan penalti yang berat ke atas pesalah yang didapati tidak memiliki lesen menunggang motosikal yang sah; b) pengusaha institut memandu membuat promosi lesen motosikal di peringkat sekolah menengah dan universiti bagi menggalakkan pengambilan lesen untuk kategori umur 16 hingga 20 tahun; c) pihak sekolah dan pihak berkuasa tempatan memperbanyakkan kempen kesedaran mengenai kepentingan dan implikasi tidak memiliki lesen menunggang yang sah; dan menjalankan aktiviti penguat kuasa yang intensif; dan sebagainya.

Beberapa kajian di Australia, Amerika Syarikat dan United Kingdom telah meneroka faktor yang menyumbang kepada pemanduan tanpa lesen. Faktor-faktor yang sering dilaporkan oleh responden adalah berkaitan dengan komitmen perniagaan atau pekerjaan, keluarga atau sosial dan kurangnya pengangkutan awam (Robinson, 1977; Ross & Gonzales, 1988; Smith & Maisey, 1990; Mirrlees-Black, 1993; Job, Lee, & Prabhakar, 1994). Job et al. (1994) mendapati bahawa hampir 30% daripada responden tidak menyedari mereka tidak mempunyai lesen apabila ditahan oleh pihak penguat kuasa.

Di samping itu, satu kaji selidik yang diadakan di Amerika pula membandingkan perihal tingkah laku berisiko mengikut jantina pemandu dan status pelesenan. Antara 5,895 pelajar, kajian menunjukkan pemandu lelaki yang tidak berlesen dilaporkan mempunyai frekuensi tingkah laku pemanduan yang berisiko yang lebih tinggi berbanding pemandu perempuan yang tidak berlesen. Antara tingkah laku berisiko yang dilaporkan adalah tidak memakai tali pinggang keledar semasa memandu (82%), tidak memakai tali pinggang ketika menjadi penumpang (83%), memandu di bawah pengaruh alkohol (53%) dan menumpang kenderaan pemandu di bawah pengaruh alkohol (39%). Manakala, frekuensi tingkah laku pemanduan yang berisiko dilaporkan hampir sama antara pemandu lelaki dan perempuan yang mempunyai lesen. Antara sekolah menengah di Montana, hampir separuh daripada pemandu berlesen tidak memakai tali pinggang

### Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal

keledar semasa memandu. Malahan, satu daripada lima pelajar perempuan (21%) dan satu daripada empat pelajar lelaki (25%) dilaporkan memandu di bawah pengaruh alkohol (Hanna, Laflamme, Elling, & Moller, 2013).

### 3. Metodologi

Bahagian ini menerangkan kaedah dan struktur penyelidikan yang digunakan dalam melaksanakan kajian ini. Metodologi dihuraikan dalam empat (4) bahagian kecil iaitu 3.1 Reka bentuk kajian dan persampelan; 3.2 Instrumen; 3.3 Prosedur; dan 3.4 Analisis data. Perincian metodologi dijelaskan seperti di bawah.

#### 3.1 Reka Bentuk Kajian dan Persampelan

Kajian ini menggunakan pendekatan metodologi kaedah kuantitatif, iaitu penyelidik menggunakan borang soal selidik sebagai instrumen kajian menerusi kaedah Keratan Rentas (*Cross Sectional Study*). Pendekatan sebegini lazimnya digunakan dalam pelbagai disiplin ilmu, terutamanya sains sosial. Pelaksanaan kajian ini adalah bagi mengenal pasti sejauh mana situasi pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah wujud di Malaysia.

Teknik persampelan kajian ini melibatkan kaedah Persampelan Mudah (*Convenient Sampling*) dan Persampelan Bertujuan (*Purposive Sampling*). Hal ini kerana kumpulan sasaran khususnya pemandu dan penunggang yang mempunyai pengalaman pemanduan dan penunggangan tanpa memiliki lesen sah adalah amat sukar untuk dikenal pasti. Sampel kajian berumur dalam lingkungan umur 20 hingga 50 tahun sahaja dan tertumpu pada calon memandu yang telah selesai menyempurnakan sesi Ujian Memandu Bahagian III (Jalan Raya) dan Bahagian II (Litar) di Institut Memandu terpilih. Penglibatan sampel kajian adalah secara sukarela dan hanya memfokuskan kepada calon memandu yang mengaku mempunyai pengalaman memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa memiliki lesen yang sah sahaja terlibat dalam aktiviti pengumpulan data.



## 3.2 Instrumen

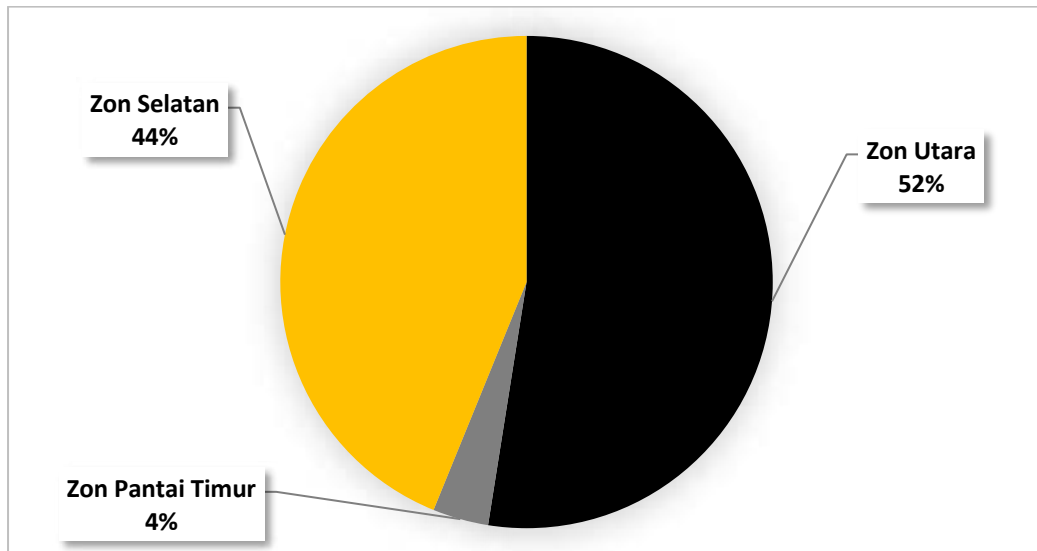
Borang soal selidik kajian lepas diguna pakai dan ditambah baik berdasarkan kajian literatur atau teori sedia ada untuk memenuhi objektif kajian bahasa dan budaya di Malaysia. Instrumen kajian diadaptasi daripada beberapa kajian, khususnya berkaitan faktor penunggangan tanpa memiliki lesen yang sah di Malaysia (Kaviyarasu, et al., 2016) dan pemanduan tanpa lesen di Australia (Watson, Armstrong, Watson, Livingstone, Wilson & Barraclough, 2012; Watson, 2004; Watson, 2003).

Pemboleh ubah kajian ini adalah merangkumi pengenalpastian latar belakang responden; masalah kewujudan pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah; dan faktor-faktor yang mempengaruhi pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah berdasarkan Teori Tingkah Laku Terancang (*Theory of Planned Behaviour*).

## 3.3 Prosedur

Aktiviti pengumpulan data dilaksanakan di Institut Memandu terpilih di tiga (3) zon terpilih di seluruh negara. Rajah 1 menunjukkan perincian sampel kajian mengikut zon merangkumi a) Zon Utara (Kedah dan Perak); b) Zon Pantai Timur (Kelantan); dan c) Zon Selatan (Negeri Sembilan, Melaka dan Johor). Pemilihan Institut Memandu adalah mengikut perancangan JPJ Negeri masing-masing dan tempoh aktiviti pengumpulan data mengambil masa selama 6 bulan iaitu bermula pada bulan Februari hingga Julai 2018. Pihak MIROS telah mengadakan Sesi Taklimat Aktiviti Pengumpulan Data dan Panduan Menemu Ramah responden kepada pegawai JPJ yang terlibat. Sesi temu ramah responden dilaksanakan dan dikendalikan sepenuhnya oleh pegawai JPJ dan tempoh pengendalian sesi adalah lebih kurang 20 minit. Penglibatan responden dalam kajian ini adalah secara sukarela. Hanya calon pemandu yang telah selesai menyempurnakan sesi ujian memandu; dan mempunyai pengalaman memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa memiliki lesen yang sah sahaja sebelum ini terlibat untuk kaji selidik.

Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penumpang Motosikal



Rajah 1 Perincian sampel kajian di Institut Memandu terpilih mengikut zon (n=600)

### 3.4 Analisis Data

Data yang diperolehi dikodkan dan analisis yang bersesuaian digunakan bagi menjawab objektif kajian menggunakan perisian SPSS Versi 20.0.

## 4. Dapatan Kajian dan Perbincangan

Bahagian ini mengemukakan hasil dapatan kajian yang diperolehi berdasarkan objektif kajian disertai dengan perbincangan terhadap dapatan tersebut. Dapatan kajian dihuraikan dalam enam (6) bahagian kecil iaitu 4.1 Latar belakang responden; 4.2 Pengalaman pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah; 4.3 Tujuan perjalanan tanpa lesen memandu yang sah; 4.4 Kebarangkalian untuk mengalami perkara negatif semasa memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah; 4.5 Pengalaman disaman oleh pihak penguat kuasa dan terlibat dalam kemalangan semasa memandu atau menunggang tanpa lesen; dan 4.6 Perbincangan Objektif 1 dan 2. Perincian dapatan akan dijelaskan seperti berikut.

### 4.1 Latar Belakang Responden

Secara umumnya, masalah kewujudan pemanduan dan penunggangan tanpa memiliki lesen yang sah di negara dipamerkan secara terperinci dengan latar belakang responden di Jadual 5. Daripada jumlah keseluruhan responden yang telah disoal selidik, hanya 600 orang responden sahaja dipilih memenuhi kesemua kriteria kajian yang telah ditetapkan. Responden yang berumur di dalam lingkungan 20 hingga 50 tahun; dan mempunyai pengalaman memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah sahaja yang boleh menyertai kajian ini.

Maklumat latar belakang responden meliputi jantina, bangsa, umur, akademik tertinggi dicapai, sektor pekerjaan dan anggaran pendapatan kasar bulanan. Responden terdiri daripada 329 orang (54.8%) lelaki dan 271 orang (45.2%) perempuan. Responden kajian terdiri daripada kaum Melayu, Cina, India dan lain-lain. Majoriti responden kajian terdiri daripada kaum Melayu 496 (82.7%), diikuti 57 (9.5%) kaum India, 33 (5.5%) kaum Cina, dan 14 (2.3%) lain-lain.

Jadual di bawah menunjukkan bahawa responden berumur sekitar 20 hingga 50 tahun sahaja dengan purata umur dalam lingkungan 25 tahun. Majoriti responden berumur 20 hingga 30 tahun iaitu sebanyak 525 orang (87.5%) dan 62 orang (10.3%) berumur 31 hingga 40 tahun. Selebihnya, hanya 13 orang (2.2%) sahaja berumur 41 hingga 50 tahun. Ia adalah sepadan dengan kajian terdahulu, iaitu data M-ROADS, MIROS (Mohd Hafzi, et al., 2013) bagi tahun 2006 hingga 2010 menunjukkan ciri-ciri penunggang motosikal yang terlibat dalam kemalangan dan didapati tidak mempunyai lesen sah di negara ini terdiri daripada lelaki (92.0%), golongan muda iaitu dalam lingkungan umur 25 tahun dan ke bawah (69.0%). Selebihnya adalah berumur 26 hingga 50 tahun (20.4%) dan 50 tahun dan ke atas (10.6%). Majoriti daripada mereka adalah berbangsa Melayu (74.3%) manakala selebihnya bangsa lain-lain (25.7%). Malahan, di Australia turut menunjukkan trend yang lebih kurang sama, iaitu 96% pemandu kereta dan penunggang motosikal yang terlibat dalam kemalangan maut bagi tahun 2012 hingga 2016 dan didapati tidak memiliki lesen yang sah adalah dalam lingkungan umur 16 hingga 49 tahun; hampir keseluruhannya (96.0%) adalah lelaki (*Government of South Australia, 2017*).

Jika dilihat dari sudut pencapaian akademik tertinggi yang berjaya dicapai, hampir separuh daripada responden 280 (46.8%) berpendidikan menengah iaitu hanya berkelulusan SPM sahaja. Ini diikuti 218 orang (36.5%) mempunyai kelulusan STPM/Sijil/Diploma dan seterusnya mereka yang berkelulusan pengajian tinggi iaitu di peringkat ijazah sebanyak 43 orang (7.2%). Selebihnya responden berpendidikan SRP/PMR (35 orang, 5.9%) dan UPSR (22 orang, 3.7%). Ia adalah selari dengan dapatan kajian terdahulu pada tahun 2016 dan 2013, iaitu hampir kesemua responden (98% dan 99%) adalah berpendidikan menengah iaitu mereka yang berkelulusan SPM dan ke bawah sahaja (Kaviyarasu, et al., 2016; Mohd Hafzi, et al., 2013).

Anggaran purata pendapatan kasar responden adalah sebanyak RM1,457.44 sebulan. Pendapatan kasar bulanan responden dilihat adalah sangat rendah jika dibandingkan dengan keseluruhan responden yang sebanyak 320 orang (96.4%) yang memperoleh pendapatan bawah RM3,000.00 sebulan. Daripada jumlah tersebut, kebanyakan responden memperoleh sekitar RM1,001.00 hingga RM3,000.00 sebulan iaitu sebanyak 182 orang (54.8%) dan pendapatan bawah RM1,000.00 sebulan (138 orang, 41.6%).

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

Hanya segelintir responden yang memperoleh pendapatan kasar bulanan melebihi RM3,001.00 sebulan (12 orang, 3.6%).

**Jadual 5** Latar belakang responden (n=600)

	Perkara	n	%
Jantina (n=600)	Lelaki	329	54.8
	Perempuan	271	45.2
Bangsa (n=600)	Melayu	496	82.7
	Cina	33	5.5
	India	57	9.5
	Lain-lain	14	2.3
Umur (n=600)	20 – 30 tahun	525	87.5
	31 – 40 tahun	62	10.3
	41 – 50 tahun	13	2.2
	Min (SD)	24.59 (5.51)	
Akademik tertinggi dicapai (n=598)	UPSR	22	3.7
	SRP/PMR	35	5.9
	SPM	280	46.8
	STPM/Sijil/Diploma	218	36.5
	Ijazah/Sarjana/PhD	43	7.2
Sektor pekerjaan (n=595)	Tidak bekerja	213	35.8
	Sektor awam	47	7.9
	Sektor swasta	241	40.5
	Bekerja sendiri/Berniaga	92	15.5
	Lain-lain	2	0.3
Anggaran pendapatan kasar sebulan (n=332)	Bawah RM1,000	138	41.6
	RM1,001 – RM3,000	182	54.8
	RM3,001 – RM5,000	10	3.0
	RM5,001 dan ke atas	2	0.6
	Min (SD)	1457.44 (850.56)	

## 4.2 Pengalaman Pemanduan atau Penunggangan Tanpa Lesen yang Sah

Jadual 6 menunjukkan hasil kajian yang berkaitan dengan pengalaman pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah. 73.7% iaitu seramai 442 orang responden yang mengakui bahawa mereka mempunyai pengalaman menunggang motosikal tanpa lesen yang sah, dan hanya 26.3% iaitu seramai 158 orang responden pula mempunyai pengalaman memandu kereta tanpa lesen yang sah sebelum ini.

Responden turut ditanya berkenaan status pemilikan kenderaan semasa tempoh pengalaman pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah, kebanyakan responden mengakui bahawa pemilik kenderaan tersebut adalah hak milik ibu bapa mereka (58.2%). Terdapat juga dalam kalangan mereka turut mengakui kenderaan tersebut adalah hak milik sendiri (28.3%). Selebihnya, ada responden yang mengakui meminjam kenderaan rakan mereka (8.2%) sepanjang tempoh pengalaman pemanduan atau penunggangan tanpa lesen sah sebelum ini.

Hasil pemerhatian terhadap Jadual 6, didapati bahawa untuk kekerapan pemanduan kereta dan penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah, majoriti responden (52.9%) mengakui pernah memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dengan kekerapan melebihi sekali dalam seminggu dalam tempoh setahun yang lalu. Manakala selebihnya, sekali seminggu (19.5%) dan sekali sebulan (11.3%).

Dari segi tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah mengikut jam sebulan lepas, kebanyakan responden melaporkan pernah memandu kereta atau menunggang motosikal untuk tempoh melebihi 60 jam (57.7%) jika dibandingkan dengan 42.3% responden yang mengakui pemanduan atau penunggangan kurang dari 60 jam sebulan. Secara umumnya, purata pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah dalam sehari adalah sekurang-kurangnya selama 3 jam.

Ia konsisten dengan kajian MIROS (Kaviyarasu, et al., 2016) iaitu majoriti responden (70%) mengakui pernah menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dengan kekerapan

### Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal

melebihi sekali dalam seminggu (71.6%) dan 18.2% sekali seminggu. Namun demikian, daripada segi tempoh penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah dapatan kajian lepas adalah agak berbeza iaitu lebih daripada satu pertiga responden (75.7%) melaporkan pernah atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah untuk tempoh kurang dari 60 jam sebulan berbanding kajian semasa sebanyak 42.3%.

Responden turut ditanya umur mereka sewaktu mula memandu kereta dan menunggang motosikal tanpa lesen yang sah. Untuk pemanduan kereta, responden mengakui telah memandu kereta tanpa memiliki lesen sah seawal umur 10 tahun lagi dengan purata umur 19 tahun. Manakala, untuk penunggangan motosikal pula responden mula menunggang motorsikal ketika usia mereka mencecah umur 9 tahun dengan purata umur adalah 17 tahun.

Purata bilangan adik-beradik responden adalah sebanyak 5 orang manakala sekurang-kurangnya 2 orang ahli keluarga responden yang tidak memiliki lesen memandu atau menunggang yang sah. Dapatan kajian jelas menunjukkan bahawa ahli keluarga responden juga mempunyai rekod pengalaman pemanduan dan penunggangan tanpa lesen yang sah.

**Jadual 6** Pengalaman pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah (n=600)

	Perkara	n	%
Kenderaan yang sering digunakan semasa tanpa lesen (n=600)	Kereta	158	26.3
	Motosikal	442	73.7
Pemilikan kenderaan (n=600)	Sendiri	170	28.3
	Ibu bapa	349	58.2
	Rakan	49	8.2
Kekerapan memandu kereta/ menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dalam tempoh setahun yang lalu (n=595)	Lain-lain	32	5.3
	Lebih daripada sekali seminggu	315	52.9
	Sekali seminggu	116	19.5
	Sekali sebulan	67	11.3
	Sekali dalam tempoh 6 bulan	46	7.7
Sekali setahun	51	8.6	

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

Tempoh memandu kereta/ menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dalam sebulan (n=530)	Kurang dari 60 jam sebulan	224	42.3
	Lebih dari 60 jam sebulan	306	57.7
	Min (SD)	81.76 (77.77)	
Umur sewaktu mula memandu kereta/menunggang motosikal tanpa lesen (n=574)	Min (SD)	17.49 (4.46)	
Bilangan adik-beradik (n=562)	Min (SD)	5.03 (2.20)	
Jumlah ahli keluarga tidak memiliki lesen memandu/ menunggang yang sah (n=408)	Min (SD)	2.22 (1.32)	

### **4.3 Tujuan Perjalanan Pemanduan atau Penunggangan Tanpa Lesen yang Sah**

Bahagian ini menerangkan soalan-soalan dikemukakan kepada responden mengenai tujuan perjalanan semasa tempoh pemanduan kereta atau penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah. Jadual di bawah menyatakan empat tujuan utama perjalanan yang kerap dibuat oleh responden kajian meliputi a) Perjalanan Rutin; b) Keperluan Pekerjaan; c) Aktiviti Sosial; dan d) Semasa Kecemasan. Perjalanan rutin adalah merujuk kepada untuk tujuan pergi dan balik kerja, untuk tujuan pergi ke kedai, untuk tujuan menghantar dan mengambil anak-anak ke sekolah, serta untuk tujuan pergi ke sekolah atau pulang ke rumah dan sebagainya. Keperluan pekerjaan adalah merujuk kepada sebahagian daripada keperluan bekerja. Aktiviti sosial adalah meliputi beriadah atau bersukan, untuk berjumpa kawan atau keluarga, sekadar hanya untuk memandu atau menunggang, untuk ke aktiviti ko-kurikulum di sekolah, ketika bercuti dan lain-lain. Situasi semasa kecemasan adalah merujuk penggunaan kenderaan tanpa lesen yang sah hanya akan dibuat ketika waktu kecemasan dan dalam keadaan terdesak.



## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal

Kekerapan responden kajian memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah adalah bagi tujuan perjalanan rutin (83.0%) dalam aktiviti seharian bagi memenuhi keperluan pekerjaan, menghantar anak-anak ke sekolah dan sebagainya. Seterusnya aktiviti sosial (76.5%), iaitu seperti beriadah atau bersukan, untuk berjumpa dengan keluarga atau kawan, sewaktu bercuti dan lain-lain. Responden turut mengakui tujuan utama perjalanan mereka merupakan salah satu keperluan pekerjaan (70.0%).

Ia adalah selari dengan kajian terdahulu (Watson, 2002) yang menunjukkan bahawa tujuan perjalanan pemanduan tanpa lesen dibuat adalah bagi memenuhi aktiviti sosial (73.1%), keperluan pekerjaan (15.4%) dan urusan keluarga (11.5%).

**Jadual 7** Tujuan perjalanan yang dibuat semasa memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah (n=600)

Perkara	Kekerapan (%)			
	Tidak pernah	Jarang	Kadang-kadang	Selalu
Perjalanan rutin	17.0	24.2	26.0	32.8
Keperluan pekerjaan	30.0	19.7	23.7	26.7
Aktiviti sosial	23.5	29.7	30.0	16.8
Semasa kecemasan	31.3	27.0	22.2	19.5
Lain-lain	61.0	18.7	12.2	8.2

### 4.4 Kebarangkalian untuk Mengalami Perkara Negatif Semasa Memandu atau Menunggang Tanpa Lesen yang Sah

Jadual 8 di bawah menunjukkan kebarangkalian untuk mengalami perkara-perkara yang tidak diinginkan semasa pemanduan atau penunggangan tanpa lesen memandu yang sah. Hampir separuh daripada responden menyatakan bahawa kebarangkalian adalah tinggi untuk disaman oleh pihak penguat kuasa kerana memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa memiliki lesen yang sah (47.5%). Kebanyakan responden dilihat sedikit sebanyak mempunyai perasaan bersalah dan bimbang akan dikenakan saman oleh pihak

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

penguat kuasa atas kesalahan tidak mempunyai lesen memandu kereta atau menunggang motosikal yang sah.

Para responden kajian juga menyatakan kebarangkalian yang tinggi untuk disaman oleh pihak penguat kuasa sekiranya tidak memakai tali pinggang keledar atau topi keledar semasa memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah (43.7%); dan untuk terlibat dalam kemalangan kenderaan sepanjang tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah (43.7%).

Namun demikian, responden berasakan kebarangkalian untuk ditangkap gambar oleh kamera perangkap had laju atau kamera penguat kuasa adalah rendah semasa tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah (45.8%).

**Jadual 8** Kebarangkalian untuk mengalami perkara negatif semasa memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah (n=600)

Penyataan	Kebarangkalian (%)		
	Sangat rendah	Antara rendah dan tinggi	Sangat tinggi
Disaman memandu atau menunggang tanpa lesen	34.8	17.7	47.5
Terlibat dalam kemalangan kenderaan	37.5	18.8	43.7
Disaman sekiranya anda tidak memakai tali pinggang keledar atau topi keledar	37.3	19.0	43.7
Ditangkap gambar oleh kamera perangkap had laju atau kamera penguat kuasa	45.8	20.5	33.7

#### **4.5 Pengalaman Disaman oleh Pihak Penguat Kuasa dan Terlibat dalam Kemalangan Semasa Memandu atau Menunggang Tanpa Lesen yang Sah**

Untuk bahagian ini, para responden turut ditemu bual sepanjang tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa memiliki lesen yang sah, adakah mereka mempunyai pengalaman bertembung atau nampak aktiviti penguatkuasaan dilaksanakan dalam tempoh 6 bulan yang lepas; dikenakan saman oleh pihak penguat kuasa atas kesalahan memandu atau menunggang tanpa memiliki lesen yang sah; dan terlibat dalam kemalangan jalan raya dalam tempoh setahun yang lalu.

Responden mengakui bahawa kebarangkalian mereka untuk bertembung dengan pihak penguat kuasa atau kebolehlihatan aktiviti penguatkuasaan atau sekatan jalan raya dilaksanakan adalah sebanyak 49.2% dalam tempoh 6 bulan yang lalu.

Kebanyakan responden (72.3%) mengakui mereka tidak pernah disaman oleh pihak penguat kuasa sepanjang tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah. Hanya 27.7% daripada jumlah keseluruhan mempunyai pengalaman disaman oleh pihak penguat kuasa atas kesalahan tersebut. Hal ini selari dengan kajian lepas (Watson, 2003) yang mendapati satu pertiga daripada responden yang tidak mempunyai lesen ketika ditahan oleh pegawai penguat kuasa melaporkan bahawa pihak penguat kuasa tidak memeriksa status lesen mereka sebaliknya hanya tertumpu kepada kesalahan memandu di bawah pengaruh alkohol.

Majoriti responden (87.0%) mengakui bahawa mereka tidak pernah terlibat dalam kemalangan jalan raya sepanjang tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah dalam tempoh setahun yang lalu. Hanya sebanyak 13.0% daripada mereka yang melaporkan pernah terlibat dalam kemalangan jalan raya.

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

**Jadual 9** Pengalaman disaman oleh pihak penguat kuasa dan terlibat dalam kemalangan semasa memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah (n=600)

Perkara		n	%
Pernah bertembung/nampak aktiviti penguatkuasaan/sekatan jalan raya dalam tempoh 6 bulan	Ya	295	49.2
	Tidak	305	50.8
	Min (SD)	2.26 (2.90)	
Pernah disaman pihak penguat kuasa atas kesalahan memandu kereta/menunggang motosikal tanpa lesen yang sah	Ya	166	27.7
	Tidak	434	72.3
	Min (SD)	1.59 (1.18)	
Terlibat dalam kemalangan semasa memandu kereta/menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dalam tempoh setahun yang lalu	Ya	78	13.0
	Tidak	522	87.0
	Min (SD)	1.29 (0.58)	

## 4.6 Perbincangan

### 4.6.1 Objektif 1

Objektif 1 cuba mengenal pasti faktor yang mempengaruhi atau menggalakkan responden untuk memandu kereta dan menunggang motosikal tanpa lesen memandu yang sah. Jadual 10 di bawah menunjukkan maklum balas responden apabila ditanya faktor yang mempengaruhi pemanduan kereta dan penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah.

**Jadual 10** Faktor yang mempengaruhi responden untuk memandu kereta dan menunggang motosikal tanpa lesen yang sah (n=600)

Bil.	Pernyataan	Skala mempengaruhi/menggalakkan keputusan (%)		
		Rendah	Antara rendah dan tinggi	Tinggi
1.	Akses kepada kemudahan pengangkutan awam adalah terhad	30.7	36.0	33.3

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

2.	Tambang pengangkutan awam adalah terlalu mahal	31.2	35.2	33.6
3.	Desakan ahli keluarga yang tidak tahu memandu/menunggang	42.8	31.3	25.8
4.	Tiada sesiapa yang bertanya sama ada saya mempunyai lesen memandu sebelum membonceng/menumpang saya	40.0	35.7	24.3
5.	Memandu/menunggang untuk perjalanan dekat (<1 km) sahaja	32.3	31.5	36.2
6.	Dianggap wira apabila memandu/menunggang tanpa lesen	60.0	24.7	15.3
7.	Proses mendapatkan lesen adalah terlalu leceh	40.0	34.8	25.2
8.	Ahli keluarga tidak kisah untuk saya mengambil lesen	44.5	30.8	24.7
9.	Kos mendapatkan lesen memandu adalah mahal	30.0	29.5	40.5
10.	Pihak penguat kuasa kurang kelihatan di kawasan saya memandu/menunggang	37.5	38.7	23.8
11.	Kesukaran untuk membaca melemahkan semangat saya untuk mendapatkan lesen memandu	58.7	25.0	14.2
12.	Tidak dapat melepasi ujian buta warna semasa tapisan	62.8	20.5	13.8
13.	Kegagalan saya mendapatkan lesen memandu setelah mencuba beberapa kali membuatkan saya untuk terus sahaja memandu tanpa lesen	55.0	23.7	17.8
14.	Kebebasan memandu tanpa perlu memperbaharui lesen	56.2	25.2	18.7
15.	Ibu bapa membenarkan penggunaan kenderaan	48.8	30.8	20.3
16.	Pengaruh rakan sebaya yang membawa kenderaan ke sekolah	45.2	30.0	23.7

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

17.	Kebebasan menggunakan kenderaan ahli keluarga tanpa kebenaran	54.7	25.5	19.8
18.	Institut Memandu di kawasan kediaman saya tidak mempunyai fasiliti lengkap	56.5	26.3	17.2
19.	Jarak Institut Memandu jauh dari rumah saya	45.7	29.7	24.7
20.	Ketiadaan pengangkutan lain ke sekolah membuatkan saya memandu/menunggang tanpa lesen	40.5	30.8	27.2
21.	Tiada tindakan dari pihak sekolah apabila saya memandu/menunggang ke sekolah	47.3	28.3	22.5
22.	Masalah kewangan untuk mendapatkan lesen memandu	33.3	29.7	37.0
23.	Boleh terlepas daripada hukuman jika disabit kesalahan	53.0	26.5	20.5

Hasil kajian menunjukkan antara faktor utama yang mempengaruhi pemanduan kereta dan penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah adalah kos mendapatkan lesen memandu adalah mahal (40.5%), masalah kewangan untuk mendapatkan lesen memandu (37.0%), memandu atau menunggang untuk perjalanan dekat sahaja (36.2%), tambang pengangkutan awam adalah terlalu mahal (33.6%) dan akses kepada kemudahan pengangkutan awam adalah terhad (33.3%).

Faktor kewangan dilihat merupakan antara punca utama yang mendorong responden tidak mendapatkan lesen memandu dan menunggang dengan cara yang sah. Responden mengakui bahawa kos atau perbelanjaan untuk mendapatkan lesen memandu adalah mahal pada masa kini. Ketidakmampuan mereka untuk memiliki lesen memandu dan menunggang yang sah adalah disebabkan oleh masalah kewangan yang dihadapi. Jika dilihat daripada segi ciri-ciri latar belakang responden yang disoal selidik iaitu anggaran pendapatan kasar bulanan, pendapatan bulanan yang diperolehi responden boleh dikatakan agak rendah dengan hampir keseluruhan (96.4%) hanya dalam lingkungan sekitar RM3,000.00 dan ke bawah. Hampir separuh daripada responden memperoleh pendapatan bawah RM1,000.00 sebulan (Rujuk Jadual 5).

## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal

Pemanduan kereta dan penunggangan motosikal adalah lebih tertumpu untuk perjalanan melibatkan jarak yang dekat sahaja iaitu kurang daripada 1 kilometer merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi mereka untuk tidak memiliki lesen yang sah kerana ia bukannya merupakan keperluan yang perlu diberi keutamaan. Tahap kesedaran terhadap keperluan pemilikan lesen memandu yang rendah menyebabkan tingkah laku pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah untuk jarak yang dekat tidak menjadi suatu kesalahan bagi responden.

Antara faktor lain yang menggalakkan keputusan responden untuk tidak mendapatkan lesen memandu dan menunggang yang sah adalah disebabkan oleh tahap kebolehcapaian sistem pengangkutan awam semasa yang sangat rendah. Responden mengakui tambang kenderaan awam agak terlalu mahal dan akses kepada kemudahan pengangkutan awam adalah terhad. Kemudahan pengangkutan awam sedia ada adalah lebih tertumpu di kawasan bandar sahaja dan tidak menyeluruh. Kawasan luar bandar atau terpencil pul mempunyai kekangan daripada segi akses yang terhad.

Faktor-faktor lain yang mempengaruhi responden cenderung untuk tidak mendapatkan lesen memandu yang sah sebelum ini disebabkan tiada pengalaman disaman oleh pihak penguat kuasa atas kesalahan memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah. Mereka turut mengakui sepanjang tempoh setengah tahun lepas, kebolehlihatan sebarang aktiviti penguatkuasaan, sekatan jalan raya atau pernah bertembung dengan pihak penguat kuasa adalah sederhana, iaitu dalam nisbah 50:50 sahaja (Rujuk Jadual 9). Malahan, mereka berpendapat bahawa kebarangkalian untuk mengalami perkara negatif seperti disaman oleh pihak penguat kuasa atas kesalahan memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah, kesalahan tidak memakai tali pinggang keledar atau topi keledar dan terlibat dalam kemalangan kenderaan sepanjang tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah adalah pada tahap sederhana (berdasarkan Jadual 8).

Secara tidak langsung, kesemua faktor ini menggalakkan keputusan responden untuk terus tidak mendapatkan lesen memandu atau menunggang yang sah sebelum ini. Dapatan kajian MIROS yang lepas turut dilaporkan pada tahun 2016, iaitu antara faktor yang mempengaruhi penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah adalah disebabkan

oleh a) masalah kewangan; b) tidak pernah dikenakan saman oleh pihak penguat kuasa; c) proses mendapatkan lesen leceh; dan lain-lain (Kaviyarasu et al., 2016).

Berlainan pula dengan kajian yang dijalankan oleh Hartos, Eitel, Haynie dan Simons-Morton (2000), pemantauan dan kawalan ibu bapa yang rendah dikaitkan dengan tingkah laku risiko yang lebih tinggi, pelanggaran dan kemalangan dalam kalangan remaja yang memandu kereta. Pengurusan pemanduan remaja di peringkat permulaan lesen atau percubaan telah dicadangkan kerana mempunyai nilai signifikan terhadap pemanduan remaja dalam beberapa bulan pertama. Dapatan ini serupa dengan kajian yang dijalankan oleh Yeh, Hsin-Li Chang dan Hsin-Wen Chang (2008), iaitu tahap pemantauan oleh ibu bapa yang tinggi dapat menanggukkan usia penunggangan tanpa lesen dalam kalangan remaja. Oleh itu, perhatian wajar diberikan kepada pengawasan pemantauan ibu bapa, kuasa cc enjin, program latihan, dan larangan membawa penumpang yang melibatkan penunggang remaja.

Kecenderungan yang tinggi dalam kalangan pemandu muda yang tidak berlesen untuk memandu kereta secara berisiko berbanding pemandu berusia telah lama dibincangkan dan sebahagian besar adalah disebabkan oleh kurang berpengalaman dan tahap kematangan (Arnett, 2002; Bingham & Shope, 2004; Ivers, Senserrick, Boufous, Stevenson, Chen, Woodward & Norton, 2009; Moller & Gregersen, 2008; Yeh, et al., 2008). Justeru, usaha mengenal pasti faktor-faktor yang mempengaruhi pemanduan tanpa lesen ini adalah penting dalam mencari langkah penyelesaian yang efektif bagi menangani gejala ini.

#### 4.6.2 Objektif 2

Berdasarkan Jadual 11, objektif 2 mencadangkan langkah-langkah untuk mengurangkan jumlah pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah mengikut item. Sebanyak 8 soalan telah dikemukakan kepada responden semasa sesi soal selidik mengenai langkah-langkah untuk mengurangkan jumlah pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah di negara ini.



**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

**Jadual 11** Langkah-langkah untuk mengurangkan jumlah pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah (n=600)

Bil.	Pernyataan	Persetujuan (%)	
		Tidak setuju	Setuju
1.	Menjalankan program berasaskan komuniti berkenaan pemilikan lesen yang sah	12.3	87.7
2.	Menaikkan kadar kompaun bagi kesalahan memandu/menunggang tanpa lesen	36.3	63.7
3.	Terus menyita kenderaan dan didakwa di mahkamah secara serta-merta kepada pesalah	44.3	55.7
4.	Pihak penguat kuasa mempergiatkan operasi penguat kuasa atas kesalahan memandu/menunggang tanpa lesen yang sah	18.5	81.5
5.	Ibu bapa akan didakwa atas kesalahan cuai membenarkan anak di bawah umur memandu/menunggang tanpa lesen	29.2	70.8
6.	Menawarkan pakej lesen kereta/motosikal dengan harga yang berpatutan (Bayaran secara ansuran dan tidak membebankan)	8.8	91.2
7.	Memastikan Institut Memandu meningkatkan kualiti perkhidmatan	10.7	89.3
8.	Melaksanakan program pendidikan pemilikan lesen yang sah	7.0	93.0

Dapatan kajian menunjukkan bahawa antara langkah untuk mengurangkan jumlah pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah di negara berdasarkan maklum balas peratusan persetujuan tertinggi responden adalah melaksanakan program pendidikan pemilikan lesen yang sah (93.0%), menawarkan pakej lesen kereta atau motosikal dengan harga yang berpatutan (91.2%), memastikan Institut Memandu meningkatkan kualiti perkhidmatan (89.3%) dan menjalankan program berasaskan komuniti berkenaan pemilikan lesen yang sah (87.7%).

Merujuk kepada pilihan jawapan responden, majoriti responden telah memilih elemen pendidikan sebagai langkah menggalakkan pengambilan lesen memandu dalam kalangan pemandu dan penunggang yang tidak mempunyai lesen. Hasil kajian mendapati majoriti responden bersetuju melaksanakan program pendidikan pemilikan lesen yang sah. Hal ini bertujuan untuk memberi pendedahan awal dan kesedaran pada awal pendidikan di peringkat sekolah rendah mengenai kepentingan pemanduan atau penunggangan dengan pemilikan lesen memandu yang sah. Malah, penyampaian maklumat ini perlulah dilaksanakan secara berterusan dan berulang dengan menjalankan program berasaskan komuniti berkenaan pemilikan lesen memandu yang sah.

Selain itu, peranan pihak industri juga dilihat penting sebagai institusi pendidikan untuk calon mendapatkan lesen. Terutama dalam keadaan ekonomi Malaysia yang agak mencabar ketika ini, responden menyarankan agar pihak institut memandu dapat menawarkan pakej pengambilan lesen kereta atau motosikal dengan harga yang berpatutan kepada calon memandu. Sebagai contoh, pihak Institut Memandu menawarkan pakej latihan yang menarik dengan mengenakan bayaran secara ansuran agar tidak membebankan. Dengan adanya penganjuran promosi pakej dan tawaran istimewa ini secara tidak langsung dapat menggalakkan kumpulan sasaran ini untuk mendapatkan lesen memandu yang sah.

Pada masa yang sama, kualiti perkhidmatan di Institut Memandu hendaklah sentiasa ditingkatkan terutamanya daripada segi pengurusan, staf pentadbiran dan pengajar, kualiti pembelajaran dan latihan pemanduan beserta penyediaan kemudahan yang bertaraf lima bintang bagi memastikan calon memandu yang cekap dan berkemahiran dalam aspek pemanduan atau penunggangan di jalan raya dapat dilahirkan.

Dalam isu menggalakkan pengambilan lesen memandu, peranan pihak penguat kuasa adalah penting dalam memastikan terdapat langkah kesinambungan selepas elemen pendidikan dilaksanakan. Langkah mempergiatkan operasi penguatkuasaan atas kesalahan memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah juga mendapat sokongan responden. Tindakan undang-undang yang lebih ketat dan tanpa kompromi perlu dikenakan ke atas kesalahan serius ini. Ibu bapa perlu dikenakan hukuman keras jika

## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal

didakwa atas kesalahan cuai membenarkan anak di bawah umur memandu atau menunggang tanpa lesen. Kadar kompaun sedia ada juga boleh dinaikkan bagi kesalahan memandu atau menunggang tanpa lesen.

Hal ini adalah konsisten dengan kajian lain (Mohd Hafzi et al., 2013) yang antara cadangan yang disyorkan oleh penyelidik adalah a) meningkatkan kekerapan dan kebolehlihatan aktiviti penguatkuasaan trafik dan mengenakan penalti yang berat ke atas pesalah yang didapati tidak memiliki lesen menunggang motosikal yang sah; b) pengusaha Institut Memandu membuat promosi lesen menunggang motosikal di peringkat sekolah menengah dan universiti bagi menggalakkan pengambilan lesen untuk kategori umur 16 hingga 20 tahun; c) pihak sekolah dan berkuasa tempatan memperbanyakkan kempen kesedaran mengenai kepentingan dan implikasi tidak memiliki lesen menunggang yang sah; dan menjalankan aktiviti penguatkuasaan yang intensif; dan sebagainya.

Penekanan pada elemen pendidikan seperti program advokasi dan kempen dan disokong dengan program penguatkuasaan yang mampan dan jitu telah dibuktikan oleh kajian lalu (Begg, Sullman & Samaranayaka, 2012; Scott-Parker, Watson, King & Hyde, 2012). Masih terdapat ruang untuk peningkatan dalam penyediaan latihan dan pendidikan tambahan, ia tidak hanya terhad kepada mereka yang tidak mempunyai lesen tetapi juga mereka yang berada pada fasa pra-lesen. Pengawasan akses kepada kenderaan bermotor harus ditingkatkan oleh ibu bapa dan penguat kuasa bagi mengawal gejala ini (Hanna et al., 2013). Justeru, kedua-dua elemen ini perlulah diterapkan dalam memastikan langkah intervensi yang diambil berjaya di samping pelaksanaannya yang secara berterusan.

## 5. Kesimpulan

Dapatan kajian ini menunjukkan rata-rata responden melaporkan kos mendapatkan lesen memandu adalah mahal, masalah kewangan untuk mendapatkan lesen memandu, memandu atau menunggang untuk perjalanan dekat sahaja, tambang pengangkutan awam adalah terlalu mahal, akses kepada kemudahan pengangkutan awam adalah terhad, tiada pengalaman disaman oleh pihak penguat kuasa atas kesalahan tiada lesen memandu atau menunggang yang sah, dan kebolehlihatan aktiviti penguatkuasaan merupakan antara faktor utama yang mempengaruhi mereka memilih untuk memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah sebelum ini. Faktor kewangan khususnya kos sara hidup semasa yang semakin meningkat dilihat merupakan faktor utama mendorong responden untuk tidak mendapatkan lesen yang sah, terutamanya apabila melibatkan kos yuran pengambilan lesen memandu yang tinggi dan harga tambang pengangkutan awam yang mahal.

Responden terlibat turut ditanya mengenai langkah-langkah yang dirasakan sesuai untuk menggalakkan pengambilan lesen di negara dan penekanan adalah tertumpu kepada elemen pendidikan dan latihan pemanduan. Antaranya adalah melaksanakan program pendidikan pemilikan lesen yang sah, Institut Memandu menawarkan pakej lesen kereta atau motosikal dengan harga yang berpatutan, memastikan Institut Memandu meningkatkan kualiti perkhidmatan dan menjalankan program berasaskan komuniti berkenaan pemilikan lesen yang sah. Justeru, pihak yang bertanggungjawab hendaklah menerapkan elemen tersebut dalam merangka langkah intervensi bagi menangani isu memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah.

Kajian terperinci perlu dilakukan dengan memberi perincian kepada status pemilikan lesen. Sebagai contoh, tidak pernah memiliki lesen, lesen tamat tempoh, lesen digantung, gagal ujian memandu dan membawa kenderaan tanpa mengikut kelas lesen

## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal

yang sesuai dan sebagainya. Hal ini bagi membolehkan langkah intervensi yang diambil sesuai dengan kumpulan sasaran.

Berikut merupakan syor-syor tambahan yang dikenal pasti bagi menggalakkan pengambilan lesen dalam kalangan pemandu dan penunggang di negara ini:

- i. Pemantauan dan pelaksanaan terhadap kadar siling yuran pengambilan lesen perlu diperhalusi bagi mengelakkan kenaikan harga yuran pengambilan secara mendadak dan memberi peluang kepada pihak tidak bertanggungjawab mengambil kesempatan kepada calon yang ingin mengambil lesen memandu;
- ii. Program advokasi dan kempen kesedaran berkenaan kepentingan pemilikan lesen hendaklah diteruskan dan diperhalusi kaedahnya agar rakyat tidak memandang ia hanya sekadar taktik mengaut keuntungan oleh segelintir pemilik institusi pemanduan;
- iii. Pihak konsesi pengangkutan awam perlu menyediakan bas perantara bagi memudahkan akses penduduk kepada pengangkutan awam terutamanya di kawasan luar bandar. Hebahan berkenaan kemudahan juga perlu diwar-warkan agar penduduk setempat tahu akan kemudahan tersebut, selain menawarkan harga tambang murah dengan menawarkan pakej mengikut kategori pengguna;
- iv. Kebolehlihatan aktiviti penguatkuasaan di jalan raya hendaklah dipertingkatkan dan mengurangkan pendekatan secara tersembunyi (*covert approach*) bagi meningkatkan persepsi akan ditahan atau ditangkap;
- v. Tindakan tegas perlu diambil kepada mereka yang memandu dan menunggang tanpa lesen seperti mendakwa si pelaku terus ke mahkamah supaya si pelaku tidak lagi memandang mudah kesalahan itu. Malahan, kesalahan itu hendaklah disabitkan bersama pemilik kenderaan yang memberi kunci kepada si pelaku.

## Rujukan

- Arnett, J. J. (2002). Developmental sources of crash risk in young drivers. *Injury Prevention, 8, Suppl 2*(Suppl 2), ii17 – 21; discussion ii2103. doi:10.1136/ip.8.suppl\_2.ii17.
- Begg, D. J., Sullman, M., & Samaranyaka, A. (2012). The characteristics of young pre-licensed drivers: Evidence from the New Zealand drivers study. *Accident Analysis and Prevention, 45*, 539 – 546. doi:10.1016/j.aap.2011.09.006
- Bernama. (2017, January 10). 25 warga asing disaman memandu tanpa lesen. Retrieved from [http://www.bernama.com/bernama/state\\_news/bm/news.php?id=1318381&ca](http://www.bernama.com/bernama/state_news/bm/news.php?id=1318381&ca)
- Bingham, C. R., & Shope, J. T. (2004). Adolescent developmental antecedents of risky driving among young adults. *Journal of Studies on Alcohol and Drugs, 65*(1), 84 – 94. <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/15000507>
- Ramendran, C. (2016, May 11). Straight to court for unlicensed motorists. *The Sun Daily*. Retrieved from <http://www.thesundaily.my/news/1797236>
- Razali, S. A. (2018, February 15). Tiada lesen memandu kesalahan paling tinggi. *Berita Harian Online*. Retrieved from <https://www.bharian.com.my/berita/nasional/2018/02/388837/tiada-lesen-memandu-kesalahan-paling-tinggi>
- Government of South Australia. (2017). *Unlicensed drivers involved in fatal road crashes in South Australia*. Fact Sheet. Department of Planning, Transport and Infrastructure. Retrieved from [https://dpti.sa.gov.au/\\_\\_data/assets/pdf\\_file/0007/247507/2015\\_Unlicensed\\_Drivers\\_-\\_Road\\_Crash\\_Fact\\_Sheet\\_.pdf](https://dpti.sa.gov.au/__data/assets/pdf_file/0007/247507/2015_Unlicensed_Drivers_-_Road_Crash_Fact_Sheet_.pdf)

**Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal**

- Hanna, C. L., Laflamme, L., Elling, B., & Moller, J. (2013). Unlicensed driving and other related health risk behaviors A study of Montana high school students. *Accident Analysis and Prevention*, *54*, 26 – 31. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.01.013>
- Hartos, J. L., Eitel, P., Haynie, D. L., & Simons-Morton, B. G. (2000). Can I take the car? Relations among parenting practices and adolescent problem-driving practices. *Journal of Adolescent Research*, *15*(3), 352 – 367. Doi:10.1177/0743558400153003
- Heck, K. E., Sousa, C., Hanna, C. L., & Nathaniel, K. (2008). Unlicensed driving among California high school seniors. *Californian Journal of Health Promotion*, *6*(2), 36 –48. [https://www.researchgate.net/publication/228638783\\_Unlicensed\\_Driving\\_Among\\_California\\_High\\_School\\_Seniors](https://www.researchgate.net/publication/228638783_Unlicensed_Driving_Among_California_High_School_Seniors)
- Ivers, R., Senserrick, T., Boufous, S., Stevenson, M., Chen, H. Y., Woodward, M., & Norton, R. (2009). Novice drivers' risky driving behavior, risk perception, and crash risk: Findings from the DRIVE study. *American Journal of Public Health* *99*(9), 1638 – 1644. doi:10.2105/AJPH.2008.150367
- Job, R. F. S., Lee, V. S. H., & Prabhakar, T. (1994). *Unauthorised driving in New South Wales*. DLR 1. Sydney, New South Wales: Driver Licensing Branch, Roads and Traffic Authority. Retrieved from <https://trid.trb.org/view/414087>
- Kaviyarasu, Y., Ahmad Azad, A. R., Roziana, S., & Mohd Azmi, A. (2016). *Faktor pemanduan tanpa lesen memandu yang sah di kalangan penunggang motosikal* (Laporan Penyelidikan MIROS [MRR]). Kajang, Selangor.
- Kementerian Pengangkutan Malaysia. (2017). *Statistik Pengangkutan Malaysia 2017: Jumlah lesen memandu mengikut jenis dan negeri, Malaysia, 2016*. Jabatan Pengangkutan Jalan, Kementerian Pengangkutan Malaysia.

- Kementerian Pengangkutan Malaysia. (2016). *Statistik Pengangkutan Malaysia 2016: Jumlah lesen memandu mengikut jenis, Malaysia, 2013 – 2016*. Jabatan Pengangkutan Jalan, Kementerian Pengangkutan Malaysia.
- Polis Diraja Malaysia. (2017). *Laporan Perangkaan Kemalangan Jalan Raya Malaysia*. Kuala Lumpur: Jabatan Siasatan dan Penguat kuasa Trafik, Ibu Pejabat Polis Bukit Aman.
- Polis Diraja Malaysia. (2015). *Laporan Perangkaan Kemalangan Jalan Raya Malaysia*. Kuala Lumpur: Jabatan Siasatan dan Penguat kuasa Trafik, Ibu Pejabat Polis Bukit Aman.
- Mirrlees-Black, C. (1993). *Disqualification from Driving: An effective penalty?* Paper 74. Research and Planning Unit, Great Britain Home Office, London, England. Retrieved from <http://www.ncjrs.gov/App/publications/abstract.aspx?ID=141918>
- Mohd Hafzi, M. I., Aqbal Hafeez, A., Zulhaidi, M. J., & Choon Yeap, T. (2013). Factors contributing to crash involvement of unlicensed motorcycle riders in Malaysia. *Jurnal Teknologi (Sciences and Engineering)*, 65(2), 61 – 66. <http://doi.org/10.11113/jt.v65.2192>
- Moller, M., & Gregersen, N. P. (2008). Psychosocial function of driving as predictor of risk-taking behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 40(1), 209 – 215. doi:10.1016/j.aap.2007.05.007
- Norainy, O., Roziana, S., Kaviyarasu, Y., Noor Haizan, S., Amelia Hazreena, A. G., & Low, S. F. (2018). *Age and contributing factors of unlicensed motorcycling behaviour among school students in Hulu Langat District, Selangor* (MIROS Research Report MRR No. 251). Kajang, Malaysia: Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia, Retrieved from [https://www.miros.gov.my/1/publications.php?id\\_page=19&id\\_event=67](https://www.miros.gov.my/1/publications.php?id_page=19&id_event=67)



## Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan Penunggang Motosikal

- Robinson, C. D. (1977). *The operation of driver licence disqualification as a sanction*. Department of Criminology, University of Melbourne, Melbourne. Retrieved from <https://www.ncjrs.gov/pdffiles1/Digitization/58601NCJRS.pdf>
- Ross, H. L., & Gonzales, P. (1988). Effects of licence revocation on drunk-driving offenders. *Accident Analysis and Prevention*, 20(5), 379 – 391. [https://doi.org/10.1016/0001-4575\(88\)90020-6](https://doi.org/10.1016/0001-4575(88)90020-6)
- Scott-Parker, B., Watson, B., King, M. J., & Hyde, M. K. (2012). Young and unlicensed: risky driving before entering the licensing system. *Traffic Injury Prevention*, 13(3), 213 –218. doi:10.1080/15389588.2011.638683
- Smith, D. I., & Maisey, G. E. (1990). *Survey of Driving by Disqualified and Suspended Drivers in Western Australia*. CR 94. Federal Office of Road Safety, Canberra. Retrieved from [https://infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1991/pdf/Surv\\_Unlic\\_1.pdf](https://infrastructure.gov.au/roads/safety/publications/1991/pdf/Surv_Unlic_1.pdf)
- Utusan Online. (2017, March 11). Pelajar sekolah maut kemalangan jalan raya. Retrieved from <http://www.utusan.com.my/berita/nahas-bencana/pelajar-sekolah-maut-kemalangan-jalan-raya-1.456226>
- Watson, B., Armstrong, K., Wilson, A., Livingstone, K., & Barraclough, P. (2012). *An examination of the factors contributing to unlicensed driving*. Summary Report. Queensland Department of Transport and Main Roads. Retrieved from <https://eprints.qut.edu.au/83538/>
- Watson, B., Armstrong, K., Watson, A., Livingstone, K., Wilson, A., & Barraclough, P. (2012). *Unlicensed and unregistered vehicle project*. Summary Report. Queensland Department of Transport and Main Roads. Retrieved from <https://eprints.qut.edu.au/83548/>

- Watson, B. (2004). *The psychosocial characteristics and on-road behaviour of unlicensed drivers*. PhD thesis. Queensland University of Technology, Brisbane, Australia. Retrieved from [https://eprints.qut.edu.au/15923/1/Barry\\_Watson\\_Thesis.pdf](https://eprints.qut.edu.au/15923/1/Barry_Watson_Thesis.pdf).
- Watson, B. (2003). *The road safety implications of unlicensed driving: A survey of unlicensed drivers*. Australian Transport Safety Bureau, Civic Square, ACT. Retrieved from [https://eprints.qut.edu.au/8946/1/Unlicensed\\_Driver\\_Survey\\_Report\\_for\\_ATSB.pdf](https://eprints.qut.edu.au/8946/1/Unlicensed_Driver_Survey_Report_for_ATSB.pdf).
- Watson, B. (2002). *A survey of unlicensed driving offenders*. In Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference, 181 – 190. Adelaide, Australia. Retrieved from <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.427.1946&rep=rep1&type=pdf>
- Yeh, T. H., Chang, H. L., & Chang, H. W. (2008). Initial age of unlicensed motorcycling experience for a cohort of high school students. *Accident Analysis and Prevention* 40(2), 511 – 517. doi:10.1016/j.aap.2007.08.005





## Research Report

# Faktor Pemanduan Tanpa Lesen Memandu yang Sah dalam Kalangan Pemandu Kereta dan 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)

ISBN 978-967-2078-86-9



9 789672 078869