

KAJIAN MENGENAI FAKTOR MEMPENGARUHI PEMANDUAN DAN PENUNGGANGAN TANPA LESEN YANG SAH

Noradrenalina Isah

Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS)

Kementerian Pengangkutan Malaysia

lina@miros.gov.my

ABSTRAK

Undang-undang trafik dan aktiviti penguatkuasaan sedia ada dilihat masih tidak berupaya untuk mendisiplinkan pemandu dan penunggang di negara. Masih ramai pemandu dan penunggang yang tidak memiliki lesen yang sah berkeliaran dan berkongsi menggunakan jalan raya yang sama sewenang-wenangnya tanpa pengetahuan pengguna jalan raya lain. Kehadiran golongan ini merupakan satu ancaman kepada keselamatan jalan raya kerana dikhuatiri mereka boleh mengganggu keharmonian dan keseimbangan sistem pemanduan, sekali gus berisiko tinggi untuk terbabit dalam kemalangan. Pelaksanaan kajian mustahak bagi mengenal pasti sejauh mana situasi pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah wujud di negara ini; dan merungkai persoalan yang ditimbulkan iaitu meninjau apakah faktor-faktor mempengaruhi kepada pemanduan tanpa lesen ini. Kajian ini menggunakan kaedah kuantitatif, iaitu dengan borang soal selidik sebagai instrumen kajian. Seramai 600 orang calon pemandu yang mempunyai pengalaman pemanduan atau penunggangan tanpa memiliki lesen yang sah dikenal pasti sebagai responden melibatkan beberapa buah zon di seluruh Malaysia dengan mengguna pakai kaedah persampelan mudah dan bertujuan. Secara keseluruhannya, dapatan kajian menunjukkan tiada pengalaman dikenakan saman oleh pihak penguat kuasa, kebolehlihatan aktiviti penguatkuasaan, kewangan, kos mendapatkan lesen yang mahal, tambang kenderaan awam yang mahal dan akses kepada kemudahan pengangkutan awam terhad merupakan antara faktor yang menyumbang kepada pemanduan tanpa lesen yang sah. Penyelidik turut menyarankan pihak yang berkepentingan perlu prihatin dan proaktif dalam mewujudkan satu pelan tindakan yang berkesan bagi menangani permasalahan ini bersandarkan kepada hasil kajian yang menyeluruh dari pelbagai sudut.

Bidang Penyelidikan: Lesen memandu, pemandu kereta, penunggang motosikal, keselamatan jalan raya

1. Pengenalan

Kadar kemalangan dan angka kematian jalan raya di Malaysia dilihat semakin meningkat dan tiada penurunan yang mendadak. Berdasarkan Laporan Kemalangan Jalan Raya Malaysia bagi tahun 2017 yang diterbitkan oleh Polis Diraja Malaysia (PDRM), kadar kemalangan melibatkan kematian di negara mencatatkan jumlah sebanyak 6,193, 6,570 dan 6,265 bagi tahun 2015 hingga 2017. Sementara kereta dan motosikal mencatatkan peratusan tertinggi kematian di jalan raya iaitu lebih 80%. Kadar kemalangan maut paling tinggi melibatkan golongan belia berumur di antara 16 hingga 25 tahun.

Undang-undang trafik dan aktiviti penguatkuasaan sedia ada dilihat masih tidak berupaya untuk mendisiplinkan pemandu dan penunggang di negara. Malahan, saman yang dikenakan oleh pihak penguat kuasa adalah rendah, pengamalan budaya pemberian diskaun ke atas pesalah trafik dan tidak bersifat tegas dalam pelaksanaan hukuman. Didapati masih ramai golongan pemandu dan penunggang yang tidak memiliki lesen yang sah berkeliaran dan berkongsi menggunakan jalan raya yang sama sewenang-wenangnya tanpa pengetahuan pengguna jalan raya lain.

Meskipun statistik jumlah permohonan lesen memandu yang dikeluarkan di negara mengikut jenis untuk Lesen Belajar Memandu (*Provisional Driving License – PDL*); Lesen Memandu Kompeten

(*Competent Driving License – CDL*); dan Percubaan (*Probation – P*) adalah semakin bertambah dan meningkat saban tahun bagi tahun 2013 hingga 2016 (Rujuk Jadual 1), jumlah peningkatan pemandu dan penunggang yang tidak mempunyai lesen memandu yang sah adalah agak membimbangkan.

Jadual 1: 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

Pelaksanaan kajian oleh Mohd Hafzi, Aqbal Hafeez, Zulhaidi dan Tan (2013) 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 sebanyak 21.5%, 20.1% dan 16.4% bagi tempoh tahun dari 2006 hingga 2010 berdasarkan sumber data yang diperolehi daripada PDRM. Ini bermakna kadar kemalangan maut di kalangan penunggang motosikal yang tidak memiliki lesen memandu yang sah adalah agak tinggi, iaitu 1 per 5 daripada jumlah keseluruhan laporan kes kemalangan. Data ini mengguna pakai maklumat atau data asal menerusi laporan kemalangan PDRM (POL.27) di Malaysia iaitu melibatkan 166,805 kes kemalangan jalan raya sepanjang tempoh 5 tahun (2006 hingga 2010). Jadual 2 jelas menunjukkan status pemilikan lesen penunggang motosikal semasa terlibat dalam kemalangan jalan raya di Malaysia bagi tempoh 5 tahun berkenaan.

Jadual 2: Bilangan penunggang motosikal terlibat dalam kemalangan mengikut status pemilikan lesen, Malaysia, 2006 – 2010 (Sumber: PDRM, 2010)

Lesen Memandu		Jenis Kecederaan						Jumlah	
		Maut		Parah		Ringan			
Status	Jenis	Kes	%	Kes	%	Kes	%	Kes	%
Ada Lesen Yang Sah	PDL	377	1.4	707	1.5	1,447	1.5	2,531	1.5
	<=5 Thn	7,279	27.4	14,850	32.2	32,310	34.3	54,439	32.6
	>5 Thn	10,456	39.3	16,993	36.9	33,426	35.5	60,875	36.5
Jumlah Kecil		18,112	68.1	32,550	70.6	67,183	71.3	117,845	70.6
Lain-lain Lesen	Antarabangsa	58	0.2	89	0.2	119	0.1	266	0.2
	Polis	20	0.1	59	0.1	96	0.1	175	0.1
	Askar	20	0.1	37	0.1	57	0.1	114	0.1
Jumlah Kecil		98	0.4	185	0.4	272	0.3	555	0.4
Tiada Lesen Yang Sah	Jumlah Kecil	5,708	21.5	9,254	20.1	15,461	16.4	30,423	18.2
Tidak Diketahui	Jumlah Kecil	2,651	10.0	4,097	8.9	11,234	12	17,982	10.8
Jumlah		26,569	100.0	46,086	100.0	94,150	100.0	166,805	100.0

Malahan, data terkini kemalangan jalan raya PDRM (2015) turut melaporkan trend kemalangan maut di kalangan pemandu kereta dan penunggang motosikal yang tidak memiliki lesen yang sah adalah lebih kurang sama, iaitu 1 per 5 daripada jumlah keseluruhan laporan kes kemalangan bagi tempoh 5 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%.

Menurut Statistik Pengeluaran Saman Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ), Kementerian Pengangkutan bagi Kesalahan melibatkan Pelesenan Pemandu yang terkini bagi tahun 2018 sehingga bulan September, sebanyak 156,719 orang dan 18,131 orang yang didapati masing-masing tidak mempunyai lesen CDL dan CDL tamat tempoh telah ditahan oleh pegawai penguat kuasa JPJ (merujuk kepada Jadual 3).

Keratan akhbar *The Sun Daily* (11 Mei 2016; 12:15am) mengutarakan bahawa kes memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah adalah semakin meningkat sejak beberapa tahun kebelakangan ini. Di mana PDRM telah menahan lebih daripada 630,000 pemandu dan penunggang yang tidak memiliki lesen yang sah pada tahun 2014 dan 2015. Malah ia juga dikatakan sebagai penyumbang utama peningkatan kemalangan jalan raya pada setiap tahun. Petikan laporan Bernama (20 September 2016; 21:45pm) turut menyatakan JPJ mengesan sebanyak 1.2 juta rakyat Malaysia yang layak mendapat lesen memandu, tidak mempunyai lesen berkenaan. Punca sebenar tidak dapat dikenal pasti golongan ini langsung tidak mempunyai lesen kerana memang tidak mahu memandu, tidak memiliki kenderaan atau semata-mata bergantung kepada pengangkutan awam dan sebagainya. Namun sedemikian, bilangan golongan ini perlu dikesan puncanya agar tidak berlaku sebarang masalah keselamatan di jalan raya lebih-lebih lagi jika mereka memandu tanpa lesen.

Jadual 3: Statistik pengeluaran saman [Notis JPJ (P) 22] kesalahan melibatkan pelesenan pemandu mengikut jenis dan negeri sehingga bulan September, 2018 (Sumber: Jabatan Pengangkutan Jalan, Kementerian Pengangkutan Malaysia, 2018)

Negeri	Jenis Kesalahan								
	Tiada CDL	Tiada Lesen Vokasional	Tiada GDL	Tiada PSV	CDL Tamat Tempoh	Lesen GDL Tamat Tempoh	Lesen PSV Tamat Tempoh	PDL Tamat Tempoh	Tidak Tampil Plat P
Johor	15,237	340	2,828	450	1,436	2,828	62	93	1,149
Kedah	16,471	98	3,006	90	1,766	3,006	16	121	1,375
Kelantan	8,083	34	1,555	12	1,203	1,555	3	42	621
Melaka	5,091	27	963	28	732	963	9	45	530
N. Sembilan	9,607	82	2,338	103	1,042	2,338	17	47	497
Pahang	16,400	59	3,193	29	2,176	3,193	16	97	1,221
Pulau Pinang	11,463	151	1,638	236	1,566	1,638	36	85	784
Perak	14,903	136	3,162	80	1,642	3,162	11	101	976
Perlis	1,053	7	173	5	182	173	0	6	107
Selangor	22,897	319	10,026	402	1,887	10,026	54	101	484
Terengganu	4,782	13	1,004	1	888	1,004	2	32	418
Sabah	8,153	374	2,445	322	1,198	2,445	66	54	429
Sarawak	5,952	17	684	19	999	684	5	78	971
Kuala Lumpur	15,483	80	2,794	63	1,155	2,794	30	65	518
Labuan	498	8	69	3	108	69	0	3	53
Putrajaya	646	36	181	7	151	181	4	5	25
Jumlah	156,719	1,781	36,059	1,850	18,131	36,059	331	975	10,158

Pemandu dan penunggang yang telah menyempurnakan proses pengambilan lesen kenderaan adalah lebih memahami kaedah dan peraturan dalam pemanduan kenderaan di atas jalan raya bagi memastikan sistem pemanduan lancar dan kurang konflik. Oleh sedemikian, kehadiran golongan pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah ini merupakan satu ancaman kepada keselamatan jalan raya kerana dikhuatiri mereka boleh mengganggu keharmonian dan keseimbangan sistem pemanduan, sekali gus berisiko tinggi untuk terbabit dalam kemalangan (Kaviyarasu, Ahmad Azad, Roziana dan Mohd Azmi, 2016). Definisi pemandu dan penunggang tanpa memiliki lesen memandu yang sah biasanya adalah merujuk kepada seseorang yang memandu kenderaan dan didapati tidak mempunyai lesen memandu yang sah. Ini adalah termasuk a) pemandu dan penunggang yang tidak pernah dan tanpa memiliki lesen yang sah; b) lesen tamat tempoh; c) lesen digantung atau dibatalkan; d) tidak menggunakan lesen memandu mengikut kelas lesen memandu yang ditetapkan; dan e) tidak mempunyai permit memandu antarabangsa. Dalam konteks kajian ini hanya merujuk kepada pemandu dan penunggang yang tidak pernah dan tidak memiliki lesen memandu yang sah sahaja.

Justeru itu, penyelidik kajian berpendapat bahawa wajar sekali kajian ini dilaksanakan untuk mengenal pasti sejauh mana situasi pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah wujud di negara ini dalam lingkungan umur 20 hingga 50 tahun; dan merungkai persoalan yang ditimbulkan iaitu meninjau apakah faktor-faktor mempengaruhi kepada pemanduan tanpa lesen ini.

2. Tinjauan Bacaan

Bahagian ini merangkumi tinjauan bacaan daripada pelbagai sumber dan meliputi hasil dapatan kajian dari bidang kajian pemanduan dan penunggangan tanpa lesen yang sah, faktor-faktor mempengaruhi, corak kemalangan, pemilikan lesen dan banyak lagi yang berhubung kait.

Beberapa kajian di negara telah mengenal pasti situasi penunggang tanpa lesen yang sah dan meneroka faktor-faktor mempengaruhi semenjak tahun kebelakangan ini (Norainy, Roziana, Kaviyarasu, Noor Haizan, Amelia Hazreena dan Low, 2018; Kaviyarasu, *et al.*, 2016; Mohd Hafzi, *et al.*, 2013). Kajian yang dijalankan oleh Norainy, *et al.* (2018) berkaitan umur dan faktor yang mempengaruhi tingkah laku penunggangan tanpa lesen yang sah di kalangan 405 orang pelajar sekolah menengah di sekitar Hulu Langat, Selangor, mendapati 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 membenarkan pelajar menunggang ke sekolah (69%), kenderaan motosikal 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.

Dalam satu kajian MIROS yang dilaksanakan oleh Kaviyarasu, *et al.* (2016) berkaitan faktor penunggangan tanpa lesen memandu yang sah ke atas 553 responden berumur 45 tahun dan ke atas; dan menunggang motosikal tanpa lesen yang sah melalui Program Satu Komuniti Satu JPJ (SKSJ) di 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 leceh (55%) dan lain-lain. Daripada segi kekerapan penunggangan, 72% orang responden mengakui menunggang tanpa lesen memandu yang sah adalah lebih sekali dalam seminggu manakala 18% sekali seminggu. Sebanyak 76% orang responden turut mengakui bahawa tempoh penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah adalah kurang dari 60 jam sebulan.

Merujuk kepada kaji selidik yang dilakukan oleh Ferdosian, Morowatisharifabad, dan Rezaeipandari (2015) di Iran mendapati bahawa antara ciri-ciri penunggang motosikal tanpa memiliki lesen yang sah di mana 74.2% adalah rakan sebaya di kalangan remaja dengan julat umur dari 8 tahun sehingga 17 tahun, purata umur pengalaman pertama penunggangan motosikal seawal usia 12 tahun dan 59.6% memiliki motosikal persendirian. Penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah adalah tinggi dan tertumpu di kawasan bandar daripada kawasan luar bandar dan tujuan utama penunggangan hanya untuk aktiviti beriadah dan hiburan sahaja.

Mohd Hafzi, *et al.* (2013) turut mengenal pasti faktor-faktor kemalangan di kalangan penunggang motosikal tanpa lesen yang sah sepanjang tahun 2006 hingga 2010 dan 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 (69.0%), lelaki (92.0%), berbangsa Melayu (74.3%), berpendidikan menengah iaitu hanya mempunyai kelulusan SPM (73.4%), tidak menggunakan topi keledar (33%), terlibat dengan pelanggaran waktu malam (39.0%) dan di kawasan luar bandar (79.0%).

3. Metodologi

3.1 Reka Bentuk Kajian dan Sampel

Dalam mengenal pasti masalah kewujudan pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah di Malaysia, kajian ini menggunakan kaedah kuantitatif, iaitu dengan menggunakan borang soal selidik sebagai instrumen kajian. Data akan diperolehi menggunakan borang soal selidik sebagai instrumen kajian menerusi kaedah Keratan Rentas (*Cross Sectional Study*).

Sampel kajian ini adalah merujuk kepada pemandu dan penunggang yang didapati tidak memiliki lesen memandu yang sah dalam lingkungan umur 20 hingga 50 tahun. Penetapan sampel kajian tertumpu kepada calon yang telah selesai menyempurnakan sesi Ujian Memandu Bahagian III (Jalan Raya) dan Bahagian II (Litar) di Institut Memandu terpilih; dan hanya memfokuskan kepada calon memandu yang mempunyai pengalaman memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa memiliki lesen memandu yang sah sahaja sebelum ini.

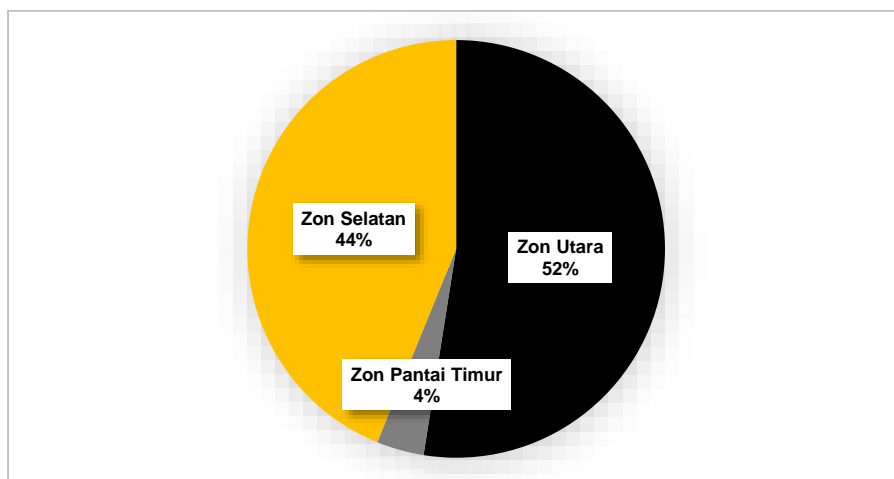
Teknik persampelan kajian ini melibatkan kaedah Persampelan Mudah (*Convenient Sampling*) dan Bertujuan (*Purposive Sampling*). Ini adalah kerana kumpulan sasaran khususnya pemandu dan penunggang yang tidak memiliki lesen sah adalah amat sukar untuk dikenal pasti.

3.2 Instrumen

Borang soal selidik kajian lepas akan diguna pakai dan ditambah baik berdasarkan kajian literatur atau teori sedia ada untuk memenuhi objektif kajian. Pemboleh ubah kajian ini adalah mengenal pasti latar belakang responden; mengenal pasti masalah kewujudan pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah; dan mengenal pasti faktor-faktor yang mempengaruhi pemandu dan penunggang tanpa lesen memandu yang sah berdasarkan Teori Tingkah Laku Terancang (*Theory of Planned Behaviour*).

3.3 Prosedur

Perancangan dan pelaksanaan aktiviti pengumpulan data di Institut Memandu terpilih mengikut zon adalah mengikut ketetapan JPJ Negeri masing-masing sepanjang Bulan Februari hingga Julai 2018. Sesi temu ramah akan dilaksanakan dan dikendalikan sepenuhnya oleh pegawai JPJ. 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). Calon memandu yang telah selesai menyempurnakan sesi ujian memandu; dan mempunyai pengalaman memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa memiliki lesen memandu yang sah sahaja sebelum ini dikehendaki untuk mengisi borang soal selidik. Dianggarkan sesi ini mengambil masa lebih kurang 20 minit. Pihak MIROS berperanan mengadakan Sesi Taklimat Aktiviti Pengumpulan Data dan Panduan Menemu ramah Responden kepada pegawai JPJ yang terlibat sebelum aktiviti pengumpulan data dapat dijalankan.



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

3.4 Analisis Data

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

4. Dapatan Kajian dan Perbincangan

4.1 Profil Demografi Pemandu atau Penunggang Tanpa Lesen Yang Sah

Jadual 4 mengenal pasti masalah kewujudan pemandu dan penunggang yang tidak mempunyai lesen yang sah di negara dengan mempamerkan profil demografi pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah. Seramai 600 orang responden sahaja yang menepati kriteria-kriteria yang telah ditetapkan dalam kajian ini. Hanya responden yang mempunyai pengalaman memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah; dan berusia di antara 20 hingga 50 tahun sahaja yang akan mengambil bahagian.

Profil demografi responden meliputi jantina; bangsa; umur; akademik tertinggi dicapai; sektor pekerjaan; anggaran pendapatan kasar bulanan; kenderaan yang sering digunakan semasa tanpa lesen yang sah; pemilikan kenderaan; kekerapan memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah dalam tempoh setahun lepas; dan tempoh memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dalam sebulan. Responden terdiri daripada 54.8% lelaki dan 45.2% perempuan. Majoriti berbangsa Melayu (82.7%), diikuti 9.5% India, 5.5% Cina, dan 2.3% lain-lain.

Responden adalah berumur dalam lingkungan 20 hingga 50 tahun sahaja dengan purata umur dalam 25 tahun. Golongan terbesar adalah yang berumur 20 hingga 30 tahun iaitu sebanyak 87.5% dan seterusnya diikuti 10.3% berumur 31 hingga 40 tahun. Manakala, hanya 2.2% sahaja berumur 41 hingga 50 tahun. Ini adalah selari dengan data kemalangan PDRM (2010) seperti yang dilaporkan dalam kajian (Mohd Hafzi, *et al.*, 2013) bagi tahun 2006 hingga 2010 di mana ciri-ciri penunggang motosikal yang terlibat dalam kemalangan dan didapati tidak mempunyai lesen sah di negara terdiri daripada lelaki (92.0%), golongan usia 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%). Seterusnya di Australia turut menunjukkan 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).

Daripada segi akademik tertinggi yang dicapai oleh responden, kebanyakan responden 46.8% yang berpendidikan menengah iaitu hanya mempunyai kelulusan SPM sahaja. Ini diikuti 36.5% mempunyai kelulusan STPM / Sijil / Diploma. Selebihnya adalah yang berkelulusan pengajian tinggi iaitu di peringkat ijazah sebanyak 7.2%. Hanya segelintir responden yang berpendidikan rendah iaitu di peringkat SRP / PMR (5.9%) dan UPSR (3.7%). Dapatan kajian yang sama turut dilaporkan pada tahun 2016 dan 2013, di mana hampir kesemua responden (98% dan 99%) adalah berpendidikan menengah sahaja iaitu kelulusan SPM dan ke bawah sahaja (Kaviyarasu, *et al.*, 2016; Hafzi, *et al.*, 2013).

Daripada segi anggaran pendapatan kasar bulanan, purata pendapatan bulanan responden adalah sebanyak RM 1,457.44. Secara amnya, pendapatan bulanan responden boleh dikatakan agak rendah dengan majoriti besar memperoleh bawah RM 3,000 sebulan iaitu sebanyak 96.4%. Daripada jumlah tersebut, sebahagian besar mereka memperoleh sekitar RM 1,001 hingga RM 3,000 sebulan iaitu sebanyak 54.8% dan pendapatan bawah RM1,000 sebulan (41.6%). Hanya sebilangan kecil responden yang memperoleh pendapatan lebih daripada RM 3,001 sebulan (3.6%).

Majoriti responden (73.7%) yang mengakui bahawa mereka mempunyai pengalaman menunggang motosikal tanpa lesen yang sah, dan selebihnya 26.3% mempunyai pengalaman memandu kereta tanpa lesen yang sah sebelum ini. Daripada segi pemilikan kenderaan, lebih daripada separuh responden mengakui bahawa pemilik kenderaan kereta atau motosikal yang selalu dipandu atau ditunggang oleh mereka hak milik ibu bapa (58.2%). Mereka turut mengakui telah mempunyai kenderaan di bawah hak milik sendiri (28.3%) semasa tidak memiliki lesen kenderaan yang sah. Ada juga segelintir daripada responden yang meminjam kenderaan rakan (8.2%) sepanjang tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen sah sebelum ini.

Dari segi kekerapan pemanduan kereta dan penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah, kebanyakan responden (52.9%) juga melaporkan pernah memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dengan kekerapan melebihi sekali dalam seminggu dalam tempoh setahun yang lalu, diikuti sekali seminggu (19.5%) dan seterusnya sekali sebulan (11.3%).

Jika dilihat daripada segi tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah dalam tempoh sebulan yang lalu, majoriti responden melaporkan pernah memandu kereta atau menunggang motosikal untuk tempoh melebihi 60 jam (57.7%) berbanding 42.3% yang memandu kereta atau menunggang motosikal kurang dari 60 jam sebulan. Purata memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dalam sehari adalah sekurang-kurangnya selama 3 jam.

Ini adalah selaras dengan kajian terdahulu (Kaviyarasu, *et al.*, 2016) di mana lebih daripada 70% responden mengakui pernah menunggang motosikal tanpa lesen yang sah dengan kekerapan melebihi sekali dalam seminggu (71.6%) dan 18.2% sekali seminggu. Walau bagaimanapun, daripada segi tempoh penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah dapatan kajian adalah agak berlainan iaitu lebih daripada satu pertiga responden (75.7%) melaporkan pernah atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah untuk tempoh kurang dari 60 jam sebulan.

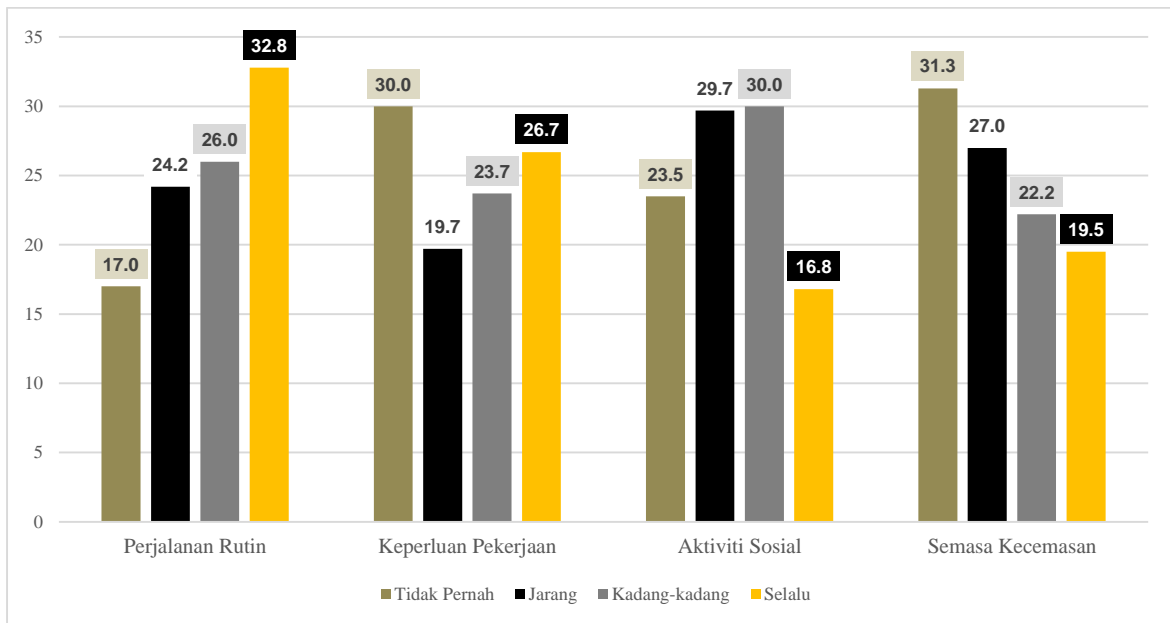
Jadual 4: Profil demografi pemandu atau penunggang tanpa lesen yang sah

Perkara	n	%	Perkara	n	%		
Jantina (n=600)	Lelaki	329	54.8	Anggaran Pendapatan Kasar Sebulan (n=332)	Bawah RM 1,000	138	41.6
	Perempuan	271	45.2		RM 1,001 – RM 3,000	182	54.8
Bangsa (n=600)	Melayu	496	82.7		RM 3,001 – RM 5,000	10	3.0
	Cina	33	5.5		RM 5,001 dan ke atas	2	0.6

	India	57	9.5		Min (SD)	1457.44 (850.56)
	Lain-lain	14	2.3			
Umur (n=600)	20 – 30 Tahun	525	87.5	Kenderaan Yang Sering Digunakan Semasa Tanpa Lesen (n=600)	Kereta	158 26.3
	31 – 40 Tahun	62	10.3		Motosikal	442 73.7
	41 – 50 Tahun	13	2.2		Sendiri	170 28.3
	Min (SD)	24.59	(5.51)	Pemilikan Kenderaan (n=600)	Ibu Bapa	349 58.2
Akademik Tertinggi Dicapai (n=598)	UPSR	22	3.7		Rakan	49 8.2
	SRP / PMR	35	5.9		Lain-lain	32 5.3
	SPM	280	46.8	Kekerapan Memandu Kereta / Menunggang Motosikal Tanpa Lesen Yang Sah Dalam Tempoh Setahun Lepas (n=595)	Lebih daripada sekali seminggu	315 52.9
	STPM / Sijil / Diploma	218	36.5		Sekali seminggu	116 19.5
	Ijazah / Sarjana / PhD	43	7.2		Sekali sebulan	67 11.3
Sektor Pekerjaan (n=595)	Tidak Bekerja	213	35.8		Sekali dalam tempoh 6 bulan	46 7.7
	Sektor Awam	47	7.9		Sekali setahun	51 8.6
	Sektor Swasta	241	40.5	Tempoh Memandu Kereta / Menunggang Motosikal Tanpa Lesen Yang Sah Dalam Sebulan (n=530)	Kurang dari 60 Jam sebulan	224 42.3
	Bekerja Sendiri / Berniaga	92	15.5		Lebih dari 60 Jam sebulan	306 57.7
	Lain-lain	2	0.3			

4.2 Tujuan Perjalanan Pemanduan atau Penunggangan Tanpa Lesen Yang Sah

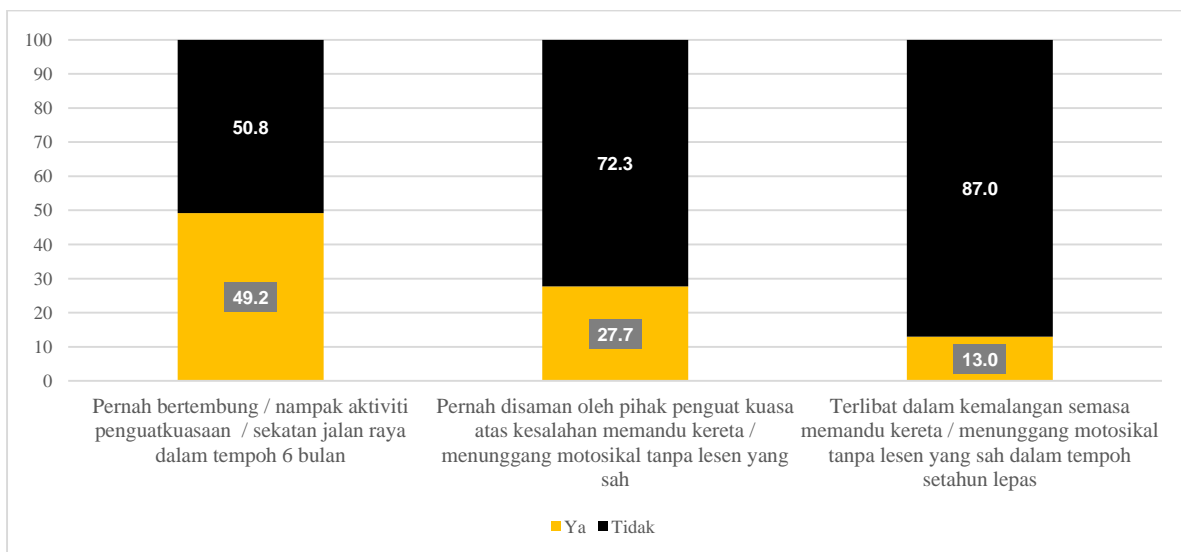
Bahagian ini meliputi soalan-soalan yang ditanya mengenai tujuan perjalanan yang dibuat semasa tempoh pemanduan kereta atau penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah. Rajah 2 menunjukkan empat tujuan utama perjalanan yang kerap dibuat oleh responden kajian adalah a) Perjalanan Rutin; b) Keperluan Pekerjaan; c) Aktiviti Sosial; dan d) Semasa Kecemasan. Kekerapan responden kajian sering memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah adalah bagi tujuan perjalanan rutin (83.0%) dalam aktiviti seharian untuk pergi dan balik kerja, untuk pergi ke kedai, untuk menghantar dan mengambil anak-anak ke sekolah, untuk pergi ke sekolah atau pulang ke rumah dan sebagainya. Ini diikuti dengan aktiviti sosial (76.5%) bagi tujuan beriadah atau bersukan, untuk berjumpa dengan keluarga atau kawan, sekadar hanya untuk memandu atau menunggang, untuk pergi ke aktiviti ko-kurikulum di sekolah, sewaktu bercuti dan sebagainya. Terdapat juga responden yang mengakui pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah merupakan sebahagian daripada keperluan pekerjaan yang dipegang sekarang (70.0%); dan hanya akan dibuat ketika waktu kecemasan dan dalam keadaan terdesak (68.7%). Ini adalah konsisten dengan kajian terdahulu (Watson, 2002) melaporkan tujuan perjalanan pemanduan tanpa lesen dibuat adalah aktiviti sosial (73.1%), keperluan pekerjaan (15.4%) dan urusan keluarga (11.5%).



Rajah 2: Tujuan perjalanan yang dibuat semasa memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah (n=600)

4.3 Pengalaman Dikenakan Saman oleh Pihak Penguat kuasa

Merujuk kepada Rajah 3, kebarangkalian responden untuk bertembung dengan pihak penguat kuasa atau kebolehlihatan aktiviti penguatkuasaan atau sekatan jalan raya dilaksanakan dalam tempoh 6 bulan lepas adalah dalam peratusan sebanyak 49.2% sahaja. Majoriti responden (72.3%) menyatakan bahawa mereka tidak pernah dikenakan saman oleh pihak penguat kuasa sepanjang tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah. Hanya 27.7% yang menyatakan mereka mempunyai pengalaman dikenakan saman oleh pihak penguat kuasa atas kesalahan tersebut. Ini adalah selari dengan kajian terdahulu Watson (2002) di mana 30.8% pemandu yang tidak memiliki lesen yang sah menyatakan mereka mempunyai pengalaman disaman oleh pihak penguat kuasa. 87.0% daripada para responden menyatakan bahawa mereka tidak pernah terlibat dalam kemalangan jalan raya sepanjang tempoh pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah dalam setahun yang lepas. Hanya segelintir sahaja iaitu sebanyak 13.0% daripada mereka yang melaporkan pernah terlibat dalam kemalangan jalan raya.



Rajah 3: Pengalaman dikenakan saman oleh pihak penguat kuasa dan terlibat dalam kemalangan semasa memandu atau menunggang tanpa lesen yang sah (n=600)

4.4 Faktor Mempengaruhi Pemanduan atau Penunggangan Tanpa Lesen Yang Sah

Rajah 4 menunjukkan maklum balas responden apabila ditanya faktor yang mempengaruhi pemanduan kereta dan penunggangan motosikal tanpa lesen yang sah. Faktor utama yang mempengaruhi responden cenderung untuk tidak mendapatkan lesen memandu yang sah sebelum ini disebabkan tiada pengalaman dikenakan saman oleh pihak penguat kuasa atas kesalahan memandu kereta atau menunggang motosikal tanpa lesen yang sah (72.3%). Mereka turut mengakui sepanjang tempoh setengah tahun lepas, kebolehlihatan sebarang aktiviti penguatkuasaan, sekatan jalan raya atau pernah bertembung dengan pihak penguat kuasa adalah sederhana (49.2%), iaitu dalam nisbah 50:50 sahaja. Malahan, mereka berpendapat bahawa kebarangkalian untuk mengalami perkara negatif seperti dikenakan saman 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.

Faktor kewangan dilihat merupakan antara punca utama yang mendorong responden untuk tidak mendapatkan lesen memandu dan menunggang yang sah. Responden mengakui bahawa kos atau perbelanjaan untuk mendapatkan lesen memandu adalah mahal pada masa kini (40.5%). Ketidakmampuan mereka untuk memiliki lesen memandu dan menunggang yang sah adalah disebabkan oleh masalah kewangan yang dihadapi (37.0%). Jika dilihat daripada segi ciri-ciri latar belakang responden yang disoal selidik iaitu anggaran pendapatan kasar bulanan, pendapatan bulanan yang diperoleh responden boleh dikatakan agak rendah dengan hampir keseluruhan (96.4%) hanya dalam lingkungan sekitar RM 3,000. dan ke bawah. Hampir separuh daripada responden memperoleh pendapatan bawah RM 1,000 sebulan. Pemanduan kereta dan penunggangan motosikal adalah lebih tertumpu untuk perjalanan melibatkan jarak yang dekat sahaja iaitu kurang daripada 1 kilometer (36.2%) merupakan salah satu faktor yang menarik mempengaruhi mereka untuk tidak memiliki lesen yang sah dan bukannya merupakan keperluan yang perlu diberi keutamaan.

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 boleh dikatakan terlalu mahal (33.6%) dan akses kepada kemudahan pengangkutan awam adalah terhad (33.3%). Kemudahan pengangkutan awam sedia ada adalah lebih tertumpu di kawasan bandar sahaja dan tidak menyeluruh berbanding dengan kawasan luar bandar atau terpencil mempunyai kekangan daripada segi akses yang terhad. Secara tidak langsung, kesemua faktor ini akan 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, di mana 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 leceh (55%) dan lain-lain (Kaviyarasu, *et al.*, 2016).

5. Kesimpulan dan Syor

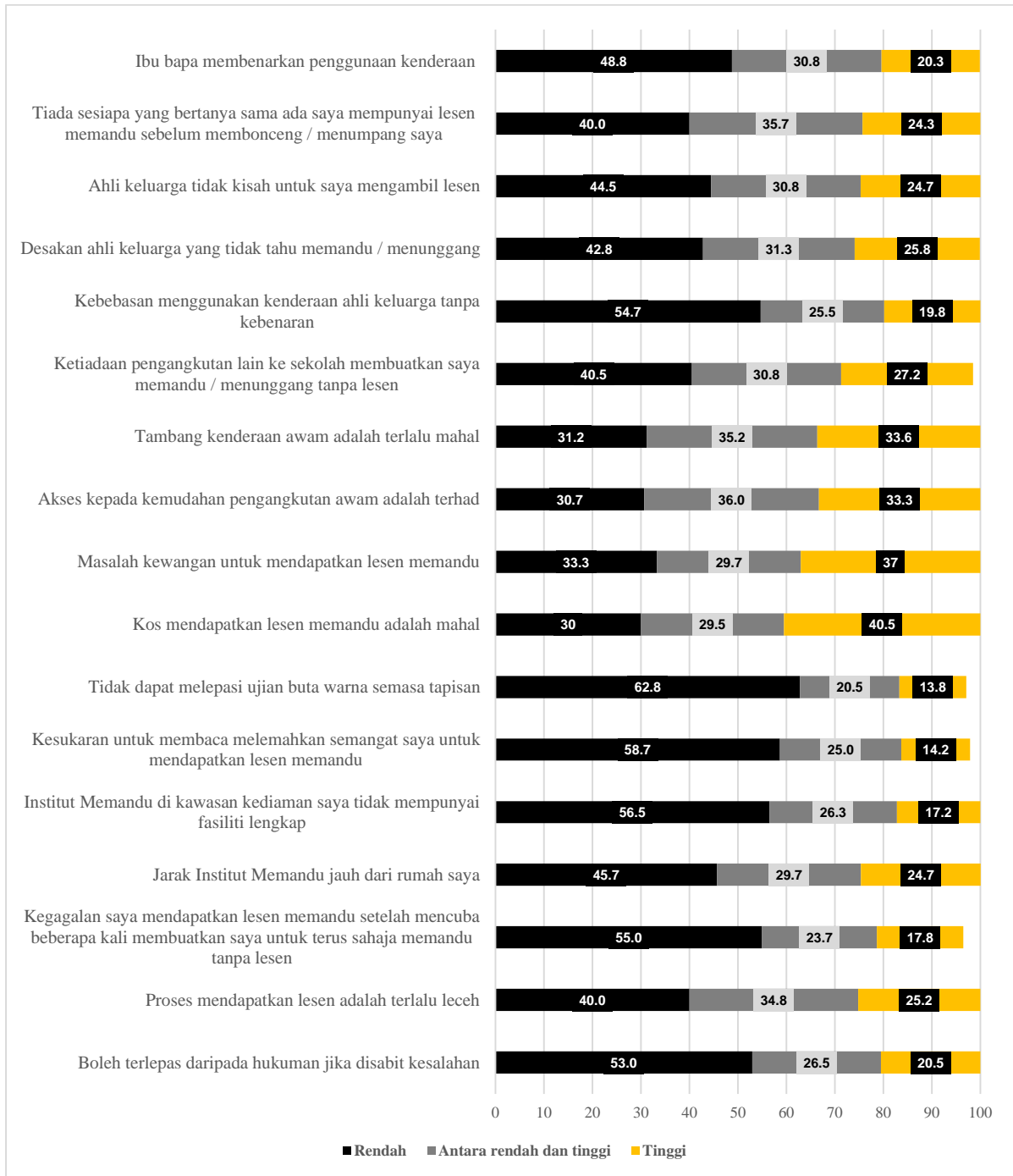
Secara keseluruhannya, masalah kewujudan pemandu dan penunggang yang tidak mempunyai lesen yang sah di negara dengan mempamerkan profil demografi pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah dapat dikenal pasti daripada pelaksanaan kajian ini. Profil demografi pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah adalah 54.8% lelaki, berbangsa Melayu (82.7%), berumur 20 hingga 30 tahun iaitu sebanyak 87.5%, tahap pendidikan tertinggi yang dicapai adalah menengah sahaja iaitu kelulusan SPM dan ke bawah dan memperoleh bawah RM3,000 sebulan dari segi pendapatan bulanan. Kebanyakan responden mempunyai pengalaman menunggang motosikal tanpa lesen yang sah (73.7%) dan selebihnya 26.3% mempunyai pengalaman memandu kereta tanpa lesen yang sah sebelum ini. Kereta atau motosikal yang selalu dipandu atau ditunggang oleh responden adalah hak milik ibu bapa (58.2%), kekerapan pemanduan atau penunggangan tanpa lesen yang sah yang dilaporkan adalah

melebihi sekali dalam seminggu dalam tempoh setahun yang lalu (52.9%) dan tempoh pemanduan dalam sebulan adalah melebihi 60 jam (57.7%) atau sekurang-kurangnya selama 3 jam dalam sehari.

Tujuan perjalanan pemanduan tanpa lesen dibuat adalah untuk perjalanan rutin (83.0%) dalam aktiviti seharian untuk pergi dan balik kerja, untuk pergi ke kedai, untuk menghantar dan mengambil anak-anak ke sekolah, untuk pergi ke sekolah atau pulang ke rumah dan sebagainya. Dapatan kajian turut melaporkan tiada pengalaman dikenakan saman oleh pihak penguat kuasa, kebolehlihatan aktiviti penguatkuasaan, kewangan, kos mendapatkan lesen yang mahal, tambang kenderaan awam yang mahal dan akses kepada kemudahan pengangkutan awam terhad merupakan antara faktor yang menyumbang kepada pemanduan dan penunggangan tanpa lesen yang sah.

Hasil daripada kajian ini, penyelidik mengesyorkan beberapa cadangan langkah-langkah untuk menangani isu pemanduan dan penunggangan tanpa lesen memandu yang sah:

- Pihak yang berkepentingan perlu prihatin dan proaktif dalam mewujudkan satu pelan tindakan yang berkesan dan pembangunan polisi di bidang berkaitan bagi menangani permasalahan ini bersandarkan kepada hasil kajian yang menyeluruh dari pelbagai sudut;
- Menambah baik dan memperbaiki praktis penguatkuasaan sedia ada khususnya mengurangkan jumlah pemandu dan penunggang tanpa lesen yang sah dengan mengambil kira kesemua aspek secara optimum, efektif dan menyeluruh. Sebagai contoh, tindakan penguatkuasaan yang tegas dan tanpa kompromi ke atas pesalah yang didapati tidak mempunyai lesen memandu yang sah dengan mengenakan penalti yang berat atau diheret terus ke mahkamah;
- Hebahan media berkaitan aktiviti penguatkuasaan terhadap pesalah trafik yang tidak memiliki lesen memandu yang sah perlulah konsisten, secara berterusan dan menyeluruh di semua tumpuan kawasan dan sampai kepada semua peringkat umur. Ini bagi memastikan semua pengguna jalan raya mempunyai lesen memandu dan tidak mengambil mudah tanggungjawab tersebut;
- Pihak berkuasa tempatan dan sekolah berperanan memperbanyakkan kempen kesedaran mengenai kepentingan pemanduan dan penunggangan dengan mempunyai lesen kenderaan yang sah dan implikasi tidak memiliki lesen kenderaan yang sah seawal di peringkat sekolah rendah lagi, sekolah menengah, universiti, tempat kerja dan komuniti;
- Pengusaha institut memandu membuat promosi lesen menunggang motosikal dan memandu kereta di peringkat sekolah menengah dan universiti bagi menggalakkan pengambilan lesen untuk golongan belia yang berumur 16 hingga 25 tahun; dan sebagainya.



Rajah 4: Faktor yang mempengaruhi responden untuk memandu kereta dan menunggang motosikal tanpa lesen yang sah

Rujukan

- Bernama (20 September 2016; 21:45pm) . 1.2 juta rakyat Malaysia tiada lesen memandu – JPJ. *Bernama*, Padang Besar. <http://www.astroawani.com/berita-malaysia/1-2-juta-rakyat-malaysia-tiada-lesen-memandu-jpj-117228>.
- Charles Ramendran (11 Mei 2016; 12:15am). Straight to court for unlicensed motorists. *The Sun Daily*. Kuala Lumpur. <http://www.thesundaily.my/news/1797236>.
- Ferdosian, Z., Morowatisharifabad, M. A., & Rezaeipandari, H. (2015). Unlicensed motorcycling of high school adolescents in Dehaghan country (Isfahan Province of Iran). *Accident Analysis Prevention*, 75: 211-6. doi:10.1016/j.aap.2014.12.002.
- Government of South Australia (2017). *Unlicensed drivers involved in fatal road crashes in South Australia*. Fact Sheet. Department of Planning, Transport and Infrastructure. https://dpti.sa.gov.au/__data/assets/pdf_file/0007/247507/2015_Unlicensed_Drivers__Road_Crash_Fact_Sheet_.pdf.
- Kaviyarasu, Y., Ahmad Azad, A. R., Roziana, S., & Mohd Azmi, A. (2016). *Faktor pemanduan tanpa lesen memandu yang sah di kalangan penunggang motosikal*. Kajang, Malaysia. Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia, MIROS. Laporan Penyelidikan MIROS (MRR yang Belum Diterbitkan).
- Kementerian Pengangkutan Malaysia (2018). *Statistik pengeluaran saman [Notis JPJ (P) 22] kesalahan melibatkan pelesenan pemandu mengikut jenis dan negeri sehingga bulan September, 2018*. Unit Statistik Penguat kuasa, 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*. Jabatan Siasatan dan Penguatkuasaan Trafik, Ibu Pejabat Polis Bukit Aman: Kuala Lumpur.
- Polis Diraja Malaysia (2015). *Laporan Perangkaan Kemalangan Jalan Raya Malaysia*. Jabatan Siasatan dan Penguatkuasaan Trafik, Ibu Pejabat Polis Bukit Aman: Kuala Lumpur.
- Polis Diraja Malaysia (2010). *Laporan Perangkaan Kemalangan Jalan Raya Malaysia*. Jabatan Siasatan dan Penguatkuasaan Trafik, Ibu Pejabat Polis Bukit Aman: Kuala Lumpur.
- Mohd Hafzi, M. I., Aqbal Hafeez, A., Zuhaidi, 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>.
- 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*. Kajang, Malaysia. Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia, MIROS Research Report MRR No. 251. https://www.miros.gov.my/1/publications.php?id_page=19&id_event=677.
- Watson, B. (2002). *A survey of unlicensed driving offenders*. In *Proceedings 2002 Road Safety Research, Policing and Education Conference*. 181-190. Adelaide, Australia. <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.427.1946&rep=rep1&type=pdf>.