



# KERTAS CADANGAN POLISI TANGANI ISU PEMANDU MABUK DI MALAYSIA



JABATAN KAJIAN POLITIK NASIONAL  
& ANTARABANGSA



Disediakan oleh : **Terengganu Strategic & Integrity Institute (TSIS)**  
dengan kerjasama **Ikatan Ilmuwan Nasional - Ilmuwan**

## ISI KANDUNGAN

1.0 PENDAHULUAN .....	2
2.0 PERBAHASAN.....	3
2.1 POLISI PeTA 2013-2020 .....	3
2.2 AKTA PENGANGKUTAN JALAN 1987 .....	5
2.3 PENDEKATAN ISU PEMANDU MABUK DI NEGARA-NEGARA LUAR.....	5
3.0 CADANGAN POLISI “SIFAR TOLERANSI ALKOHOL 2020-2025” .....	10
3.1 PELAN TINDAKAN JANGKA MASA PENDEK 2020-2021 .....	10
3.2 PELAN TINDAKAN JANGKA MASA SEDERHANA 2020-2023 .....	11
3.3 PELAN TINDAKAN JANGKA MASA PANJANG 2020-2025.....	12
4.0 PENUTUP .....	13

## 1.0 PENDAHULUAN

Isu kemalangan melibatkan pemandu di bawah pengaruh alkohol telah menjadi polemik yang berpanjangan dalam negara sejak kebelakangan ini. Peningkatan kes kemalangan yang mendadak khususnya ketika Perintah Kawalan Pergerakan Bersyarat (PKPB) tempoh hari menimbulkan pelbagai persoalan mengenai sejauh mana perkara ini dapat dibendung dengan sebaiknya oleh pihak berkuasa. Berdasarkan pemerhatian sepanjang Januari sehingga Jun tahun ini, sekurang-kurangnya 7 daripada 10 kes kemalangan disebabkan oleh pemandu di bawah pengaruh alkohol telah menyebabkan si mangsa mati di tempat kejadian (*Brought-In-Dead - BID*).

Perkara ini konsisten dengan laporan kajian yang pernah dikeluarkan oleh Institut Kajian Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) pada tahun 2012 yang turut menunjukkan implikasi buruk yang sama terhadap mangsa. (Mohamed, et al., 2012). Oleh yang demikian, sewajarnya perkara ini mendapat perhatian yang serius daripada pihak Kerajaan.

Kertas Polisi Isu Pemandu Mabuk ini diketengahkan kepada pihak Kerajaan bagi meneliti aspek formulasi dan implimentasi polisi yang lebih meluas dalam menanggapi kes-kes pemandu di bawah pengaruh alkohol yang berlaku. Langkah ini mesti bermula dengan aspek pengawalan dan pencegahan yang melihat kepada kawalan dan penjualan minuman beralkohol sehinggalah kepada aspek penguatkuasaan dan perundangan yang berkesan.

Kertas polisi ini menggunakan beberapa pendekatan utama, antaranya memperhalusi Pelan Tindakan Alkohol 2013-2020 (PeTA 2013-2020) sebagai satu-satunya intervensi polisi berkaitan minuman beralkohol dan pemandu mabuk serta perundangan khususnya Akta Pengangkutan Jalan 1987. Selain itu, kertas ini juga mengandungi aspek perbandingan dengan tiga negara iaitu Singapura, Jepun dan Norway. Ketiga-tiga negara ini dipilih kerana mempunyai pendekatan berbeza yang dilihat boleh memberi sumbangan terhadap langkah intervensi polisi dan undang-undang yang berkesan kepada Malaysia.

Secara umumnya, kertas polisi ini direncanakan dengan memenuhi beberapa kriteria utama iaitu memastikan penyelesaian dalam bentuk cadangan polisi yang komprehensif dengan meneliti kesemua aspek yang terlibat (*rational-comprehensive policy*), menyediakan perancangan secara bertahap dan berfokus bagi meningkatkan keberkesanan dalam setiap tindakan (*incrementalism measures*) dan ia juga menyentuh aspek koordinasi di antara kementerian dan agensi yang terlibat di bawah satu bumbung yang sama (*whole-of-government approach*).

## **2.0 PERBAHASAN**

### **2.1 POLISI PeTA 2013-2020**

Pelan Tindakan Alkohol 2013-2020 (PeTA 2013-2020) merupakan polisi yang menyeluruh berkenaan dengan penggunaan alkohol dalam negara, termasuklah berkaitan penguatkuasaan jalan raya dan isu pemandu mabuk. Dari satu sudut, pelan tindakan yang bakal berakhir tahun ini mempunyai pendekatan yang komprehensif dalam aspek pengambilan minuman beralkohol.

Jadual 1 di bawah menunjukkan beberapa aspek penting yang terkandung dalam PeTA 2013-2020. Ia mengambil kira kesemua aspek yang berkaitan dengan pengambilan alkohol termasuklah berkaitan dengan aspek penjualan dan peruncitan, kesan penggunaan alkohol, kempen kesedaran dan bahagian penguatkuasaan. Hal yang demikian melibatkan sebahagian besar kementerian dan agensi dan perkara ini telah dirangkumkan dalam satu pelan tindakan bersepadu.

Namun, masih terdapat beberapa aspek yang perlu diperhalusi dalam PeTA 2013-2020. Antaranya adalah pelan tindakan ini perlu dinilai semula keberkesanannya dalam mengurangkan pengambilan alkohol dalam kalangan rakyat Malaysia. Oleh kerana pelan tindakan ini bakal berakhir pada tahun ini, maka sepatutnya suatu penilaian polisi dilakukan bagi menguji keberkesanannya. Tambahan lagi, pelan tindakan ini juga memerlukan pembaharuan dalam aspek-aspek tertentu seperti penguatkuasaan yang lebih tegas berikutan peningkatan kes pemandu mabuk yang semakin berleluasa.

Pelan Tindakan Alkohol 2013-2020 (PeTA 2013-2020)

<b>Tujuan</b>	Menggariskan strategi dan aktiviti yang bersepadu di peringkat kebangsaan bagi menghasilkan kesan sinergetik untuk mencegah dan mengurangkan kemudaran alkohol.
<b>Visi</b>	"Sihat Tanpa Alkohol"
<b>Misi</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kesedaran masyarakat berkenaan kemudaran alkohol</li> <li>2. Menggerakkan pelbagai kementerian dan agensi untuk melaksanakan pendidikan kesihatan, penguatkuasaan, saringan dan rawatan</li> <li>3. Mewujudkan peraturan dan polisi yang melindungi masyarakat daripada bahaya alkohol</li> </ol>
<b>Strategi</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penguatkuasaan kepada kempen "sihat tanpa alkohol"</li> <li>2. Mengurangkan risiko pengambilan alkohol</li> <li>3. Meminimalkan impak akibat pengambilan alkohol</li> <li>4. Kawalan kebolehdapatan minuman beralkohol</li> <li>5. Kelangsungan program pencegahan dan pengurangan kemudaran</li> </ol>
<b>Kementerian/agensi</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kementerian Kesihatan Malaysia</li> <li>2. Kementerian Kewangan</li> <li>3. Pihak Berkuasa Tempatan</li> <li>4. Kementerian Dalam Negeri</li> <li>5. Kementerian Pengangkutan</li> <li>6. Kementerian Pendidikan Malaysia</li> <li>7. Kementerian Pengajian Tinggi</li> <li>8. Kementerian Penerangan, Komunikasi, Kesenian &amp; Kebudayaan</li> <li>9. Jabatan Kemajuan Agama Islam Malaysia (JAKIM)</li> <li>10. Kementerian Wanita, Keluarga dan Masyarakat</li> <li>11. Kementerian Perdagangan Dalam Negeri, Koperasi &amp; Kepenggunaan</li> <li>12. Kementerian Pelancongan</li> <li>13. Kementerian Belia dan Sukan</li> </ol>

Jadual 1: PeTA 2013-2020

Sumber : KKM

## **2.2 AKTA PENGANGKUTAN JALAN 1987**

Akta Pengangkutan Jalan 1987 adalah akta yang berkait secara langsung dengan isu pemandu di bawah pengaruh alkohol. Seksyen 44 menjelaskan mengenai hukuman memandu di bawah pengaruh alkohol yang menyebabkan kematian atau kecederaan kepada mana-mana individu. Seksyen 45 pula berkenaan “keadaan menjaga kenderaan motor semasa berada di bawah pengaruh minuman yang memabukkan atau dadah”.

Seksyen 45A berkaitan dengan hukuman seseorang yang memandu dalam keadaan memabukkan, manakala Seksyen 45B berkenaan dengan ujian pernafasan bagi seseorang dengan kuasa diberikan kepada pihak polis untuk menahannya. Selain itu, Seksyen 45G berkaitan dengan tafsiran memabukkan iaitu 35 mikrogram dalam 100 mililiter nafas, 80 miligram dalam 100 mililiter darah dan 107 miligram dalam 100 mililiter air kencing. Kesemua ini merupakan sebahagian daripada peruntukan yang terdapat dalam undang-undang berkaitan dengan isu pemandu mabuk di negara ini.

## **2.3 PENDEKATAN ISU PEMANDU MABUK DI NEGARA-NEGARA LUAR**

Kaedah perbandingan dengan negara-negara luar dilakukan bagi mendapatkan pandang sisi yang berbeza mengenai langkah intervensi yang telah diambil di negara berkenaan. Dalam hal ini, tiga negara telah dipilih untuk diperhalusi aspek intervensi polisi dan undang-undang sedia ada yang dilakukan di negara berkenaan. Walau bagaimanapun, perbandingan ini tidak disertakan dengan penelitian mendalam (*depth-in examination*) terhadap bentuk pelaksanaan yang diambil, justeru lebih melihat kepada pendekatan secara umum serta implikasinya.

Jepun, Singapura dan Norway mewakili tiga rantau yang berbeza. Jepun dari rantau Asia Timur, Singapura pula adalah dari negara Asia Tenggara yang mempunyai kedinamikan yang tersendiri dalam menanggapi isu ini, manakala Norway adalah dalam kalangan negara dari benua Eropah yang mempunyai undang-undang alkohol yang ketat.

Perbandingan ini mengambil kira dua aspek iaitu polisi yang berkaitan dengan pemandu di bawah pengaruh alkohol serta perundangan yang terlibat. Walau bagaimanapun, bagi mendapatkan satu pandangan sisi yang lebih meluas, sudut intervensi polisi dan perundangan tadi turut diperluaskan kepada aspek pengawalan dan pencegahan. Hal yang demikian kerana aspek tersebut secara tidak langsung menyumbang kepada isu yang sedang dibahaskan.

	Singapura	Jepun	Norway
<b>Polisi</b>	<p><b>Zon Pengawalan Alkohol</b> melibatkan zon yang mempunyai jenayah sama ada berkaitan alkohol atau tidak serta kadar penjualan yang tinggi di kawasan berkenaan. Masa pengambilan minuman beralkohol serta waktu penjualan dihadkan dalam zon tersebut. Geylang dan Little India termasuk dalam Zon Kawalan Alkohol.</p> <p><b>Drive Home Valet Services</b> adalah perkhidmatan yang disediakan bagi membawa pulang seseorang di bawah pengaruh alkohol ke rumah sama ada menggunakan kereta persendirian atau kereta yang disediakan dalam perkhidmatan tersebut.</p>	<p><b>Penggubalan akta berkaitan <i>Alcohol Impact Driving (AID)</i></b> pada 2002 adalah langkah menurunkan had alkohol selain meningkatkan jumlah hukuman kepada pesalah.</p> <p><b>Dasar Toleransi Sifar (<i>Zero Tolerance Rate</i>)</b> berkait dengan ketegasan Kerajaan khususnya dari aspek penguatkuasaan undang-undang kepada pemandu mabuk tanpa ada budi bicara. Ketegasan ini berjaya mengurangkan kes-kes kemalangan pemandu mabuk sejak ia diperkenalkan pada 2007.</p>	<p><b>Kawalan Ketat Penjualan Minuman Beralkohol</b> Penjualan minuman beralkohol melebihi kadar 4.75%: -premis Vinmonopolet yang dikendalikan sepenuhnya oleh Kerajaan. -waktu jualan 8.30 pagi sehingga 6 petang sahaja -pada hari Sabtu dan cuti umum terhad sehingga 3 petang.</p> <p>Penjualan alkohol di bawah kadar 4.75%: -waktu jualan 8 pagi sehingga 6 petang. -pada hari Sabtu dan cuti umum terhad pada 3 petang.</p> <p>Penjualan dan penghantaran minuman dilarang selepas jam 8 malam (hari minggu) dan 6 petang (hari Sabtu dan cuti umum).</p> <p>Hidangan alkohol 22% ke atas hanya antara pukul 1 tengahari – 12 tengah malam.</p> <p>Hidangan alcohol kurang daripada 22% antara puul 8 pagi – 1 tengahari.</p>
<b>Undang-undang</b>	<p><b>Had alkohol</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 35 mikrogram dalam 100 mililiter nafas;</li> <li>• 80 miligram dalam 100 mililiter darah.</li> </ul>	<p><b>Had alkohol</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 15 mikrogram dalam 1 liter nafas;</li> <li>• 30 miligram dalam 100 mililiter darah.</li> </ul>	<p><b>Had alkohol</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 0.1 mikrogram per liter nafas;</li> <li>• 0.2 gram per liter darah</li> </ul>

	<p><b>Tahap alkohol dinilai dalam 3 kategori</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rendah (35-54 mikrogram dalam 100 mililiter nafas).</li> <li>• Sederhana (55-69)</li> <li>• Tinggi (melebihi 70)</li> </ul> <p><b>Denda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kesalahan memandu secara mabuk kali pertama; Setahun penjara, denda 2 hingga 10 ribu USD Singapura.</li> <li>• Kali kedua penjara 2 tahun, denda 5 hingga 20 ribu USD Singapura.</li> <li>• Jika menyebabkan kematian, kesalahan pertama dipenjara 2 hingga 8 tahun dan lesen digantung 10 tahun.</li> <li>• Kesalahan kedua dipenjara 4 hingga 15 tahun.</li> </ul>	<p><b>Tahap alkohol</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemandu <i>Driving under Influence</i> (DUI) (0.15-0.25 mikrogram dalam seliter nafas)</li> <li>• Pemandu <i>Driving While Intoxication</i> (DWI) (melebihi 0.25 mikrogram)</li> </ul> <p><b>Denda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• DUI (Tanggung lesen 90 hari, penjara tidak lebih 3 tahun, denda lebih 500 ribu yen. (RM19,520).</li> <li>• DWI (Tarik lesen 2 tahun, penjara tidak lebih 5 tahun, denda tidak lebih 1 juta yen.</li> <li>• Sekiranya menyebabkan kecederaan dan kematian masing-masing penjara sehingga 15 tahun 20 tahun.</li> </ul>	<p><b>Denda</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kadar BAC 0.21-0.5 – denda bayaran sebulan gaji/larangan memandu 6 bulan (pemandu baru)</li> <li>• 0.51-1.2 BAC – denda sebulan setengah gaji, larangan memandu setahun, penjara bersyarat</li> <li>• 1.21 ke atas BAC – denda sebulan setengah gaji, penjara tanpa syarat selama 21 hari</li> <li>• Kesemua kesalahan di atas hanya berkaitan pemanduan ketika mabuk.</li> </ul>
--	---	--	--

Jadual 2: Perbandingan Intervensi Polisi dan Peruntukan Undang-undang di Singapura, Jepun dan Norway.



Jadual 2 di atas menunjukkan pendekatan yang tersendiri diambil oleh ketiga-tiga negara. Singapura dan Jepun masing-masing mempunyai peruntukan undang-undang yang ketat bukan sahaja ke atas kesalahan memandu di bawah pengaruh alkohol, bahkan juga mengenakan hukuman kepada pesalah yang telah menyebabkan kecederaan dan kematian kepada si mangsa. Intervensi polisi di Singapura pula lebih cenderung kepada aspek pengawalan berdasarkan zon tertentu serta perkhidmatan penghantaran seseorang di bawah pengaruh alkohol pulang ke rumah (*Drive-Home Valet Services*).

Zon pengawalan alkohol dikuatkuasakan dengan penggubalan Akta Kawalan Arak (Bekalan dan Penggunaan) 2015. Pengawalan berdasarkan zon ini bertujuan untuk mengurangkan risiko akibat gangguan kepada keselamatan serta keharmonian masyarakat disebabkan pengambilan minuman beralkohol. Kawalan ini melibatkan had masa pengambilan alkohol daripada pukul 7 malam sehingga 7 pagi serta penjualan runcit turut tidak dibenarkan dalam tempoh tersebut berbanding di tempat lain, had masa pengambilan alkohol dilanjutkan kepada 10.30 malam sehingga 7 pagi. Geylang dan Little India merupakan kawasan yang dikenalpasti di bawah zon kawalan alkohol.

Dari satu pandangan sisi yang lain, Jepun lebih memfokuskan intervensi Kerajaan terhadap aspek perundangannya disebabkan negara tersebut tidak mempunyai kawalan terhadap penjualan dan pengambilan minuman beralkohol di tempat awam. Pada tahun 2002, undang-undang berkaitan *Alcohol Impact Driving* (AID) dipinda dengan melakukan pendefinisian semula terhadap kesalahan memabukkan dengan lebih ketat. Perkara ini berkait dengan langkah mengurangkan kadar kandungan alkohol dalam darah (BAC). Selain itu, pindaan tersebut turut meningkatkan hukuman kepada pesalah yang memandu di bawah pengaruh alkohol sama ada menyebabkan kecederaan atau kematian.

Langkah pindaan undang-undang tersebut disusuli dengan pendekatan dasar toleransi sifar (*Zero Tolerance Rate*) yang dilaksanakan sejak tahun 2007. Dasar ini memfokuskan kepada aspek penguatkuasaan serta pelaksanaan hukuman yang ketat dan tiada tolak ansur. Perkara ini bukan sahaja melibatkan mereka yang ditahan atas kesalahan memandu di bawah pengaruh alkohol bahkan seseorang yang memberi pinjam kenderaannya kepada seseorang yang mabuk turut dikira satu kesalahan dan akan dedenda seperti mana hukuman yang dikenakan kepada pemandu mabuk tadi. Tambahan lagi, hukuman terhadap pemandu di bawah pengaruh alkohol juga tiada lagi budi bicara terhadapnya.

Norway pula mempunyai pendekatan yang berbeza. Meskipun peruntukan perundangan terhadap kes pemandu di bawah pengaruh alkohol secara relatifnya lebih ringan, ia bagaimanapun lebih cenderung mengambil kira aspek pengawalan serta pencegahan awal terhadap minuman beralkohol. Hal yang demikian mengambil kira aspek penjualan minuman melebihi 4.75% alkohol di premis-premis yang dikawal sepenuhnya oleh Kerajaan. Perkara ini turut melibatkan aspek waktu penjualan. Kadar alkohol di bawah 4.75% turut dikawal premis dan masa jualannya.

Mengambil kira perbandingan polisi dan perundangan Malaysia dengan Singapura, Jepun dan Norway, beberapa perkara dapat diteliti bersama. Pertama, dari aspek perundangan, Malaysia mempunyai set undang-undang yang lebih ketat dan terperinci bukan sahaja melibatkan aspek kesalahan kepada pemandu mabuk di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987, bahkan juga Akta Kastam 1967 dan Akta Eksais 1976 yang mempunyai regulasi penjualan, perlesenan dan sebagainya. Bahkan, ia juga secara tidak langsung berkait dengan kuasa di bawah Pihak Berkuasa Tempatan (PBT) merangkumi aspek perlesenan dan premis pusat hiburan awam kategori A (disko, pub, kelab malam dan sebagainya). Begitu juga perbandingan terhadap PeTA 2013-2020 yang lebih bersifat komprehensif dan melibatkan pelbagai kementerian dan agensi.

Namun, atas dasar penambahbaikan semasa, pendekatan yang dilakukan oleh ketiga-tiga negara tersebut boleh diteliti dan diadaptasi sesuai dengan struktur dan pelaksanaan di negara ini. Antaranya zon kawalan arak yang penting bagi memastikan aspek penguatkuasaan yang bersasar, dasar toleransi sifar yang menggambarkan ketegasan penguatkuasaan serta tidak kurang pentingnya aspek pengawalan dan pencegahan.

Meskipun secara asasnya kertas polisi ini memberi fokus kepada penyelesaian isu pemandu di bawah pengaruh alkohol, namun ia secara tidak langsung berkait dengan isu pengawalan jualan minuman beralkohol, prosedur operasi standard (SOP) kepada premis-premis yang menjual minuman beralkohol dan sebagainya. Kesemua ini lebih menjurus kepada aspek pencegahan dan pengawalan yang turut digabungkan jalin dengan aspek penguatkuasaan dan perundangan sedia ada.

### 3.0 CADANGAN POLISI “SIFAR TOLERANSI ALKOHOL 2020-2025”

#### 3.1 PELAN TINDAKAN JANGKA MASA PENDEK 2020-2021

Objektif pada pelan jangka masa pendek 2020-2021 menjurus kepada memperkemas aspek perundangan, meningkatkan hukuman yang lebih tegas serta memastikan pengawalan yang berkesan terhadap penjualan dan pengambilan alkohol. Fasa ini dilakukan bagi memastikan penguatkuasaan yang tegas dan berkesan.

PERKARA/KEMENTERIAN	TINDAKAN
Pindaan Akta Pengangkutan Jalan 1987 bahagian hal alkohol dan hukuman (Menteri Hal Ehwal Undang-undang/ Menteri Pengangkutan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pindaan Seksyen 44 dengan meningkatkan kadar hukuman sedia ada.</li> <li>- Pindaan Seksyen 45G berkaitan dengan ‘tafsiran’ had alkohol. Had alkohol dalam darah (BAC) diturunkan kepada 50mg/100ml, begitu juga nafas dan air kencing.</li> <li>- Ujian nafas sebagai satu <i>reliable evidence</i> dalam mahkamah. Perkara ini perlu diselaraskan dengan keupayaan alat pengesan beralkohol (BrAC) dengan kadar ketepatan yang tinggi.</li> <li>- Pindaan Seksyen 45A dengan meningkatkan kesalahan orang yang memandu atau menjaga kenderaan di bawah pengaruh alkohol tetap dikira suatu kesalahan yang berat.</li> <li>- Masukkan hukuman kompaun bagi kesalahan memandu di bawah had alkohol 20-50mg/100ml sebagai suatu bentuk cegah rintang dan pencegahan.</li> </ul>
Pindaan Akta Eksais 1976 bahagian Tafsiran, Perlesenan dan Penalti (Menteri Hal Ehwal Undang-undang/ Menteri Kewangan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pindaan Seksyen 2 mengenai penyelarasan tafsiran terhadap “<i>alcohol</i>,” “<i>beer</i>” dan “<i>intoxicating liquor</i>” kepada minuman yang memabukkan.</li> <li>- Pindaan Seksyen 32 (1) dengan menetapkan penjualan secara runcit apa-apa minuman memabukkan sama ada beer atau todi perlu mendapatkan lesen.</li> <li>- Pindaan Seksyen 32(3) juga perlu menarik balik kuasa khas kepada Menteri untuk memberi kuasa berkenaan perlesenan premis yang menjual arak khususnya.</li> <li>- Pindaan Seksyen 35 mengenai jenis-jenis lesen. Memasukkan semua jenis minuman beralkohol termasuklah beer di bawah lesen kedai runcit (<i>retail shop licences</i>).</li> <li>- Pindaan Seksyen 76 dengan meningkatkan penalti kepada premis yang menjual minuman beralkohol tanpa lesen yang sah.</li> <li>- Kuatkuasa larangan waktu penjualan minuman beralkohol secara borong atau runcit di antara pukul 9 malam – 7pagi.</li> </ul>
Pusat Hiburan Awam (Kategori A) – Disko, Pub, Kelab Malam dsb. (PBT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- SOP khas di premis yang menjual minuman beralkohol               <ol style="list-style-type: none"> <li>i. Rekod data setiap pelanggan yang datang</li> <li>ii. Ujian pernafasan sebelum keluar premis</li> <li>iii. Larangan keluar jika mereka di bawah pengaruh alkohol</li> </ol> </li> </ul>
Penguatkuasaan (JPJ, PDRM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penguatkuasaan yang kerap khususnya di kawasan merah (<i>red zone</i>).</li> </ul>

### 3.2 PELAN TINDAKAN JANGKA MASA SEDERHANA 2020-2023

Pelan tindakan jangka masa sederhana dan panjang lebih memberi fokus kepada aspek penguatkuasaan selain kempen kesedaran. Ia juga mengambil kira langkah supaya mengehendkan premis penjualan minuman beralkohol pada masa akan datang sebagai langkah pencegahan yang berkesan terhadap isu pemandu mabuk.

Aspek koordinasi pelan tindakan di bawah MKN merupakan suatu aspek yang sangat penting dalam menggerakkan Polisi Sifar Toleransi Alkohol 2020-2025 yang memberi penekanan yang khusus kepada aspek penguatkuasaan sama ada dalam bahagian pengawalan dan pencegahan mahupun penguatkuasaan undang-undang. Koordinasi ini akan memastikan penyelarasan yang berkesan serta penguatkuasaan yang tegas terhadap polisi. Perkara ini bagi memastikan objektif pelaksanaan polisi dapat dicapai.

PERKARA/KEMENTERIAN	TINDAKAN
Pusat Hiburan Awam/Premis Jualan (PBT)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Liabiliti terhadap mana-mana premis jualan atau pusat hiburan awam seperti disko, pub atau kelab malam yang tidak menghalang pelanggannya memandu dalam keadaan yang mabuk. Ini bagi memastikan premis jualan atau pusat hiburan berkenaan lebih bertanggungjawab dan berhati-hati terhadap penjualan alkohol.</li><li>- Selaras semua polisi penjualan arak di bawah Kerajaan.</li><li>- Memastikan pemberian lesen lebih bersasar dan premis yang melalui syarat yang ketat.</li><li>- Pembangunan data perlesenan yang lebih efisien supaya dapat dipantau oleh pihak atasan mahupun masyarakat awam.</li></ul>
Penguatkuasaan bersasar di Zon Kawalan Arak (JPJ, PDRM)	<ul style="list-style-type: none"><li>- Menentukan Zon Kawalan Arak di kawasan tertentu yang menepati kriteria:<ul style="list-style-type: none"><li>(i) Kes kemalangan pemandu mabuk yang tinggi.</li><li>(ii) Kes pusat hiburan dan premis penjualan minuman beralkohol yang banyak.</li><li>(iii) Kes jenayah yang tinggi sama ada berkaitan dengan minuman beralkohol atau tidak.</li></ul></li><li>- Mengenakan penguatkuasaan yang lebih ketat dan kerap di kawasan dalam zon berkenaan.</li><li>- Mengenakan waktu jualan dan pengambilan minuman beralkohol yang terhad bagi mengelakkan kejadian tidak diingini daripada berlaku.</li></ul>

### 3.3 PELAN TINDAKAN JANGKA MASA PANJANG 2020-2025

PERKARA/KEMENTERIAN	TINDAKAN
Koordinasi Pelan Tindakan (Jabatan Perdana Menteri)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mengambil kira keberkesanan pendekatan <i>Whole-of-Government</i> (WOG) dalam mengekang penularan wabak Covid-19, maka asas yang sama perlu diambil perhatian dalam menangani isu pemandu mabuk.</li> <li>- Majlis Keselamatan Negara (MKN) adalah penjaga polisi (<i>guardian of the policy</i>), disokong oleh kementerian-kementerian dan agensi yang telah dinyatakan dalam kertas cadangan ini. Perkara ini bagi memastikan penyelarasan tindakan serta penguatkuasaan yang lebih tegas.</li> </ul>
Pusat Hiburan Awam (PBT)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menyediakan perkhidmatan khusus mengambil kira pendekatan Singapura (<i>Drive Home Valet Service</i>) yang akan membawa pulang mereka yang mabuk. Mana-mana premis yang tidak <i>subscribe</i> dengan perkhidmatan tersebut hendaklah ditutup serta merta.</li> </ul>
Kempen kesedaran mengenai kesihatan dan keselamatan (Kementerian Kesihatan Malaysia, Kementerian Komunikasi dan Multimedia)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Menggerakkan kempen kesedaran secara besar-besaran khususnya di media-media massa dan elektronik, media cetak, papan-papan iklan di jalan raya.</li> <li>- Visi "sihat tanpa alkohol" diteruskan serta disebar luas.</li> </ul>
Penilaian Polisi secara berterusan (Kementerian Pengangkutan/ Kementerian Dalam Negeri)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pembangunan data kes-kes kemalangan secara sistematik</li> <li>- Pemantauan yang terperinci terhadap Zon Kawalan Arak.</li> <li>- Dinamik serta tangkas dalam mengambil kira aspek penguatkuasaan.</li> <li>- Penyelarasan data di antara agensi-agensi bagi memastikan pendekatan yang lebih berkesan dan bersasar.</li> </ul>
Pasaran & Penjualan (Kementerian Dalam Negeri- Kastam/ Keemnterian Perdagangan Dalam Negeri dan Hal Ehwal Pengguna)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Penguatkuasaan Akta Perihal Dagangan 2011 dengan meletakkan label yang khusus serta <i>visible</i> terhadap botol atau tin minuman beralkohol.</li> <li>- Penyusunan semula premis penjualan minuman beralkohol yang hanya khusus menjual arak di tempat yang khusus (Kawasan bermajoriti bukan Islam).</li> </ul>
Pembangunan aplikasi dalam talian (Kementerian Sains dan Teknologi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pembangunan aplikasi khusus dalam talian bagi aktiviti penjualan dan pembelian semua minuman beralkohol. Ia bagi memudahkan proses <i>tracing</i> dan <i>tracking</i> jika berlaku sesuatu masalah pada masa akan datang.</li> </ul>

## **4.0 PENUTUP**

Secara keseluruhannya, Kertas Cadangan Polisi Sifar Toleransi 2020-2025 ini bertujuan untuk mengurangkan implikasi besar terhadap peningkatan kes-kes pemandu mabuk yang berleluasa sejak kebelakangan ini. Dua aspek utama yang diberi perhatian dalam cadangan polisi ini iaitu aspek pengawalan dan pencegahan serta aspek penguatkuasaan yang dilihat serta diperhalusi secara bersama.

Cadangan polisi ini dilakukan berdasarkan penelitian yang menyeluruh dan berfokus, peningkatan polisi secara bertahap dengan garis masa tertentu serta berdasarkan tempoh masa jangka pendek, sederhana dan panjang bagi memastikan pendekatan yang lebih berkesan.

## 5.0 RUJUKAN

- Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. (2019). *Strategies to Tackle the Issue of Impaired Driving for Road Safety in the Asian Pacific Region: Implementation Framework*. ESCAP.
- Gisselquist, R. M. (2014). Paired Comparison and Theory Development: Considerations for Case Selection. *American Political Science Association*.
- Hwang, S. J., & Berry, F. (2019). Deterring Drunk Driving: Why Some States Go Further Than Others in Policy Innovation. *International Journal of Environmental Research and Public Health*.
- International Alliance for Responsible Drinking (IARD). (t.t). *Trends Report Drink Driving Work Together to Deliver Change: How A Whole-of-Society Approach Can Reduce Drink Driving*. IARD.
- Kementerian Kesihatan Malaysia. (2014). *Pelan Tindakan Alkohol: Pencegahan dan Pengurangan Kemudaratan Alkohol 2013-2020 (PeTA 2013-2020)*. Kuala Lumpur: Kementerian Kesihatan Malaysia.
- Killoran, A., Canning, U., Doyle, N., & Sheppard, L. (2010). *Review of Effectiveness of Laws Limiting Blood Alcohol Concentration Levels to Reduce Alcohol-Related Road Injuries and Deaths*. Centre for Public Health Excellence.
- Mohamed, N., Batcha, W. A., Abdullah, N. K., Yusoff, M. F., Rahim, S. A., & Mahmood, M. S. (2012). *Alcohol and Drug Use Among Fatally Injured Drivers in Urban Area of Kuala Lumpur*. Kuala Lumpur: Malaysia Institute of Road Safety Research (MIROS).
- Otero, S., & Rau, T. (2017). The Effects of Drinking and Driving Laws on Car Crashes, Injuries, and Deaths: Evidence from Chile. *Accident Analysis and Prevention Science Direct*, 262-274.
- Ying, Y.-H. F., & Chang, K. (2013). The Effectiveness of Drinking and Driving Policies for Different Alcohol-Related Fatalities: A Quantile Regression Analysis. *International Journal of Environment Research and Public Health*, 4628-4644.
- Wang, Z., Zhang, Y., P. Zhou, J. S., Wang, Y., Liu, R., & Jiang, C. (2015). The Underestimated Drink Driving Situation and the Effects of Zero Tolerance Laws in China. *Journal of Traffic Injury Prevention*, 16(5), 429-434. doi:<https://doi.org/10.1080/15389588.2014.951719>
- World Health Organization (WHO). (2018). *Global Status Report on Alcohol and Health*. Geneva: World Health Organization. Retrieved from [https://www.who.int/substance\\_abuse/publications/global\\_alcohol\\_report/en/](https://www.who.int/substance_abuse/publications/global_alcohol_report/en/)
- National Police Agency in Japan. Retrieved from [https://www.npa.go.jp/publications/whitepaper/index\\_keisatsu.html](https://www.npa.go.jp/publications/whitepaper/index_keisatsu.html)
- Chambers, L. D.-G. (Friday Mac, 2015). *Singapore Statutes Online ("SSO")*. Retrieved from <https://sso.agc.gov.sg/Act/LCSCA2015>
- Han, L. Y. (1 April, 2015). *straitstimes*. Retrieved from <https://www.straitstimes.com/singapore/what-you-can-or-cannot-do-under-the-new-alcohol-law>



Tangani Isu Pemandu Mabuk di Malaysia, (2020, Jun 24). Polisi, 1/2020.  
Terengganu Strategic & Integrity Institute (TSIS) dengan kerjasama Ikatan Ilmuwan Nasional - Ilmuwan



© Hak Cipta Terpelihara