Naskhah belum disemak

DEWAN RAKYAT
PARLIMEN KELIMA BELAS
PENGGAL KELIMA
MESYUARAT KEDUA

Bil. 22 **Selasa** **23 Jun 2026**

K A N D U N G A N

WAKTU PERTANYAAN-PERTANYAAN MENTERI (Halaman 1)

PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN (Halaman 21)

RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT (Halaman 60)

RANG UNDANG-UNDANG

Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 (Halaman 61)

KEHADIRAN AHLI-AHLI PARLIMEN
23 JUN 2026

Ahli-Ahli Yang Hadir:

1. Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Tan Sri Dato' Dr. Johari bin Abdul
2. Perdana Menteri dan Menteri Kewangan, Dato' Seri Anwar bin Ibrahim (Tambun)
3. Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Peralihan Tenaga dan Transformasi Air, Dato' Amar Haji Fadillah bin Yusof (Petra Jaya)
4. Menteri Pengangkutan, Tuan Loke Siew Fook (Seremban)
5. Menteri Pertanian dan Keterjaminan Makanan, Datuk Seri Haji Mohamad bin Sabu (Kota Raja)
6. Menteri Komunikasi, Datuk Ahmad Fahmi bin Mohamed Fadzil (Lembah Pantai)
7. Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang dan Reformasi Institusi), Dato' Sri Azalina Othman Said (Pengerang)
8. Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Wilayah Persekutuan), Puan Hannah Yeoh (Segambut)
9. Menteri Digital, Tuan Gobind Singh Deo (Damansara)
10. Menteri Kesihatan, Datuk Seri Dr. Haji Dzulkefly bin Ahmad (Kuala Selangor)
11. Menteri Ekonomi, Tuan Haji Akmal Nasrullah bin Haji Mohd Nasir (Johor Bahru)
12. Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya, Dato Sri Tiong King Sing (Bintulu)
13. Menteri Sumber Manusia, Dato' Sri Ramanan Ramakrishnan (Sungai Buloh)
14. Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Sabah dan Sarawak), Datuk Ts. Mustapha Sakmud (Sepanggar)
15. Menteri Belia dan Sukan, Dr. Mohammed Taufiq bin Johari (Sungai Petani)
16. Timbalan Menteri Pertanian dan Keterjaminan Makanan, Datuk Chan Foong Hin (Kota Kinabalu)
17. Timbalan Menteri Pertahanan, Tuan Haji Adly bin Zahari (Alor Gajah)
18. Timbalan Menteri Peralihan Tenaga dan Tranformasi Air, Dato' Sri Haji Abdul Rahman bin Mohamad (Lipis)
19. Timbalan Menteri Dalam Negeri, Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah (Lenggong)
20. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor (Cameron Highlands)
21. Timbalan Yang di-Pertua Dewan Rakyat, Puan Alice Lau Kiong Yieng (Lanang)
22. Menteri Luar Negeri, Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan (Rembau)
23. Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri, Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani (Titiwangsa)
24. Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup, Datuk Armizan bin Mohd Ali (Papar)
25. Menteri Perladangan dan Komoditi, Datuk Seri Dr. Noraini binti Ahmad (Parit Sulong)
26. Timbalan Menteri Kerja Raya, Datuk Seri Dr. Haji Ahmad bin Haji Maslan (Pontian)
27. Timbalan Menteri Pengangkutan, Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah (Limbang)
28. Timbalan Menteri Kemajuan Desa dan Wilayah, Datuk Hajah Rubiah binti Haji Wang (Kota Samarahan)
29. Timbalan Menteri Kesihatan, Dato Hajjah Hanifah Hajar Taib (Mukah)
30. Timbalan Menteri Kewangan, Tuan Liew Chin Tong (Iskandar Puteri)
31. Timbalan Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi, Dato' Dr. Mohammad Yusof bin Apdal (Lahad Datu)
32. Timbalan Menteri Perladangan dan Komoditi, Dato' Sri Huang Tiong Sii (Sarikei)
33. Timbalan Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan, Datuk Hajah Aiman Athirah binti Sabu (Sepang)
34. Timbalan Menteri Komunikasi, Puan Teo Nie Ching (Kulai)
35. Timbalan Menteri Pembangunan Wanita, Kelurga dan Masyarakat, Puan Lim Hui Ying (Tanjong)
36. Timbalan Menteri Pendidikan Tinggi, Tuan Adam Adli bin Abd Halim (Hang Tuah Jaya)
37. Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Undang-Undang dan Reformasi Institusi), Tuan M. Kulasegaran a/l V.Murugeson (Ipoh Barat)

38. Timbalan Menteri Luar Negeri, Dato Lukanisman bin Awang Sauni (Sibuti)
39. Timbalan Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri, Tuan Sim Tze Tzin (Bayan Baru)
40. Timbalan Menteri Digital, Datuk Wilson Ugak anak Kumbong (Hulu Rajang)
41. Timbalan Menteri Perpaduan Negara, Tuan Yuneswaran a/l Ramaraj (Segamat)
42. Timbalan Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam, Tuan Syed Ibrahim bin Syed Noh (Ledang)
43. Timbalan Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya, Tuan Chiew Choon Man (Miri)
44. Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri *Wilayah Persekutuan), Datuk Lo Su Fui (Tawau)
45. Ir. Ts. Zahir bin Hassan (Wangsa Maju)
46. Tuan Tan Kar Hing (Gopeng)
47. Datuk Andi Muhammad Suryady bin Bandy (Kalabakan)
48. Datuk Matbali bin Musah (Sipitang)
49. Datuk Ir. Shahelmey bin Yahya (Putatan)
50. Tuan Lee Chean Chung (Petaling Jaya)
51. Tuan Ganabatirau a/l Veraman (Klang)
52. Tuan Syahredzan bin Johan (Bangi)
53. Puan Hajah Rodziah binti Ismail (Ampang)
54. Tuan Haji Manndzri bin Haji Nasib (Tenggara)
55. Tuan Haji Azli bin Yusof (Shah Alam)
56. Tuan Mohd Kurniawan Naim bin Moktar (Kinabatangan)
57. Tuan Tan Hong Pin (Bakri)
58. Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa (Tampin)
59. Dato' Haji Adnan bin Abu Hassan (Kuala Pilah)
60. Dato' Haji Shamshulkahar bin Mohd Deli (Jempol)
61. Datuk Suhaimi bin Nasir (Libaran)
62. Tuan Roy Angau anak Gingkoi (Lubok Antu)
63. Dato Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri (Betong)
64. Tuan Chong Zhemin (Kampar)
65. Puan Young Syefura binti Othman (Bentong)
66. Puan Syerleena binti Abdul Rashid (Bukit Bendera)
67. Tuan Haji Onn bin Abu Bakar (Batu Pahat)
68. Tuan Mohd Sany bin Hamzan (Hulu Langat)
69. Tuan Jimmy Puah Wee Tse (Tebrau)
70. Tuan Mohamad Shafizan Haji Kepli (Batang Lupar)
71. Tuan Lee Chuan How (Ipoh Timor)
72. Dato' Seri Dr. Wan Azizah binti Dr. Wan Ismail (Bandar Tun Razak)
73. Dato’ Sri Ismail Sabri bin Yaakob (Bera)
74. Tuan Lim Guan Eng (Bagan)
75. Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Haji Apdal (Semporna)
76. Datuk Seri Ir. Dr. Wee Ka Siong (Ayer Hitam)
77. Dato’ Seri Hishammuddin bin Tun Hussein (Sembrong)
78. Datuk Seri Saravanan a/l Murugan (Tapah)
79. Puan Teresa Kok Suh Sim (Seputeh)
80. Tuan Chow Kon Yeow (Batu Kawan)
81. Dato' Seri Utama Haji Aminuddin bin Harun (Port Dickson)
82. Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh (Bukit Gelugor)
83. Dr. Sivakumar a/l Varatharaju Naidu (Batu Gajah)
84. Datuk Seri Dr. Zaliha binti Mustafa (Sekijang)
85. Datuk Seri Panglima Madius Tangau (Tuaran)
86. Tuan Fong Kui Lun (Bukit Bintang)
87. Datuk Seri Haji Jalaluddin bin Haji Alias (Jelebu)
88. Tuan Tan Kok Wai (Cheras)
89. Tuan Chong Chieng Jen (Stampin)
90. Dato' Sri Doris Sophia anak Brodi (Sri Aman)
91. Puan Yeo Bee Yin (Puchong)
92. Puan Isnaraissah Munirah binti Majilis (Kota Belud)

93. Tuan Hassan bin Abdul Karim (Pasir Gudang)
94. Tuan Wong Chen (Subang)
95. Dato' Sri Dr. Wee Jeck Seng (Tanjung Piai)
96. Datuk Seri Panglima Dr. Gapari bin Katingan @ Geoffrey Kitingan (Keningau)
97. Datuk Willie anak Mongin (Puncak Borneo)
98. Puan Wong Shu Qi (Kluang)
99. Puan Vivian Wong Shir Yee (Sandakan)
100. Datuk Hajah Siti Aminah binti Aching (Beaufort)
101. Ir. Haji Yusuf bin Abd Wahab (Tanjong Manis)
102. Dato' Henry Sum Agong (Lawas)
103. Datuk Seri Utama Ir. Hasni bin Mohammad (Simpang Renggam)
104. Tuan Oscar Ling Chai Yew (Sibu)
105. Datuk Jonathan bin Yasin (Ranau)
106. Tuan William Leong Jee Keen (Selayang)
107. Dato' Ngeh Koo Ham (Beruas)
108. Dato Anyi Ngau (Baram)
109. Tuan Kesavan a/l Subramaniam (Sungai Siput)
110. Tuan Lim Lip Eng (Kepong)
111. Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji (Jelutong)
112. Tuan Suhaizan bin Kaiat (Pulai)
113. Tuan Haji Aminolhuda bin Hassan (Sri Gading)
114. Tuan Khoo Poay Tiong (Kota Melaka)
115. Tuan Pang Hok Liong (Labis)
116. Tuan Haji Ahmad Johnie bin Zawawi (Igan)
117. Tuan Cha Kee Chin (Rasah)
118. Tuan Prabakaran a/l M. Parameswaran (Batu)
119. Dato' Sri Sh Mohmed Puzi bin Sh Ali (Pekan)
120. Tuan Riduan bin Rubin (Tenom)
121. Dato' Verdon bin Bahanda (Kudat)
122. Puan Rodiyah binti Sapiee (Batang Sadong)
123. Datuk Wetrom bin Bahanda (Kota Marudu)
124. Tan Sri Dato' Haji Mahiaddin bin Mohd. Yassin (Pagoh)
125. Dr. Radzi Jidin (Putrajaya)
126. Datuk Ali anak Biju (Saratok)
127. Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Haji Abd. Muttalib (Maran)
128. Tuan Haji Wan Hassan bin Mohd Ramli (Dungun)
129. Dato' Haji Mohd Suhaimi bin Abdullah (Langkawi)
130. Tuan Sabri bin Azit (Jerai)
131. Dr. Hajah Halimah Ali (Kapar)
132. Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir (Setiu)
133. Tuan Haji Kamal bin Ashaari (Kuala Krau)
134. Tuan Haji Bakri bin Jamaluddin (Tangga Batu)
135. Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan (Merbok)
136. Dato' Azman bin Nasrudin (Padang Serai)
137. Dr. Siti Mastura binti Muhammad (Kepala Batas)
138. Kapten Azahari bin Hasan (Padang Rengas)
139. Dr. Haji Abd Ghani bin Haji Ahmad (Jerlun)
140. Dato' Haji Abdul Khalib bin Abdullah (Rompin)
141. Tuan Zakri bin Hassan (Kangar)
142. Tuan Rushdan bin Rusmi (Padang Besar)
143. Tuan Syed Saddiq bin Syed Abdul Rahman (Muar)
144. Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor (Temerloh)
145. Komander Nordin bin Ahmad Ismail TLDM (B) (Lumut)
146. Tuan Haji Muhammad Ismi bin Mat Taib (Parit)
147. Tuan Kalam bin Salan (Sabak Bernam)
148. Tuan Wan Razali bin Wan Nor (Kuantan)
149. Tuan Haji Jamaludin bin Yahya (Pasir Salak)
150. Datuk Iskandar Dzulkarnain bin Abdul Khalid (Kuala Kangsar)

151. Dato' Syed Abu Hussin bin Hafiz Syed Abdul Fasal (Bukit Gantang)
152. Kapten Datuk Dr. Zulkafperi bin Hanapi (B) (Tanjong Karang)
153. Tuan Mohd Azizi bin Abu Naim (Gua Musang)
154. Tuan Zahari bin Kechik (Jeli)
155. Dato' Indera Dr. Suhaili bin Abdul Rahman (Labuan)
156. Datuk Haji Idris bin Haji Ahmad (Bagan Serai)
157. Dato' Sri Saifuddin Abdullah (Indera Mahkota)
158. Dato' Seri Dr. Shahidan bin Kassim (Arau)
159. Tuan Afnan Hamimi bin Dato' Haji Taib Azamudden (Alor Setar)
160. Dato' Haji Ahmad bin Saad @ Yahaya (Pokok Sena)
161. Datuk Muslimin bin Yahaya (Sungai Besar)
162. Datuk Dr. Ahmad Marzuk bin Shaary (Pengkalan Chepa)
163. Dato' Hajah Siti Zailah binti Mohd. Yusoff (Rantau Panjang)
164. Datuk Wan Saifulruddin bin Wan Jan (Tasek Gelugor)
165. Dato' Khlir bin Mohd Nor (Ketereh)
166. Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh (Besut)
167. Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi (Tumpat)
168. Tuan Haji Mohd Misbahul Munir bin Masduki (Parit Buntar)
169. Dato' Dr Ahmad Yunus bin Hairi (Kuala Langat)
170. Tuan Zulkifli bin Ismail (Jasin)
171. Dato' Dr. Haji Alias bin Razak (Kuala Nerus)
172. Dr. Ahmad Fakhruddin bin Fakhrurazi (Kuala Kedah)
173. Tuan Fathul Huzir bin Ayob (Gerik)
174. Tuan Nurul Amin bin Hamid (Padang Terap)
175. Tuan Roslan bin Hashim (Kulim Bandar Baharu)
176. Dato' Seri Hamzah bin Zainudin (Larut)
177. Dato' Seri Dr. Ahmad Samsuri bin Mokhtar (Kemaman)
178. Tan Sri Dato' Seri Haji Abdul Hadi bin Haji Awang (Marang)
179. Dato' Sri Tuan Ibharim bin Tuan Man (Kubang Kerian)
180. Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee (Beluran)
181. Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan (Kota Bharu)
182. Datuk Wira Hajah Mas Ermieyati binti Haji Samsudin (Masjid Tanah)
183. Tuan Haji Mohd Syahir bin Che Sulaiman (Bachok)
184. Dato' Rosol bin Wahid (Hulu Terengganu)
185. Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal (Machang)
186. Dato' Sri Ikmal Hisham bin Abdul Aziz (Tanah Merah)
187. Datuk Haji Awang bin Hashim (Pendang)
188. Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Haji Salleh (Pasir Puteh)
189. Datuk Haji Ahmad Amzad bin Mohamed @ Hashim (Kuala Terengganu)
190. Tuan Haji Abdul Latiff bin Abdul Rahman (Kuala Krai)
191. Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman (Sik)
192. Tuan Haji Ahmad Fadhli bin Shaari (Pasir Mas)
193. Dato' Wira Dr. Ku Abd Rahman bin Ku Ismail (Kubang Pasu)
194. Tuan Haji Muhammad Fawwaz bin Mohamad Jan (Permatang Pauh)
195. Tuan Haji Mohd Hasnizan bin Harun (Hulu Selangor)
196. Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin (Jerantut)
197. Tuan Haji Muhammad Islahuddin bin Abas (Mersing)
198. Tuan Hassan bin Saad (Baling)

Senator Yang Turut Hadir:

1. Menteri Dalam Negeri, Senator Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail
2. Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Hal Ehwal Agama), Senator Dr. Zulkifli bin Hasan
3. Timbalan Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Hal Ehwal Agama), Senator Puan Marhamah binti Rosli

Ahli-Ahli Yang Tidak Hadir:

1. Timbalan Perdana Menteri dan Menteri Kemajuan Desa dan Wilayah, Dato' Seri Dr. Ahmad Zahid bin Hamidi (Bagan Datuk)
2. Menteri Sains, Teknologi dan Inovasi, Datuk Chang Lih Kang (Tanjong Malim)
3. Menteri Perpaduan Negara, Datuk Aaron Ago Dagang (Kanowit)
4. Timbalan Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi, Datuk Mohamad Alamin (Kimanis)
5. Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan, Tuan Nga Kor Ming (Teluk Intan)
6. Menteri Kerja Raya, Dato Sri Alexander Nanta Linggi (Kapit)
7. Menteri Pertahanan, Dato' Seri Haji Mohamed Khaled bin Nordin (Kota Tinggi)
8. Menteri Pendidikan, Puan Fadhlina binti Sidek (Nibong Tebal)
9. Menteri Pembangunan Usahawan dan Koperasi, Tuan Sim Chee Keong (Bukit Mertajam)
10. Timbalan Menteri Sumber Manusia, Tuan Khairul Firdaus bin Akbar Khan (Batu Sapi)
11. Timbalan Menteri Ekonomi, Dato' Indera Mohd Shahar bin Abdullah (Paya Besar)
12. Timbalan Menteri Belia dan Sukan, Tuan Mordi Bimol (Mas Gading)
13. Tuan Chow Yu Hui (Raub)
14. Tuan Edwin anak Banta (Selangau)
15. Dato' Sri Dr. Richard Riot anak Jaem (Serian)
16. Dato' Seri Amirudin bin Shari (Gombak)
17. Datuk Ewon Benedick (Penampang)
18. Dato' Muhammad Bakhtiar bin Wan Chik (Balik Pulau)
19. Dr. Kelvin Yii Lee Wuen (Bandar Kuching)
20. Datuk Larry Soon @ Larry Sng Wei Shien (Julau)

Ahli-Ahli Yang Tidak Hadir Di Bawah Peraturan Mesyuarat 91:

1. Menteri Pembangunan Wanita, Keluarga dan Masyarakat, Dato' Sri Hajah Nancy Shukri (Santubong)
2. Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam, Dato' Sri Arthur Joseph Kurup (Pensiangan)
3. Timbalan Menteri Pendidikan, Tuan Wong Kah Woh (Taiping)

MALAYSIA

DEWAN RAKYAT

PARLIMEN KELIMA BELAS

PENGGAL KELIMA

MESYUARAT KEDUA

Selasa, 23 JUN 2026

Mesyuarat dimulakan pada pukul 10.00 pagi

DOA

*[Tuan Yang di-Pertua **mempengerusikan Mesyuarat**]*

WAKTU PERTANYAAN-PERTANYAAN MENTERI

Tuan Yang di-Pertua: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Selamat pagi, salam bahagia, salam sejahtera. Kita mulakan Sesi Waktu Pertanyaan-pertanyaan Menteri dengan saya menjemput Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa, Tampin. Silakan.

1. Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]: *Bismillahirrahmanirrahim*. Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

Dari Rombau poi ke Kuala Pilah,
Singgah Tampin membeli belacan;
Kalau adat sentiasa dijagolah,
Hilang takkan warisan zaman.

Soalan saya minta Menteri Luar Negeri menyatakan pendirian dan peranan Malaysia berhubung pengumuman memorandum persefahaman (MoU) antara Amerika Syarikat dan Iran bagi menamatkan konflik ketenteraan di Asia Barat serta langkah-langkah yang akan diambil oleh Kerajaan Malaysia dalam usaha untuk memastikan keamanan yang berkekalan di Asia Barat. Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, orang Tampin bertanya orang Rembau yang menjawab pula. Silakan Menteri.

Menteri Luar Negeri [Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Tuan Yang di-Pertua: *Waalaikumussalam warahmatullahi wabarakatuh*.

Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan: Tan Sri Yang di-Pertua, terima kasih. Terima kasih kepada sahabat daripada Tampin yang ingin bertanyakan berkenaan dengan pendirian dan juga peranan Malaysia dalam pengumuman baru-

baru ini yang dibuat oleh kedua-dua pihak yang berperang iaitu Amerika dan juga Iran menyebabkan konflik Asia Barat ini seluruh dunia mendapat kesan yang amat tidak baik, khususnya di rantau Asia Tenggara dan Malaysia tidak terkecuali Tan Sri Yang di-Pertua kerana kebergantungan kita terhadap bekalan minyak mentah untuk diproses di negara ini banyak datangnya bekalan minyak mentah ini daripada kawasan Teluk.

Dan apabila krisis berlaku, peperangan berlaku di kawasan Teluk antara Amerika yang menyerang bersama dengan Israel menyerang Iran, maka pertempuran berlaku dan Iran membalas serangan-serangan tersebut. Dan, apa yang lebih buruk lagi berlaku ialah apabila Iran menutup laluan perkapalan, laluan perdagangan perkapalan Selat Hormuz kerana Selat Hormuz itu merupakan suatu genting perlaluan perkapalan perdagangan yang amat strategik, di mana lebih daripada satu perlima bekalan minyak mentah dan juga bekalan-bekalan lain, baja yang lain-lain melalui Selat Hormuz dan apabila ianya ditutup ia mendatangkan kesan yang amat buruk kepada negara-negara di dalam dunia khususnya di rantau Asia Tenggara.

Kita terkesan Dato' Yang di-Pertua ya kerana bekalan minyak mentah kita banyak bekalan daripada sana, ya. Walaupun kita mempunyai bekalan sendiri tetapi bekalan minyak diesel punya minyak mentah kebanyakannya daripada sana. Itu sebabnya diesel merupakan masalah besar di negara kita sehinggakan harganya melambung tinggi.

Kita berasa bersyukurlah Tan Sri Yang di-Pertua kerana kedua-dua pihak yang berperang, Amerika dan Iran akhirnya bersetuju untuk menandatangani satu persefahaman, yang mana persefahaman ini yang mempunyai syarat, 14 syarat yang diletakkan di sana, yang mana sebelum ini macam-macam kedua-dua pihak tidak bersetuju. Amerika tidak bersetuju, dia hendak supaya Iran menamatkan secara total pengkayaan uranium, yang mana Iran kata yang dia bukannya untuk persenjataan.

Jelas sekali Iran telah pun mematuhi syarat-syarat yang dikenakan oleh badan pemantauan antarabangsa. Dan badan antarabangsa menyatakan bahawa Iran memang tidak ada keupayaan untuk mengayakan uranium terhadap persenjataan. Tetapi inilah alasan yang diberikan oleh Israel dan juga Amerika bahawa Iran tidak boleh ada senjata nuklear. Ini menjadi alasan mereka. Tetapi sebenarnya alasan yang lain itu macam-macamlah Dato' Yang di-Pertua ya, eh Tan Sri Yang di-Pertua.

Dan *alhamdulillah* mereka telah bersetuju menandatangani perjanjian persefahaman dulu MoU, yang mana MoU ini mempunyai masa tempoh 60 hari untuk kedua-dua pihak berunding iaitu meratifikasi apa yang telah pun ada di dalam terma-terma MoU tersebut sebanyak 14 perkara tersebut, termasuklah pembinaan semula USD300 bilion Iran yang telah pun musnah, termasuk lah pembukaan semua Selat Hormuz, termasuk pengunduran secara total.

Ini dia punya asas Tan Sri Yang di-Pertua, bahawa Iran mengatakan tidak akan ada perjanjian apa-apa persetujuan jika Amerika Syarikat tidak bersetuju berundur secara total. Dia tidak percaya lagi kepada Amerika bahawa gencatan senjata ini memang mereka tak mahu lagi percaya kerana mereka berunding di Geneva, mereka berunding di Oman, pada masa mereka berunding negara mereka dibom.

Jadi, saya berjumpa dengan rakan sejawat daripada Iran semasa Mesyuarat BRICS di New Delhi dua minggu lepas. Dia itulah kata beliau, bahawa kami tak percaya lagi. Kalau mahu kami letak dalam syarat supaya berundur secara total dan *alhamdulillah* dalam MoU tersebut terletakkan tersebut dan Amerika bersetuju dengan syarat tersebut.

Jadi, kita berdoalah Tan Sri Yang di-Pertua supaya rundingan meratifikasi MoU ini yang sedang berlangsung sekarang di Switzerland dapat kata sepakatnya kerana keamanan di kawasan Asia Barat ini merupakan sesuatu yang amat penting bagi dunia.

■1010

Bukan sahaja kepada negara-negara Teluk, bukan sahaja kepada Iran–Amerika, tetapi ke seluruh dunia kerana kepentingan bahan galian iaitu minyak mentah dan juga bekalan-bekalan lain termasuk baja dan juga *byproduct* dan juga gas LNG yang besar bekalannya daripada kawasan Teluk tersebut, tempat negara-negara semua bergantung, termasuklah Malaysia dan juga negara lain.

Jadi, Tan Sri Yang di-Pertua, peranan kita, kita akan terus menyahut. Kita merupakan— Malaysia merupakan antara negara yang awal mengeluarkan kenyataan menyokong dan juga memberikan sokongan penuh penanda tangani MoU ini dan kita sentiasa memantau agar apa sahaja keperluan yang diperlukan sokongan secara moral.

Kita menyokong banyak kali tempoh hari Resolusi 2817 United Nations berkenaan dengan Teluk supaya pembukaan Selat Hormuz. Kita merupakan *co-sponsor country*, kita *co-sponsor* Tan Sri ya. Bukan sahaja menandatangani, kita *co-*

sponsor that resolution iaitu Malaysia memainkan peranan untuk supaya keamanan-keamanan di rantau Asia Barat ini segera dipulihkan kerana dia tidak mendatangkan faedah dan ia merupakan suatu perkara yang mendatangkan akibat yang amat buruk kepada seluruh dunia dan Malaysia terkesan secara langsung, maka Malaysia juga memainkan peranan secara tidak langsung memberikan sokongan kepada rakan-rakan.

Saya menelefon sendiri rakan sejawat daripada Pakistan yang merupakan tuan rumah kepada Amerika dan juga Iran, dan juga rakan sejawat daripada UAE dan juga daripada Saudi memberikan sokongan moral Malaysia bahawa kita akan terus menyokong apa jua langkah yang nak diambil demi untuk kita menyelesaikan konflik di Asia Barat ini segera ditamatkan. Terima kasih, Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Saya jemput Tampin, ada soalan tambahan?

Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]: Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat Menteri. Pemimpin AS memberi amaran bahawa tindakan ketenteraan boleh disambung jika Iran melanggar perjanjian atau mengancam laluan minyak utama. Ketegangan yang melibatkan kumpulan pro-Iran di rantau Timur Tengah serta situasi di Lubnan masih boleh menjejaskan proses damai.

Justeru itu, saya ingin mengetahui, apakah pendirian Malaysia berhubung jaminan keselamatan pelayaran di Selat Hormuz serta langkah diplomatik yang diambil oleh Kerajaan Malaysia bagi mengurangkan ketegangan dan mengekalkan keamanan di perairan strategik tersebut. Terima kasih, Tan Sri Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, sila Menteri.

Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan: Apa soalan susah-susah buat pagi-pagi ini? *[Dewan ketawa]*

Tan Sri Yang di-Pertua, seperti yang saya sebutkan tadi, kepentingan keamanan di rantau Asia Barat itu penting bukan sahaja di kawasan tersebut tetapi kepada seluruh dunia. Maka seluruh dunia memandang dan juga memantau dan memerhatikan rundingan ratifikasi MoU yang ditandatangani pada baru-baru ini dan mereka ada 60 hari.

Apa yang merisaukan kami Dato' Yang di-Pertua, itu sebabnya dua hari lepas, selepas Selat Hormuz dibuka, Amerika mengatakan Selat Hormuz dibuka, Iran mengatakan Selat Hormuz dibuka tetapi Iran dua hari lepas, mengatakan kita tutup semula Selat Hormuz. Apa sebab?

Sebab ada terdapatnya pihak yang mahu melihat supaya gencatan senjata sementara ini diganggu-gugat. Ada pihak yang tidak mahu melihat supaya peperangan ini ditamatkan di Asia Barat, iaitu Israel.

Israel seboleh mungkin melihat supaya Iran ini dimusnahkan. Maka ada pihak yang berkepentingan yang kita lihat secara diplomatik dari segi pandangan dunia diplomatiknya. Ada pihak yang mahu menggagalkan rundingan damai di antara Iran dan Amerika ini. Itu sebabnya walaupun termaktub di dalam MoU, 14 perkara tersebut secara total pengunduran termasuk di Lebanon.

Dia bukan sahaja menghentikan serangan terhadap Iran tetapi menghentikan sebarang pencerobohan di Lebanon. Itu Iran letak. Tetapi Israel terus mengebom Lebanon. Apa maknanya? Apa isyaratnya? Apa signal yang nak dibagi oleh Israel kepada dunia bahawa mereka tidak mahu melihat ketenteraman dan keamanan wujud di kawasan ini kerana mereka mempunyai kepentingan. Jadi, ini merupakan suatu perkara, Tampin ya. Perkara yang seluruh masyarakat antarabangsa perlu bersama-sama memberi tekanan berterusan terhadap Israel.

Amerika dah okey dah. Ya? Amerika dah *sign* MoU ya, walaupun mula-mula dia kata nak hancurkan Iran tetapi akhirnya mereka akur dan nampak daripada 14 perkara itu bagi saya merupakan sesuatu yang Amerika tidak ada *exit plan.* Dia tidak ada *exit plan* untuk itu, bagi *warning* 48 jam lepas itu *withdraw.* Maknanya *if you warned,* bagi amaran kepada orang lepas itu *you* berundur, maknanya *you* tak ada *exit plan* lah.

Tetapi yang menjadi masalahnya sekarang ialah Israel. Jadi, tekanan berterusan. Ini peranan Malaysia di peringkat pentas antarabangsa supaya kita terus memberi tekanan di atas apa jua pentas OIC kah, NAM kah, BRICS kah, Bangsa-Bangsa Bersatu, Majlis Keselamatan kah. Semalam saya bercakap dengan bakal *President* UNGA ataupun *President General Assembly* iaitu Bangladesh akan mengambil alih *President General Assembly* Bangsa-Bangsa Bersatu pada bulan sembilan. Kita mesti terus memberikan tekanan yang disertai oleh semua pihak. Kalau boleh undian kita di *General Assembly* nanti, melebihi 140 negara.

Kalau itu kita dapat, maka ia merupakan tekanan yang besar terhadap Israel untuk mereka hentikan sebarang pencerobohan di Lebanon. Hentikan pencerobohan dan juga hentikan kekejaman terhadap rakyat Palestin di Gaza. Hentikan pencerobohan terhadap Wilayah Tebing Barat Palestin. Itu yang nak kita beri tekanan. Jadi, ini isu besar yang mana kita perlu memainkan cara diplomasi tinggi

terhadap badan dunia, Bangsa-Bangsa Bersatu dan juga Majlis Keselamatan Bangsa-Bangsa Bersatu. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Saya jemput Sik.

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Saya ingin menyambung sedikit persoalan yang dibincangkan pagi ini berkaitan *conflicts* Asia Barat ini. Ya, yang tadi pun Yang Berhormat Menteri menyebut antara punca akar kepada masalah ketidakstabilan di rantau teluk itu ialah negara haram Israel yang terus dengan rakus...

Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan: *There is no* negara haram Israel*. It's* Rejim Zionis Israel*.* Jangan sebut negara, dia tak ada negara.

[Tepuk]

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Ya. Rejim Zionis haram Israel. *[Dewan ketawa]*

Tuan Yang di-Pertua: *Noted*.

Tuan Ahmad Tarmizi bin Sulaiman [Sik]: Ya, saya sangat konsisten, sebenarnya Malaysia juga dengan perlu lebih strategik untuk memastikan usaha-usaha besar kita ini di peringkat antarabangsa kita menekan negara Zionis ini supaya dia mengetahui rejim ini perlu ditamatkan kezaliman mereka.

Jadi persoalan saya, apa yang kalau dapat tadi dikongsi sedikit soal hubungan kita diplomatik di OIC, di United Nations tapi dari segi strategi sebenar yang sedang dibuat oleh pegawai-pegawai kita di United Nations itu sendiri atau di OIC sendiri, apa yang sedang digerakkan dan rakyat mahu kita betul-betul maknanya konsisten dan bergerak dalam bentuk kita bersama dengan *Global South* sendiri kerana termasuk di Eropah sendiri yang begitu konsisten untuk menekan rejim ini. Itu yang soalan pertama.

Yang kedua, Yang Berhormat Menteri, dalam masa yang sama juga sudah pasti soal Palestin ini kebetulan soal yang disebut tadi terus membantu negara Palestin yang sedang ditekan dan baru-baru ini di timbul dalam media sosial penularan berkaitan dengan pengurusan dana akaun Amanah Kemanusiaan Rakyat Palestin (AKRP) itu.

Jadi, mungkin pihak Yang Berhormat Menteri nak— mohon menjelaskan mekanisme tatakelola akaun ini, supaya kita rakyat Malaysia dengan penuh yakin akaun ini diurus dengan baik dan bantuan-bantuan yang dipungut melalui orang

awam dan NGO-NGO itu dapat disampaikan dengan sebaiknya kepada rakyat Palestin itu sendiri. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Sila Menteri.

Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan: Terima kasih Tan Sri Speaker, terima kasih Sik. Ada dua soalan berkenaan dengan peranan Malaysia dan juga badan-badan dunia berkenaan dengan Rejim Zionis Israel yang berterusan melakukan kekejaman pembunuhan. Semalam 10 orang mati ya. Di Lebanon dah beribu orang mati, di Lebanon Selatan.

Ini merupakan satu perbuatan yang tak boleh kita, tak boleh nak bayangkan. *There is no word that we can explain*, dengan izin, Tuan Yang di-Pertua bahawa suatu rejim, suatu jenis manusia yang melakukan keganasan, melakukan pembunuhan, melakukan apa jua yang kita tak dapat bayangkan sebagai seorang manusia, menembak kanak-kanak, menembak wanita atas alasan mempertahankan diri.

■1020

Apakah dengan atas alasan mempertahankan diri? Betul, negara yang merdeka, negara mempunyai di dalam undang-undang antarabangsa ada klausa di bawah Piagam Bangsa-Bangsa Bersatu, Tan Sri Yang di-Pertua, mempunyai alasan untuk mempertahankan diri. Tetapi apakah dengan membunuh wanita dan kanak-kanak itu dia boleh dikategorikan sebagai mempertahankan diri? Kalau ya pun nak mempertahankan diri, berapa ramai lagi wanita dan kanak-kanak yang nak dibunuh? Itu soalan dia ya.

Ini yang dilakukan oleh rejim Zionis Israel ini. Manusia yang tak pernah memegang kepada janji, manusia yang tak pernah tahu apa erti kemanusiaan. Saya hairan ini zuriat orang yang pernah dizalimi semasa Perang Dunia Kedua dulu. Sepatutnya merekalah yang patutnya menjadi *champion,* juara kepada asas kemanusiaan— tetapi hak asasi manusia. Tetapi merekalah, zuriat inilah yang melakukan kekejaman lebih dahsyat lagi daripada Perang Dunia Kedua dulu. Ini sedang dilakukan oleh mereka.

Hari-hari dibom. Dah, Gaza dah rata, sekarang pergi ke Lebanon. Nak ambil setengah daripada Lebanon. Itu hasrat mereka pun, Tan Sri Yang di-Pertua kerana dibentangkan di Bangsa-Bangsa Bersatu, peta baharu Israel, setengah Lebanon, setengah daripada Syria dan Mesir diambil sampai Terusan Suez, dan sampai di Utara Iraq.

Ini hasrat mereka nak menubuhkan *the new map* ataupun negara baharu, Israel. Itu hasrat dia dan mereka akan terus buat kerana apa? Kerana mereka dilindungi oleh sebuah negara besar, kuasa besar yang mempunyai persenjataan yang kuat. Tetapi *alhamdulillah,* semasa Perang Teluk baru-baru ini, negara-negara Eropah telah pun menyatakan pendirian mereka, mereka tidak mahu bersama. Itu satu kemenangan moral kepada badan dunia. Kalau tidak, mereka jugalah dulu yang membantu negara rejim— ataupun membantu rejim Zionis Israel ini. Itu satu.

Nombor dua, berkenaan dengan Tabung Amanah AAKRP. Saya tak tahu apa isu. Saya pun baru balik. Saya masih lagi cuti sakit. *I am still on medical leave.* Akaun amanah ini bukan sebarang akaun, Tan Sri. Ini bukan macam akaun NGO menyatakan badan Aman Palestin ke apakah— minta maaf, saya tarik balik ya. Saya tak nak sebut nama.

Tetapi Akaun Amanah Rakyat Palestin ini, AAKRP adalah merupakan satu akaun amanah yang ditubuhkan oleh kerajaan di bawah Kementerian Luar. Dia dipengerusikan oleh Ketua Setiausaha dan ada jawatankuasa, Timbalan-timbalan Ketua Setiausaha dan juga Bahagian Kewangan dan dia diaudit oleh audit, Ketua Audit Negara.

Dan sebarang permohonan untuk tabung ini mengeluarkan bantuan kepada rakyat Palestin memang diurus dengan baik. Kita banyak bantu melalui UNRWA, kita banyak bantu melalui OCHA. Itu semua badan dunia. Kita banyak bantu *Red Crescent* ataupun Persatuan Sabit Merah Palestin. Kita bantu *Jordan Hashemite* punya *foundation*, kita bantu Hospital King Hussein.

Saya pergi ke hospital tersebut, Tan Sri Yang di-Pertua nak melawat wad. Dia bawa saya melawat. Saya pergi lima katil, cukup. Budak putus tangan, budak putus kaki, saya tak sampai hati nak pergi. Saya kata tak payahlah saya teruskan. Penderitaan rakyat Palestin. Mereka menderita. Budak-budak Palestin, budak-budak putus kaki, putus tangan, tak ada ibu bapa. Itu yang kita bantu.

Tidak betul Sik, apa yang disebut di dalam media sosial menyatakan kita memberi sewenang-wenangnya kepada NGO-NGO. Tak ada. NGO kita adalah Ops Ihsan. Ops Ihsan ini ditubuh oleh kementerian dan Ops Ihsan ini ada 38 badan bergabung termasuk MERCY Malaysia dan semua-semua. Dan kita betul-betul pastikan bahawa bantuan Tabung Amanah Kebajikan Rakyat Palestin ini benar-benar sampai ke sana. Itu sebabnya kita bagi terus kepada UNRWA, kita terus bagi kepada OCHA, kita terus bagi kepada *Red Crescent* sana, kita terus bagi kepada MERCY, kita bagi ya.

Dan kita juga memberi bantuan makanan, berkontena-kontena tetapi tak boleh masuk, Tan Sri. Sekarang dah boleh masuk dah ya. Itu sebabnya cukup-cukuplah jalan laut. Jalan darat dah buka dah ya. Jalan darat dah buka walaupun satu hari cuma dihadkan 100 kontena tetapi dah boleh masuk ya. Barang-barang kita banyak dah masuk. Kita melalui rakan kita di Egypt, minta supaya barang Malaysia yang lama tersangkut itu dapat bawa masuk.

Yang penting di sana keperluan mereka adalah bekalan perubatan dan alat-alat perubatan. Hospital dah habis dah, hospital dah hancur, sekolah dah hancur, masjid dah hancur, gereja hancur. Orang Palestin duduk di tepi pantai, di bawah khemah. Itu pun dibom oleh rejim Zionis Israel. Jadi, macam mana? Ini yang berlaku di sana.

Jadi, jangan risaulah Sik, ya bahawa tabung amanah ini diurus dengan baik, dipengerusikan oleh KSU dan juga diaudit oleh Ketua Audit Negara dan dibentangkan secara berkala ke Mesyuarat Jemaah Menteri. Terima kasih.

Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Salleh [Pasir Puteh]: Boleh Tan Sri.

Tuan Yang di-Pertua: Okey, Beaufort, eh Beaufort, Beluran. Sebelum Beluran ajukan soalan, saya nak bagi Beluran. Saya minta yang Menteri ini baru balik daripada pemeriksaan kesihatan. Jadi, tanya soalan itu perlahan-perlahan sedikit supaya jangan terkejut sebab saya takut apa-apa yang kita tak ingin berlaku. Silakan, Beluran.

Datuk Seri Dr. Ronald Kiandee [Beluran]: Tan Sri Pengerusi, walaupun dah disebut oleh Yang Berhormat Menteri, Amerika merupakan negara yang melindungi Israel. Itu merupakan kenyataan yang diketahui umum. Malah, pelbagai resolusi dan juga keputusan yang dibuat oleh Bangsa-Bangsa Bersatu namun sebahagian besarnya diveto, tidak dilaksanakan sebab kerana ada kuasa besar, Amerika yang melindungi Israel.

Bagaimana keyakinan Yang Berhormat Menteri tentang kepengerusian Bangladesh dalam Majlis Keselamatan ini akan mengubah keadaan itu dan usaha-usaha 130 buah negara yang dikatakan tadi boleh menjurus kepada Israel akur dan patuh kepada keputusan dan resolusi yang dibuat oleh negara-negara dunia? Kerana jika Amerika terus melindungi, apa juga usaha yang dibuat oleh Malaysia menerusi— usaha dengan bersama dengan negara-negara lain tidak akan berhasil selagi keadaan itu tidak diubah dan Amerika terus melindungi Israel. Bagaimana keyakinan Malaysia terhadap perkara ini? Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan Menteri. *Take your time, Sir.*

Dato' Seri Utama Haji Mohamad bin Haji Hasan: Terima kasih. Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih sahabat daripada Beluran. Dia ada dua jenis tekanan. Satu, tekanan politik. Tekanan politik ini kita akan menggunakan pentas-pentas antarabangsa, terutamanya Bangsa-Bangsa Bersatu, *General Assembly*. Daripada situ, dia akan dibawa kepada Majlis Keselamatan. Di sini dia punya *setback*, Tan Sri ya.

Walaupun mendapat majoriti dua pertiga daripada Perhimpunan Agung Bangsa-Bangsa Bersatu, tetapi dia punya isu ialah di Majlis Keselamatan itu kerana di Majlis Keselamatan itulah di mana selalu digunakan kuasa veto oleh negara-negara yang berkepentingan. Lima negara wakil tetap yang mempunyai kuasa veto ini, Tan Sri ya. Dan Amerika telah menggunakan 31 kali kuasa veto untuk melindungi Israel.

Bayangkan sejak daripada mula sampai sekarang, 31 kali menggunakan kuasa vetonya untuk melindungi sahabat dia iaitu rejim Zionis Israel. Itu tekanan politik. Tetapi kita juga membuat tekanan-tekanan lain termasuk membawa kes Israel ini, kekejaman bahawa telah pun wujud, telah disahkan oleh wakil Bangsa-Bangsa Bersatu bahawa memang wujud kekejaman secara genosid, kekejaman kemanusiaan telah berlaku di Palestin, di Gaza. Telah diperakukan.

Itu sebabnya ini wakil Bangsa-Bangsa Bersatu sebut telah pun dibuatkan *persona non grata* oleh Amerika, tak boleh masuk ya kerana atas keputusan dan juga laporan beliau yang menyatakan bahawa — Puan Albanese menyatakan Israel melakukan genosid di Gaza.

■1030

Jadi, kita telah pun membawa, Afrika Selatan membawa, semua negara membawa Israel, rejim Zionis Israel ini, pemimpin-pemimpinnya melalui Mahkamah Antarabangsa, *International Court of Justice* dan juga Mahkamah Jenayah Antarabangsa, *International Criminal Court* (ICC). Kita bawa dua cara. Tapi Malaysia, kita tak dapat menjadi sebagai negara *sponsor* kerana kita bukannya penanda tangani kepada statut tersebut. Jadi, kita merupakan penyokong sahaja.

Dan saya sendiri membentangkan hujah secara lisan di Mahkamah Keadilan Antarabangsa, *International Court of Justice* (ICJ) di The Hague pada 2024 mengatakan Israel melakukan kekejaman, Israel mesti berundur, Israel mesti memulangkan supaya wilayah Palestin yang dirampas iaitu sempadannya mengikut tahun 1967 dan Jerusalem Timur sebagai ibu negara Palestin. Itu kata sepakat masyarakat antarabangsa Tan Sri Yang di-Pertua, supaya Israel ini dihukum.

Tak cukup dihukum negaranya, kita hukum pemimpinnya. Itu sebabnya dua, tiga orang pemimpinnya termasuk Menteri Pertahanannya telah pun dijatuhkan hukum tangkap oleh mahkamah jenayah ataupun mahkamah ICC, Mahkamah Jenayah Antarabangsa.

Jadi, itu yang kita buat secara *duo*. Tetapi, kita tak akan berhenti Beluran. Kita akan terus Tan Sri Yang di-Pertua, untuk memberi tekanan. Baik tekanan dari segi politiknya di semua pentas antarabangsa, Malaysia tak pernah berhenti membawa suara berkenaan dengan kekejaman Rejim Zionis Israel terhadap rakyat Palestin di Gaza dan juga sekarang ini di Tebing Barat, dan sekarang ini telah berjangkit kepada Lebanon. Dan juga kita akan bawa dan kita akan buat sokongan, kita tak boleh *core sponsor* kerana kita bukan merupakan *signatory to the statute*. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, terima kasih Yang Berhormat.

Datuk Dr. Nik Muhammad Zawawi bin Salleh [Pasir Puteh]: Ha...

Tuan Yang di-Pertua: Dah, saya dah bagi tiga cukuplah. Kita bergerak kepada soalan nombor 2, Dato' Rosol bin Wahid, Hulu Terengganu. Silakan.

2. Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Hulu Terengganu minta Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup menyatakan status terkini pelaksanaan inisiatif MADANI Mart termasuk jumlah cawangan yang telah beroperasi, jumlah permohonan yang diterima dan jumlah usahawan yang terlibat. Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, silakan Menteri.

Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup [Datuk Armizan bin Mohd Ali]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua dan terima kasih juga kepada Yang Berhormat kekanda Hulu Terengganu yang dikasihi.

Untuk makluman, MADANI Mart adalah jenama perniagaan peruncitan swasta dan bukannya inisiatif kerajaan. MADANI Mart dioperasikan menggunakan konsep pelesenan (*licensing*). Pemilik dan pelesen (*licensor*) jenama MADANI Mart adalah Yayasan MADANI, manakala operator MADANI Mart adalah entiti-entiti perniagaan yang diberikan lesen oleh Yayasan MADANI melalui permohonan.

Pendaftaran lesen dan pengoperasian MADANI Mart adalah melibatkan hubungan di antara Yayasan Madani dan entiti-entiti perniagaan yang dilesenkan. Sehubungan itu, kementerian tidak mempunyai data rasmi khusus berkaitan status operasi, jumlah cawangan yang beroperasi, jumlah permohonan yang diterima

mahupun bilangan usahawan yang terlibat dalam inisiatif tersebut. Maklumat terperinci berhubung perkara tersebut adalah di bawah bidang kuasa dan rekod pihak pengurusan entiti yang berkenaan.

Sungguhpun MADANI Mart tidak melibatkan bidang kuasa secara langsung KPDN, terdapat dua perkara yang menyentuh tanggungjawab kementerian. Pertama, Yayasan Madani telah didaftarkan melalui agensi KPDN iaitu Suruhanjaya Syarikat Malaysia. Pendaftaran dibuat di bawah seksyen 45 Akta Syarikat 2016 sebagai sebuah Syarikat Berhad Menurut Jaminan.

Kedua, mana-mana pihak atau entiti perniagaan yang menjalankan aktiviti berkaitan barang kawalan berjadual adalah tertakluk kepada peruntukan Akta Kawalan Bekalan 1961 [*Akta 122*] dan perlu mendapatkan lesen barang kawalan berjadual CSA daripada KPDN. Kewajipan ini dikenakan ke atas semua premis peruncitan yang menyimpan, membekal atau menjual barang kawalan berjadual. Berdasarkan rekod kementerian, dua cawangan MADANI Mart memiliki lesen CSA yang didaftarkan atas dua entiti perniagaan yang bertindak sebagai operator.

KPDN sentiasa menyokong sebarang inisiatif yang dapat meningkatkan akses rakyat kepada barangan keperluan harian pada harga yang berpatutan serta membuka peluang perniagaan kepada usahawan tempatan. Selaras dengan aspirasi memperkukuh ekonomi domestik, kementerian akan terus memainkan peranan dalam mewujudkan ekosistem perdagangan yang kondusif, berdaya saing dan memberi manfaat kepada pengguna serta komuniti perniagaan. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, saya jemput Hulu Terengganu.

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua, terima kasih Menteri yang menjawab soalan tadi. Sepatutnya soalan ini dijawab oleh Timbalan Menterilah sebab ini di bawah Timbalan Menteri yang melancarkannya. Walau bagaimanapun, terima kasih atas jawapan tersebut yang dikatakan bahawa ia bukan di bawah kerajaan. Cuma persoalannya ialah kenapa pemegang amanah Yayasan MADANI ini ialah Timbalan Menteri iaitu Senator Fuziah Salleh, pengasas? Kemudian, dibantu oleh Muhammad Kamil Munim, SETPOL Menteri Kewangan dan juga Ketua AMK. Dan kemudian ada seorang lagi, Ahmad Farhan bin Fauzi. Jadi…

Seorang Ahli: Setiausaha Politik. *[Bercakap tanpa menggunakan pembesar suara]*

Dato' Rosol bin Wahid [Hulu Terengganu]: Setiausaha Politik. Jadi, kalau dikatakan tidak berkait dengan kerajaan ialah sesuatu perkara yang rasanya

bercanggah. Kerana dia sebagai Timbalan Menteri, dia pegang Yayasan MADANI, kemudian dia lancarkan yayasan tersebut di Indera Mahkota, Kuantan, Parlimen yang dia kalah Tuan Yang di-Pertua.

Jadi, persoalannya ialah bagaimana nak menampakkan *the separation of power* antara Timbalan Menteri yang melancarkan dan sebab saya nampak semasa pelancarannya pada tiga hari bulan yang lalu, 3 April yang lalu, Menteri tak dijemput pun. Jadi, maknanya benda ini seolah-olah macam ada *conflict of interest*, ada udang di sebalik mi, bukan di sebalik batu.

Jadi, persoalannya ialah bagaimana Menteri nak menentukan bahawa tidak ada *conflict of interest* yang mana seorang Timbalan Menteri, sememangnya bila yayasan ini ditubuhkan oleh Menteri, ramai yang nak menyumbang walaupun tak diketahui berapa banyak yang telah disumbang. Kerana saya nampak daripada janji yang diberi, memang dah berbilion-bilion pun, mungkin barangkali. Kerana dalam masa dua tahun yayasan ini ditubuhkan, dah mampu menjanjikan nak tubuh 640 *outlet* Yang di-Pertua. Jadi, persoalan-persoalan yang dimainkan di luar sana.

Jadi, saya minta Menteri memastikan bahawa yayasan ini tidak disalahgunakan sebagaimana yayasan-yayasan yang lepas yang terpaksa dibawa ke mahkamah untuk membezakan antara *the separation of power* dan tiada *conflict of interest*. Apakah jalan ataupun cara untuk nak menyelesaikan masalah tersebut? Terima kasih Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, silakan Menteri.

Datuk Armizan bin Mohd Ali: Terima kasih Yang Berhormat mantan Timbalan Menteri KPDNHEP. Saya memilih untuk memberikan respons bersandarkan kepada bidang kuasa kementerian iaitu dalam penubuhan sesebuah Syarikat Berhad Menurut Jaminan apa nama, sama ada yang menggunakan nama syarikat ataupun yayasan. Dan pendaftaran ini dibuat di bawah seksyen 45, Akta Syarikat 2016.

Di bawah tatacara pendaftaran ataupun penubuhan ini, tidak ada larangan untuk mana-mana pihak termasuk seorang anggota pentadbiran menjadi ahli lembaga pemegang amanah kepada yayasan, sesebuah yayasan, sebuah Syarikat Berhad Menurut Jaminan.

Dan yang kedua, dari segi pemantauan ya. Sebagaimana Yang Berhormat tekankan tadi, amat penting pemantauan operasi sesebuah yayasan dalam konteks Akta Syarikat ini adalah Syarikat Berhad Menurut Jaminan adalah dipantau melalui yang paling penting penyata tahunan dan juga penyata kewangan. Penyata tahunan

dan juga penyata kewangan, yang penyata kewangan yang beraudit di mana SSM sebagai agensi *regulator* ataupun pengawal pendaftar kepada Syarikat Berhad Menurut Jaminan ini akan memastikan bahawa operasi dan apa juga keuntungan yang diperolehi oleh syarikat tersebut perlulah hanya dibelanjakan untuk tujuan bagi mencapai objektif penubuhan dalam perlembagaan yang dinyatakan dalam perlembagaan sesebuah yayasan tersebut.

Insya-Allah, bukan hanya SSM selaku agensi yang bertanggungjawab, pendaftar kepada syarikat akan memantau dengan teliti setiap laporan, penyata kewangan dan juga penyata tahunan, kita juga akan bertindak sekiranya terdapat sebarang aduan yang dikemukakan oleh mana-mana pihak terhadap mana-mana entiti yang didaftarkan di bawah undang-undang yang berkuat kuasa di bawah kawal selia SSM. Terima kasih.

■1040

Tuan Yang di-Pertua: Baik, saya jemput Bakri.1

Tuan Tan Hong Pin [Bakri]: Terima kasih Tan Sri dan terima kasih Menteri atas jawapan tadi. Yang Berhormat Tan Sri Yang di-Pertua, seperti yang saya sentuh dalam perbahasan saya semalam di mana niat program-program seperti ini dia adalah baik dan untuk memastikan rakyat kita mendapatkan bekalan barangan keperluan harian pada harga yang lebih rendah.

Tapi pada masa yang sama, kita perlu ambil kira di mana program-program ini dia bersubsidi, mendapat bantuan daripada kerajaan dan dia akan menghimpit, menghimpit ruang peniaga-peniaga setempat, terutamanya kedai-kedai runcit dalam komuniti. Maka saya harap mungkin antara cara untuk mengurangkan impak negatif ini adalah kita melibatkan seberapa banyak peniaga-peniaga setempat untuk mereka mengambil bahagian dalam program-program seperti ini.

Jadi, soalan saya kepada Menteri, apakah kriteria bagi mereka yang berminat untuk menjadi ataupun memohon sebagai rakan strategik untuk program seperti ini? Saya mohon supaya perkara-perkara ini diambil kira supaya rakan-rakan ataupun peniaga-peniaga setempat boleh mengambil bahagian dalam program-program seperti ini.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Sila Menteri.

Datuk Armizan bin Mohd Ali: Terima kasih Yang Berhormat Bakri. Tan Sri Yang di-Pertua, yang disebutkan tadi adalah bagaimana pihak-pihak boleh terlibat dalam program-program seumpama ini. Kalau dimaksudkan MADANI Mart, untuk terlibat permohonan penyertaan itu tidak melibatkan langsung KPDN. Mana-mana

pihak yang berminat, perlu untuk merujuk secara langsung kepada Yayasan MADANI.

Kedua kalau Yang Berhormat bangkitkan tadi tentang persoalan. Semalam penerangan JKPK, saya fikir menyentuh tentang SARA tapi Yang Berhormat saya tengok laporan ada menyebut tentang program Jualan RAHMAH MADANI. Jadi kalau persoalannya bagaimana ingin terlibat dalam program Jualan RAHMAH MADANI, kita terlibat— macam MADANI Mart pun salah satu, salah satu daripada lebih 2,500 rakan strategik kepada program Jualan RAHMAH MADANI di seluruh negara.

Bagaimana ingin terlibat? Premis-premis peruncitan atau entiti perniagaan ini perlulah memohon kepada KPDN di peringkat cawangan, dan antara kriteria yang ditetapkan itu banyak yang penting saya sebutkan sudah pastinya bahawa peruncit ataupun entiti perniagaan itu perlulah berdaftar sah dengan undang-undang yang berkuat kuasa. Itu penting.

Kedua, premis itu ataupun entiti perniagaan itu perlulah berupaya untuk menawarkan SKU yang mencukupi, sekurang-kurangnya 40 SKU sebab kita ingin pastikan dalam sesuatu Jualan RAHMAH itu, rakyat boleh mendapat, membuat pelbagai pilihan.

Ketiga, lokaliti. Premis peruncitan itu perlulah di kawasan kependudukan yang ramai supaya rakyat mempunyai akses. Tidak perlu pergi jauh. Itu pun antara objektif kepada PJRM ini. Begitu juga lokasi, keadaan premis itu sendiri. Perlulah kondusif untuk membolehkan rakyat dengan selesa untuk sampai dan membuat pembelian di sesuatu PJRM.

Tidak kurang pentingnya juga Tan Sri Yang di-Pertua adalah dari segi kita akan menilai harga sedia ada yang ditawarkan oleh peruncit ataupun entiti perniagaan itu. Kerana apa? Kita ingin pastikan *in the end,* dengan izin, kita ingin pastikan harga sedia ada itu adalah harga yang berpatutan, bila mana ditambah lagi dengan subsidi kerajaan, maka kita dapat menawarkan harga yang terbaik iaitu harga yang jauh rendah daripada harga di kawasan pasaran setempat. Jadi, saya kira saya telah menjawab kepada Yang Berhormat.

Saya ambil kesempatan Tan Sri Yang di-Pertua, Pasir Gudang tidak ada di sini tapi saya ingin sebut dibangkitkan juga semalam, ada Ahli Parlimen termasuklah Pasir Gudang merintih tidak maklum tentang PJRM. Asasnya mudah, sekiranya Ahli-ahli Parlimen ingin mencadangkan di mana-mana lokasi dalam kawasan mereka untuk dianjurkan PJRM, boleh menulis kepada KPDN cawangan untuk

mencadangkan. Tetapi akhirnya KPDN cawangan perlu untuk membuat penilaian supaya tidak ada pertindihan, supaya kawasan-kawasan lain juga dapat akses dan ada dianjurkan PJRM.

Kedua, bermula tahun lepas sebenarnya, dari segi ketelusan maklumat Tan Sri Yang di-Pertua, bermula tahun lepas, berbeza dengan program-program jualan murah sebelum ini, kita telah mewujudkan takwim PJRM yang boleh diakses oleh *public,* termasuklah wakil-wakil rakyat untuk melihat *in advance* dengan izin, penjadualan dan lokasi yang telah ditetapkan oleh kerajaan.

Kalau dulu bermula dengan dua sebulan bagi setiap DUN. Selepas itu, tiga sebulan untuk setiap DUN. Tahun ini— dan *alhamdulillah,* April lepas Yang Amat Berhormat Perdana Menteri telah menyebut untuk tahun ini sasaran ditingkatkan kepada keseluruhan 30,000 program Jualan RAHMAH MADANI perlu dianjurkan pada tahun ini. Jadi, bolehlah akses kepada takwim PJRM di laman sesawang kita untuk melihat kepada penjadualan PJRM di setiap kawasan DUN. Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Terima kasih Menteri. Seterusnya kita bergerak ke soalan nombor 3. Saya jemput Puan Young Syefura binti Othman, Bentong.

3. Puan Young Syefura binti Othman [Bentong]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Bentong minta Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya menyatakan bagaimana penganjuran Rain Rave Water Music Festival 2026 di bawah Kempen Visit Malaysia 2026 menyumbang kepada pengukuhan pelancongan berasaskan acara, meningkatkan daya tarikan Malaysia sebagai destinasi pelancongan antarabangsa serta mengekalkan keseimbangan antara elemen antarabangsa dan penghayatan budaya tempatan. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan Menteri.

Menteri Pelancongan, Seni dan Budaya [Dato Sri Tiong King Sing]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Saya ingin mengucapkan terima kasih kepada Ahli Yang Berhormat Bentong atas soalan mengenai impak penganjuran World Labour Day Celebration Rain Rave Water Music Festival 2026 yang dilaksanakan sempena Kempen Melawat Malaysia 2026.

Tuan Yang di-Pertua, penganjuran festival ini merupakan sebahagian daripada strategi pelancongan berasaskan acara ataupun *event tourism* di bawah Kempen Melawat Malaysia 2026. Melalui kerjasama Tourism Malaysia dan sektor swasta, festival dipilih sebagai salah satu *signature event* VM2026 bagi menarik lebih

ramai pelawat, meningkatkan perbelanjaan pelancong serta merancakkan ekonomi tempatan.

Jumlah pelawat daripada Januari hingga Mei 2026 adalah seramai 17.5 juta berbanding 16.9 juta dalam tempoh yang sama pada tahun 2025, dengan meningkatkan sebanyak 3.4 peratus.

Penganjuran ini terus melibatkan enam negeri lain iaitu Terengganu buat empat hari, Melaka buat dua hari, Labuan buat empat hari, Negeri Sembilan buat dua hari, Johor buat dua hari dan Langkawi buat tiga hari yang melibatkan kos penganjuran sebanyak RM15 juta hasil kerajaan antara RM11 juta dan sektor swasta RM4 juta. Setiap RM1 daripada bahagian kerajaan yang dibelanja berjaya menghasilkan pulangan ekonomi sekitar RM36.

Jika peristiwa ini dikenakan bayaran masuk serentak RM300 seorang setara seperti AsiaTop Music Festival yang kurang lebih ada— kurang sikit daripada kita punya *event,* oleh Hong Leong Bank dengan harga tiket sekitar RM300 sehari.

Kerajaan hari itu kalau kita mahu kutip juga, kalau kita kira-kira, kalau kutip RM300, kita dapat RM75 juta.

■1050

Kalau kita kutip RM200, kita pun dapat RM50 juta kalau kita jualan tiket. Namun kerajaan memilih untuk meneruskan kemasukan percuma sebagai tanda penghargaan kepada rakyat sempena Hari Pekerja khususnya para pekerja yang telah menyumbang kepada pembangunan dan kemajuan negara di samping memperluaskan penglibatan masyarakat serta perkukuh promosi kempen Visit Malaysia 2026.

Festival ini berjaya menarik kira-kira 150,000 pengunjung domestik termasuk Sabah dan Sarawak serta 100,000 pelancong asing daripada negara China, Jepun, Bangladesh, India, Korea Selatan, Thailand, Singapore, Indonesia, Vietnam dan lain-lain dengan penjanaan anggaran pulangan RM320.43 juta kepada ekonomi. Pada masa yang sama, penganjuran serentak di enam negeri tersebut menarik kira-kira 165,000 pengunjung dan menjana anggaran pulangan ekonomi sebanyak RM71.9 juta.

Secara keseluruhan, festival ini berjaya menarik kira-kira 415,000 pengunjung dan menjana RM392.33 juta kepada ekonomi negara. Anggaran impak ekonomi dibuat berdasarkan data dan metodologi yang diguna pakai oleh Tourism Malaysia melalui *deporting— sorry Departing Visitor Survey* (DVS) serta data sokongan daripada Jabatan Perangkaan Malaysia (DOSM).

Ini mencerminkan kekuatan kerjasama antara kerajaan dan sektor swasta dengan sokongan padu daripada pusat beli-belah utama seperti Pavilion Kuala Lumpur, Lot 10, Fahrenheit88, Sungei Wang Plaza dan PBKLCC. Serta hospitaliti seperti Grand Millennium Kuala Lumpur, Novotel KLCC, WOLO Kuala Lumpur dan JOM Hotel; rakan pengangkutan dan logistik seperti Batik Air dan *Hop-On Hop-Off;* tarikan pelancong *GL Play by Gamuda* serta jenama antarabangsa seperti *TikTok*, vivo, Red Bull dan Spritzer.

Berdasarkan maklum balas daripada persatuan pelancongan PBKLCC, program ini membawa keuntungan kepada pusat membeli belah seperti Lot 10 yang meningkatkan 40 peratus pengunjung dan 45 peratus jualan serta Sungei Wang Plaza yang mencatatkan pertumbuhan pengunjung sehingga 31.3 peratus berserta lonjakan jualan. Makanan dan minuman (F&B) Pavilion Hotel juga merekodkan meningkatkan pelanggan *walk in* dan jualan meningkat sebanyak 11 peratus.

Sokongan ini bukan sekadar perniagaan, penajaan malah menjaminkan keyakinan tinggi serta swasta terhadap potensi industri pelancongan. Sebanyak 60— dan juga pada masa itu kita ada sebanyak 63 *stall* makanan di Bukit Bintang dan 15 gerai kraf tangan ditempatkan di kawasan Bukit Bintang dan negeri-negeri seperti Johor, Kedah, Kelantan, Melaka, Sabah dan Terengganu telah menjana jualan langsung berjumlah RM388,690.

Sebagai contoh, seorang penjaja minuman dan makanan daripada Kelantan dan peningkatan jualan yang pertama hari dia dapat RM4,600. Hari kedua dia dapat RM6,200. Akhir hari ketiga, dia kurang lebih dapat RM10,000. Saya ada tanya dia, "*Kenapa you mahu datang?"* Dia kata kalau dia di Kelantan, dia sehari kurang lebih dapat RM200. Dia kata kalau datang sini cuma pakai kereta sahaja tapi dia banyak untung. Dia nak minta lagi kalau boleh satu tahun buat tiga empat kali.

Terdapat 41— dan juga kita menarik 41 wakil media antarabangsa juga turut serta dalam program bagi memperluas promosi festival dan Visit Malaysia 2026 ke pasaran global. Festival ini juga mencatat hampir 10,000 liputan media dan kandungan digital dengan nilai publisiti dianggarkan RM77.5 juta selain merekodkan 1.9 bilion. Kita pun dapat media sosial 25.1 juta, interaksi serta 25.3 juta, tontonan siaran langsung sekali gus meningkatkan keterlihatan Malaysia sebagai destinasi pelancongan antarabangsa.

Selain itu, sebanyak 80 hotel di seluruh negara tawarkan diskaun, penimbang antara 30 hingga 50 peratus bagi pelancong domestik sepanjang festival berlangsung. Hotel terlibat merekodkan kehadiran hampir 100 peratus. Kementerian

memastikan keseimbangan antarabangsa, elemen antarabangsa dan identiti tempatan terus dipelihara walaupun menampilkan hiburan moden bertaraf antarabangsa.

Festival ini terus melonjakkan persembahan muzik tradisional Malaysia, *cultural fashion show,* permainan tradisional, makanan warisan dan penglibatan penggiat seni tempatan. Melihat kepada sambutan yang amat baik serta impak ekonomi, kementerian menerima maklum balas positif kepada pemain industri dan perniagaan tempatan agar festival ini diteruskan sebagai acara tahunan bertaraf antarabangsa.

Kesimpulan ini Rain Wave Water Music Festival 2026 merupakan platform strategik dan memperkukuh pelancongan berasaskan acara dan meningkatkan profil Malaysia di peringkat antarabangsa. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Jawapan yang baik. Silakan Bentong.

Puan Young Syefura binti Othman [Bentong]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri di atas jawapan yang sungguh baik tersebut. Pertamanya saya ingin mengucapkan tahniah di atas kejayaan menganjurkan program ini, di mana ia bukan hanya fokus di Kuala Lumpur semata-mata tetapi juga kepada lima negeri lain seperti Kelantan, Terengganu, Johor, Melaka, Sabah. Dan ini juga sepertinya bukan setakat membantu syarikat-syarikat besar tetapi juga membantu penjaja-penjaja kecil bagi meningkatkan ekonomi mereka. Tahniah kepada MOTAC dan Tourism Malaysia.

Seterusnya soalan saya ialah, soalan sambungan saya ialah apakah acara-acara utama yang akan dianjurkan oleh pihak MOTAC sempena Kempen Melawat Malaysia 2026 (VM2026) bagi terus merancakkan industri pelancongan negara kita pada tahun ini. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Sila Menteri. Jawapan ringkas tapi padat. Harap pun jawapan Menteri pun ringkas dan padat.

Dato Sri Tiong King Sing: Terima kasih Yang Berhormat Bentong atas bantu kita kementerian.

■1100

Kita— memang kita program-program ini sekarang kita ada berubah sedikit fasal kita ada terjejas sedikit daripada Iran punya *complication*. Kita sekarang dalam sebulan atau sebulan setengah, kita ubah balik semula. Lepas itu nanti kita akan umumkan ada *plus minus* itu. Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua Baik. Sila, Tumpat.

Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Yang Berhormat Menteri, soalan tambahan saya. Malaysia telah lama dikenali sebagai satu hab untuk pelancongan mesra Muslim dan memiliki banyak daya tarik dari segi ekosistem halal, hospitaliti, mesra keluarga dan *[Tidak jelas]* tempatan. Sehubungan dengan itu, bagaimana kementerian boleh menjustifikasikan penganjuran sebagaimana Rain Rave Water Music Festival ini di bawah kempen Visit Malaysia 2026 yang telah menimbulkan bantahan, termasuk daripada JAWI dan apakah ia nya tidak menjejaskan identiti negara? Itu yang pertama.

Kedua, terdapat dakwaan bahawa tidak sama amaun yang dipohon dengan amaun yang dituntut pada peringkat awal. Jadi, dalam kes untuk penganjuran Rain Rave ini, saya mohon untuk mendapatkan jumlah sebenar peruntukan yang dipohon, kos penganjuran, juga komponen seperti pemasaran, artis, pengurusan acara dan kos-kos logistik dan adakah Tourism Malaysia bersedia untuk diaudit bagi memastikan tidak ada pembaziran, pertindihan tuntutan ataupun pembayaran yang kurang ataupun melebihi kos sebenar pelaksanaan. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Sila, Menteri.

Dato Sri Tiong King Sing: Yang Berhormat daripada Tumpat, terima kasih. Tadi saya sudah bagi tahu. Ini program untuk antarabangsa dan orang tempatan. Kalau orang tempatan, kalau dia boleh pergi, pergilah. Kalau tak boleh pergi, jangan pergi. *So*, kita punya program ini, kita tidak kira bangsa, tidak kira agama.

Tadi mengenai tadi kita soal punya isu itu, nanti *let me, to get more details and then I'll come back to you.* Apa tadi *you* soal punya itu, isu itu. Nanti *let me come back to Tourism Malaysia, then I'll come back to you. The agency. Give me* lebih lagi maklumat sedikit. Saya *come back to you.* Sekian, terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Maksudnya, jawapan bertulis akan diberikan kepada Tumpat ya. Sila *follow-up*, Tumpat. Baik, Yang Berhormat sekarang tamatlah sesi untuk waktu pertanyaan-pertanyaan Menteri dan kita beralih kepada pertanyaan-pertanyaan bagi jawab lisan.

[Sesi Waktu Pertanyaan-pertanyaan Menteri tamat]

PERTANYAAN-PERTANYAAN BAGI JAWAB LISAN

Tuan Yang di-Pertua: Baik, saya menjemput Tuan Khoo Poay Tiong, Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Terima kasih, Tan Sri Speaker. Soalan nombor 1 daripada Kota Melaka.

1. Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka] minta Menteri Dalam Negeri menyatakan:

(i) jumlah kes penagihan dadah sintetik yang direkodkan sejak tahun 2023 hingga kini; dan

(ii) strategi kerajaan menangani peningkatan penggunaan dadah sintetik termasuk ancaman fentanyl memandangkan AADK melaporkan 70 peratus penagihan melibatkan dadah sintetik.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan, Menteri.

Menteri Dalam Negeri [Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Tan Sri Speaker. Terima kasih, Kota Melaka.

Kota Melaka ingin tahu berapa banyak kes penagihan dadah sintetik yang direkodkan. Jawapannya, 2023 – 145,526 kes; 2024 – 192,852 kes; 2025, merekodkan 141,817 kes.

Tan Sri Yang di-Pertua, dadah sintetik yang paling banyak disalah guna di negara kita sehingga tahap 70 peratus keseluruhan kes salah guna dadah ialah dadah jenis ATS yang sebutannya *Amphetamine-type Stimulants*.

Dadah sintetik ini Tan Sri Yang di-Pertua, bila kita kumpul data daripada Kementerian Kesihatan, AADK, PUSPEN dan juga PUSPEN swasta, dan daripada rekod itu kita buat *mapping*. Paling serius di negeri-negeri Pantai Timur. Sangat serius. Maknanya, jalur Pantai Timur ini dia tak main dah ganja, heroin, ketum, morfin, itu tak dah. Dia cari ATS, dia cari syabu (*methamphetamine*). Yang terbaru ini, bila polis buat operasi, cecair *vape* itu dia jumpa satu lagi yang dipanggil fentanyl. Yang ini lebih parah. Puluhan kali ganda lebih teruk berbanding morfin dan ia boleh menyebabkan kematian.

Baiknya kerana tahun 2025, masa kita pinda Akta Penagih Dadah, fentanyl ini, satu bahan baru ini, kita dah masuk dalam Jadual. Dalam Akta Dadah Berbahaya pun kita dah masuk juga di bawah Jadual I. Kalau masuk Jadual, maknanya tindakan penguatkuasaan kita boleh buat bila kita jumpa. Cuma, untuk makluman Kota

Melaka, fentanyl ini belum sampai tahap serius lagi. Dah ada, tapi belum sampai tahap serius berbanding dadah sintetik yang lain.

Kota Melaka ingin tahu, kalau begitu, apakah langkah untuk atasi ancaman ini? AADK, fungsi utama dia ialah pencegahan, penguatkuasaan dan rawatan dan pemulihan. Itu sahaja kerja dia. Jadi, dari segi pencegahan, AADK dia sasarkan program komuniti, yang melibatkan pemimpin masyarakat. Maka, dia datangkanlah program macam Program Kampung Aspirasi Bebas Dadah, kemudian Integrated COMBAT DAPS, SKUAD Antidadah.

Di peringkat institusi pendidikan, programnya terlalu banyak ya. Dia dekati sekolah, kolej, universiti. Dia buat program Kempen Tar, Kem Eksplorasi Potensi Murid, Program Siswa Aktif, Gagasan Aspirasi. Program intervensi pula dia buat melalui Program Keluarga Prihatin dan Program Tempat Kerja Bebas Dadah. Dari segi penguatkuasaan, AADK sahaja, walaupun dia ada fungsi penguatkuasaan, dia tak mampu. Maka, dia kerjasama dengan Polis Diraja Malaysia, Jabatan Kastam dan beberapa agensi lain.

Ini menunjukkan untuk makluman Ahli Parlimen bahawa usaha untuk menangani masalah dadah ini, kita dah berlawan lebih daripada empat dekad dan ancaman dadah ini sentiasa melalui proses yang sangat dinamik, daripada dadah konvensional, sekarang ini dadah sintetik yang jauh lebih berbahaya. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, saya jemput Kota Melaka.

Tuan Khoo Poay Tiong [Kota Melaka]: Terima kasih, Tan Sri Speaker. Terima kasih kepada Menteri atas jawapan yang diberi. Jawapan itu amat membimbangkan kita kalau kita lihat kepada angka tersebut tapi saya lihat memang semua agensi bekerja kuat nak mengatasi masalah ini. Jadi, apakah langkah yang akan diambil supaya yang kita lihat hari ini penagih baru banyak terdiri daripada golongan belia dan juga pelajar. Apakah strategi untuk kita membendung mereka daripada penyalahgunaan dadah?

Juga kita lihat hari ini mereka sindiket ini dia menjual dadah melalui atas talian, *online*. Bagaimana kita nak mengatasi kedua-dua masalah ini? Juga saya lihat mengikut laporan, pihak PDRM contohnya, tahun lepas Ogos, mereka melalui enam siri tangkapan, berjaya merampas satu tan metrik fentanyl dan juga 700 kilogram dadah yang lain.

Jadi, tahniah atas kejayaan rampasan tersebut tetapi pada masa yang sama kita juga bimbang tentang kes-kes rampasan yang banyak sebegini. Adakah hari ini

Malaysia sudah menjadi satu pusat transit dan juga pusat operasi oleh sindiket antarabangsa ini? Terima kasih, Tan Sri Speaker.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan, Menteri.

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Tan Sri, ada tiga soalan dalam satu soalan tambahan dia, Tan Sri. Saya nak sebut begini. Sedang kita menjawab soalan ini, jumlah kes penyalahgunaan dadah, rekod terbaru kita ada 192,000. Kalau kita bahagikan jumlah ini dengan jumlah penduduk, bermaksud setiap 100,000 rakyat Malaysia, 560 terlibat dengan dadah.

Dato' Mohd Suhaimi bin Abdullah [Langkawi]: *[Bangun]*

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Tapi kalau kita bagi ikut daerah, daerah yang paling tinggi adalah Pendang, diikuti Kuala Krai, Bachok, Besut, Mersing pun masuk dalam senarai.

■1110

Maksudnya bila kita kumpulkan data ini, kayu ukur dia nak tahu serius atau tidak ini Kota Melaka kategori umur mana?

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: *[Bangun]*

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Daripada 192,000 tadi Tan Sri Yang di-Pertua, julat umur 15 hingga 39 paling ramai. Maknanya umur yang masih produktif. Julat umur ini dia mewakili hampir 75 peratus daripada 192,000 tadi itu dan dia akan refleks dengan izin dalam penjara. Penjara ada 41, ada 87,000 *undergraduates*. Bagi setiap 100 yang kat dalam itu, 70 adalah terkait dadah. Sama ada sabitan ataupun reman. Dia bergantung itu. Kalau namanya satu penjara di Machang itu 100 peratus dadah.

Ya, jadi saya hendak sebut bahawa melalui data yang kita kumpul saya sebut tadi empat sumber Kementerian Kesihatan, Agensi Anti Dadah, PUSPEN swasta kita ada 47 PUSPEN swasta. Kemudian kita ada daripada Bahagian Narkotik lah Polis Bukit Aman, narkotik. Sebab dia tangkap di bawah 12(2) Akta Dadah, ditangkap di bawah 15(1) Akta Dadah itu memberikan empat sumber data yang menjadikan 192,000.

Tentulah naif kalau untuk kita terus mengatakan bahawa hanya 192,000 di luar sana yang belum dilapor tentunya lebih serius. Jadi, terima kasih Kota Melaka membangkitkan perkara ini. Baik, dalam soalan dia tadi dia sebut apakah Malaysia sudah jadi hab di mana dadah ini menjadi tempat di mana pengedaran itu berlaku.

Baik, fungsi Bahagian Narkotik Bukit Aman adalah berfungsi menyekat bekalan. Tapi kalau bekalan sudah bolos ada yang terlibat, maka AADK lah penguatkuasaan, rawatan dan pemulihan.

Baik, Tan Sri Yang di-Pertua kalau saya hendak berkongsi statistik memang *performance* atau pencapaian Bahagian Narkotik ini sentiasa meningkat diukur dari segi nilai rampasan, jumlah serbuan, makmal dadah yang mereka musnahkan, kemudian kumpulan jenayah terancang yang mereka dapat hapuskan.

Semua itu memang membanggakan ya tapi demikian keadaannya angka-angka di penjara, di PUSPEN dan di AADK tak memberikan gambaran bahawa keadaan semakin pulih. Jadi kerana itu, untuk makluman Ahli Yang Berhormat, fungsi ini tak boleh hanya menjadi tanggungjawab AADK semata-mata tak boleh. Dia pun ada 30 PUSPEN ya dia pelbagai ikhtiar dia buat. Rekodnya mungkin membanggakan maknanya 100 orang yang dia masukkan pemulihan dan rawatan, 80 dia dapat pulihkan.

Ya, dia punya sukses *story* itu bagus tapi dia secara ekosistem keseluruhannya saya masih menganggap bahawa ancaman dadah ini kekal sebagai ancaman musuh nombor satu dalam negara. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, saya jemput Langkawi.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Tan Sri Yang di-Pertua.

Dato' Mohd Suhaimi bin Abdullah [Langkawi]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Soalan tambahan saya bersandarkan kepada orang yang berautoriti. Kenyataan yang dibuat pada 11 Jun 2026 oleh Timbalan Ketua Polis Negara, Tan Sri Ayob Khan Mydin Pitchay. Dan saya baca Tan Sri, beliau menyatakan wujud peningkatan penyalahgunaan peranti *vape*— sekarang ini kedai *vape* dah berlambaklah Tan Sri yang dicampur dengan bahan narkotik jenis NPS, *new psychoactive substances.*

Dan dalam new NPS ini dadah jenis ini mengandungi campuran yang mana Yang Berhormat sebut tadi fentanyl. Fentanyl ini bahan-bahan dia banyak terdapat di negeri China yang *supply* ke sini. Kita bimbang juga para pelancong kita ini takut terselit celah beg. Dadah jenis ini mengandungi campuran fentanyl dan bahan kimia proaktif. Itu boleh memberi kesan khayal yang teruk seperti zombie ini kata Timbalan Ketua Polis Negara.

Seperti zombie, saya pernah tengok video Yang Berhormat Tan Sri dia berdiri depan bas tengah-tengah jalan dia lompat atas bas dia tak tau dah kerana penggunaannya menyebabkan khayalan yang cukup tinggi Tan Sri. Dan

penggunanya dan bahan menegaskan sudah tiba, sudah tiba masanya ini Tan Sri, Timbalan Ketua Polis kata, sudah tiba masanya pengharaman *vape* dilaksanakan oleh kerajaan demi kesihatan generasi.

Jadi, soalan saya Yang Berhormat Menteri, *vape* ini kita dapat maklumat Darjah 3 dah *start* hisap *vape* dan kalau Darjah 3 *start* hisap *vape*, saya tak taulah dalam Dewan ini berapa banyak yang hisap *vape.* Dan bila *substances* NPS ini masuk, Yang Berhormat Menteri tak taulah apa akan jadi dalam Dewan ini. Itu soalan saya Yang Berhormat Menteri, terima kasih kepada Tan Sri.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, silakan Menteri.

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Saya tertinggal sebelum saya hendak jawab Langkawi. Kota Melaka tanya tadi tentang kaedah baru nak beli sebab sekarang ini dia boleh beli atas talian. Maknanya dia ada platform itu di bawah Menteri Kementerian Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup sebab dia yang *regulate* platform pembelian. Dan platform pembelian ini dia kata dia sediakan platform sahaja, dia tak kawal barang orang jual dan orang beli.

Jadi, kalau hendak minta dia kuatkuasakan mereka agak keberatan. Jadi itu satu lagi cabaran dari segi penguatkuasaan. Apakah kita sudah ada undang-undang ke arah itu? Undang-undang masih perlu dikemaskinikan ya.

Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh [Bukit Gelugor]: *[Bangun]*

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Saya setujulah Langkawi yang memberikan gambaran tentang bahayanya yang saya sebut tadi fentanyl ini dia merupakan satu bahan baru, dia kita sebut istilah penyalahgunaan dadah dan bahan. Dan fentanyl tergolong sebagai bahan baharu. Apabila polis buat tindakan penguatkuasaan ke atas cecair *vape,* bila kita hantar makmal forensik kita, kita kesan bahan ini. Dia tak seberat penyalahgunaan fentanyl ini di Amerika Syarikat dan Kanada, bahan ini pengambilan dia yang saya sebut tadi kesannya lebih berat daripada morfin yang boleh memperlahankan pernafasan. Itu kesan segera dia.

Oleh kerana dia bahan baru baiknya kerana kita dah pun masukkan benda ini dalam jadual. Kalau tidak tindakan penguatkuasaan fentanyl tak ada dalam jadual, penyiasatan tak boleh diteruskan. Kita hendak ambil tindakan ke atas bahan yang tidak terjadual. Jadi dari segi undang-undang baik Akta Dadah Berbahaya, fentanyl dah masuk dalam Jadual 1. Manakala Akta Penagih Dadah pula, dia pun dah masuk dalam jadual racun dalam jadual itu. Dari segi undang-undang bab itu kalau hendak berurusan dengan hal fentanyl kita dah ada undang-undang.

Sekali lagi yang kita hendak sebut ini Dato' Langkawi, balik kepada penguatkuasaan, kempen kesedaran yang melibatkan segmen umur tadi itu, 15 hingga 39 tahun yang ini yang paling ramai. Seramai mana ini mewakili 75 peratus daripada yang terlibat dalam penyalahgunaan dadah jenis sintetik ini. Ya, sebab itu saya memilih untuk berkongsi data-data ini yang memberikan kesimpulan akhirnya satu sahaja.

Kalau ada satu titik temu di kalangan kita untuk berlawan hendak atasi isu ini adalah soal penyalahgunaan dadah. Dia kena pada setiap keluarga, setiap isu rumah dalam masyarakat kita. Terima kasih.

Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh [Bukit Gelugor]: Terima kasih. Tuan Speaker, boleh saya pohon satu soalan tambahan isu yang penting ini.

Tuan Yang di-Pertua: Kita— Yang Berhormat, kita belakang masa Yang Berhormat.

Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh [Bukit Gelugor]: Ya, satu soalan cepat sahaja yang berkaitan.

Tuan Yang di-Pertua: Okey, silakan. Cepat dan pendek.

Tuan Ramkarpal Singh a/l Karpal Singh [Bukit Gelugor]: *Thank you*. Terima kasih. Saya hendak tanya Tuan Yang Berhormat Menteri. Yang Berhormat Menteri telah pun memberikan penjelasan yang cukup baik berkenaan dengan *effort, effort* yang telah pun diambil oleh badan-badan yang tertentu, termasuk AADK dan sebagainya. Dan dinyatakan tadi bahawa kesemua ini lebih bersifat kepada *preventive rehabilitation* dan sebagainya.

Jadi, soalan yang ingin saya tanya, memandangkan isu ini cukup penting, cukup serius penyalahgunaan dadah sintetik yang menjadi satu *trend* yang baru sekarang adakah kerajaan berniat untuk meminda undang-undang yang berkenaan untuk *reflects* ataupun mencerminkan niat kerajaan untuk memberi keutamaan kepada *rehabilitative aspects* dengan izin Tuan Speaker untuk kes-kes ini.

■1120

Jadi adakah contohnya *Dangerous Drugs Act 1952* akan dipinda lain-lain seperti seksyen 39B, seksyen 39C. Adakah seksyen-seksyen ini ataupun undang-undang lain akan digubal atau dipinda untuk mencerminkan niat kerajaan untuk memberi keutamaan kepada aspek *rehabilitative as oppose to punitive*. Terima kasih Tuan Speaker.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, sila Menteri.

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Tan Sri, terima kasih rakan saya Bukit Gelugor. Tidak syak lagi, sebab itu pendekatan kerajaan beralih kepada melihat mereka yang terlibat dengan penyalahgunaan dadah. Kita tak tengok mereka— kita melihat mereka daripada perspektif pesakit yang perlu kita pulihkan. Buktinya, di dalam Parlimen inilah kita pinda Akta Penagih Dadah, kita *decriminalize* mereka yang terlibat dan kita katakan bahawa jika dia secara sukarela mendatangi kita.

Datang ke mana? Datang ke PUSPEN untuk dirawat. Kita sudah pun mendapat persetujuan Jabatan Peguam Negara. Ini masa Larut sahabat saya menjadi Menteri. Jabatan Peguam Negara menulis kepada Bahagian Narkotik Bukit Aman bersetuju, kalau mereka yang terlibat ini secara sukarela datang untuk dipulihkan, kita anggap mereka tak ada rekod jenayah. Tak terakam rekod jenayah. Ini besar kesannya kalau dia *walk in* saja untuk kita pulihkan. Dia tak ada rekod jenayah.

Okey, baik kita tak bercakap soal 39A, B dan C. Kita *zoom in* terus kepada 12(2) Akta Dadah Berbahaya yakni memiliki dadah secara kecil-kecilan atau 15(1) memasukkan dadah dalam badan. Itu di bawah ADB, Akta Dadah Berbahaya. Di sana ada lagi seksyen-seksyen tertentu di bawah Akta Penagih Dadah. Jadi, dengan kita luluskan sama-sama. Saya ucap terima kasih, Akta Penagih Dadah. Sekarang ini AADK melalui PUSPEN boleh melaksanakannya. Mereka datang. Saya berada baru ini di Bukit Mertajam, satu keluarga datang daripada Langkawi bawa anak dia dan serah, *"Tolonglah pulihkan anak kami".*

Sebab melalui pindaan tempoh hari Bukit Gelugor, mereka yang datang secara sukarela, kita tak payah pergi hantar hospital dah. Dulu pasal hospital, dia kata dia datang jauh dari Langkawi, nak kena pergi hospital pula. Sekarang, dua minggu kita letakkan dia di PUSPEN. Kepakaran AADK secara perundangan membenarkan dia untuk diproses sehingga kemudiannya membuat keputusan berapa lama dia akan berada di PUSPEN untuk dipulihkan.

Ini pendekatan baharu, tak melihat mereka sebagai penjenayah. Tidak lagi sebab— Tan Sri, saya kena sebut ini. Satu bulan, kita ada 400,000 laporan polis seluruh Malaysia. Purata 400,000 satu bulan. Baik, apabila kita analisa laporan polis 400,000 ini, kes yang paling banyak adalah terkait dengan 15(1) dan 12(2). Paling banyak dan 39C *habitual offender*, kesalahan berulang.

Tan Sri, kalau dia terlibat 15(1), dia akan melakukan 29 jenayah lain. Kalau dia terlibat dengan 12(2) memiliki dadah kecil-kecilan, dia akan terlibat melakukan 11 jenayah lain. Jadi, 15(1) dan 12(2) adalah lebuh raya jenayah. Kalau kita nak

hentikan potensi jenayah lain, selesai masalah dadah. Melalui analisis data yang kementerian buat terhadap 400,000 aduan polis setiap bulan. Kes paling banyak 12(2), 15(1), 39C. Ketiga-tiganya merupakan Akta Dadah Berbahaya. Daripada situ menjalar, dia mencuri, dia merompak, dia menyamun, dia ugut dan segala macam. Dia terlibat 15(1), bila kita siasat latar belakang, dia akan terlibat 29 jenayah lain.

So, untuk memahami konteksnya ,saya nak ulangi penjelasan saya terhadap rakan saya Bukit Gelugor, kita sudah pun melakukan anjakan. Apakah ia berjaya? Belum. Kadar yang datang serah diri untuk dirawat tidak sepertimana yang kita harapkan lagi walaupun kita sudah *decriminalize* kalau mereka telah terlibat secara kecil-kecilan. Itu pun berlaku pertembungan antara AADK dengan polis tetapi kita kena harmonikanlah. Sebab itu pada polis, dadah *is* dadah lah. *Criminal*-lah. Pada AADK, kita tengok mereka sebagai subjek yang perlu kita pulihkan. Terima kasih.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, seterusnya saya jemput Dato' Seri Hamzah bin Zainudin, Larut.

Dato' Seri Hamzah bin Zainudin [Larut]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua Tan Sri. Soalan saya nombor 2.

2. Dato' Seri Hamzah bin Zainudin [Larut] minta Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri menyatakan apakah status terkini pelaksanaan Perjanjian Perdagangan Timbal Balas, *Agreement on Reciprocal Trade* (ART) antara Malaysia dan Amerika Syarikat.

Tuan Yang di-Pertua: Silakan Menteri.

Menteri Pelaburan, Perdagangan dan Industri [Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Saya ingin mengambil kesempatan ingin mengalu-alukan kehadiran 35 delegasi daripada Lembaga Kebajikan Perempuan Islam Malaysia Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur. *[Tepuk]*

Saya juga ingin mengucapkan tahniah kepada YB Larut kerana telah dilantik semula sebagai Ketua Pembangkang. *[Tepuk]*

Tuan Yang di-Pertua, cuti 28 hari ya. Tan Sri Yang di-Pertua, saya mohon izin untuk menjawab soalan nombor 2 daripada Yang Berhormat Larut dan soalan nombor 94 bertarikh 29 Jun 2026 daripada Yang Berhormat Hulu Terengganu secara bersekali memandangkan soalan-soalan tersebut menyentuh perkara yang sama.

Tuan Yang di-Pertua: Baik, silakan.

Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani: Kerajaan ingin memaklumkan bahawa Perjanjian Perdagangan Timbal Balas, *Agreement of Reciprocal Tariff Trade* (ART)

antara Malaysia dan Amerika Syarikat telah dimeterai pada 26 Oktober 2025 dan masih belum diratifikasi oleh kedua-dua belah pihak.

Sebagaimana Yang Berhormat sedia maklum, pada 20 Februari 2026 tahun ini, Mahkamah Agong Amerika Syarikat, *Supreme Court of the United States* telah memutuskan bahawa pengenaan tarif timbal balas di bawah Akta Kuasa Ekonomi Kecemasan Antarabangsa ataupun *International Emergency Economy Powers Act* atau IEEPA adalah tidak sah. Berikutan keputusan Mahkamah US ini, pengenaan tarif timbal balas di bawah IEEPA adalah terbatal.

Bagi memastikan tarif terus dikenakan oleh Kerajaan Amerika Syarikat, mereka telah mengumumkan satu tarif global sementara pada kadar 10 peratus ke atas barangan yang diimport oleh Amerika Syarikat di bawah seksyen 122 Akta Perdagangan 1974. Untuk pengetahuan Yang Berhormat, seksyen 122 Akta Perdagangan 1974 ini adalah bersifat sementara. Seksyen ini dikenakan ada *maximum limit* dia punya tarikh iaitu dia cuma boleh kenakan kepada semua negara yang berdagang dengan US ini hanya 10 peratus untuk 150 hari sahaja.

Jadi, kalau kita tengok masa dia kenakan kita itu adalah 24 Februari 2026. Jadi, tarikh tamat tarif yang 10 peratus *under section 122* ini akan berakhir pada 24 Julai pada tahun ini. Selepas itu, kalau dia nak kenakan kita *10 percent under* akta seksyen 122 ini tak boleh. Sebab itu, sebaik saja dia kenakan kita 10 peratus *under section 122,* Amerika telah mengumumkan bahawa dia akan membuat *investigation* kepada 60 negara yang berdagang dengan Amerika termasuk kita. Jadi dalam 60, *under section 301* ini, dia akan buat *investigation* kepada setiap negara yang berdagang dengan mereka dalam empat kuasa ataupun perkara.

Yang pertama ialah *access capacity*, kedua adalah *forced labour*. Nombor tiga pasal *environment* dan nombor empat *under state subsidy*. Jadi kita, dalam negara kita daripada 60 itu, kita adalah salah satu daripada negara yang 60 ini, kita dikenakan dua perkara daripada empat itu. Yang pertama ialah akses kapasiti, yang kedua adalah *forced labour*.

Jadi dalam akses kapasiti ini, penyiasatan masih dilakukan tetapi untuk *forced labour* ini dia dah hampir tamat dia punya itu, dia dah bagi kita *an indicative* bahawa selepas 24 Julai ini, kemungkinan besar dia akan kenakan kita *indicative tariff* 10 peratus untuk *forced labour*. Kemudian, kita ada satu lagi akses kapasiti belum *finalize*.

Jadi, inilah kedudukan sekarang di antara kita dengan US dan juga kita dengan mana-mana syarikat yang berdagang dengan US untuk negara lain. Terima kasih.

■1130

Tuan Yang di-Pertua: Baik. Saya jemput Larut.

Dato' Seri Hamzah bin Zainudin [Larut]: Terima kasih Tan Sri Yang di-Pertua. Terima kasih kepada Yang Berhormat Menteri yang menjawab soalan saya tadi. Saya ingin mendapat kepastian. Negara kita ini adalah sebuah negara yang berdaulat. Saya bersyukur kerana tiba-tiba perjanjian ini boleh terbatal. Kalau tidak, banyak dalam perjanjian tersebut— ini saya tidak menyalahkan Yang Berhormat Menteri. Dulu kerana kita tergesa-gesa. Saya mohon, kalau boleh, kali ini kita melihat betul-betul tentang apa yang akan diambil tindakan oleh Amerika.

Kerana tadi kalau kita hendak maklumkan, kemungkinan besar dalam seksyen 301 itu, daripada segi *force labor,* dia nak mengenakan kita *maybe 10.2 percent* atau *10.5*. Itu sesuatu yang kita jangka, *insya-Allah*. Tetapi, dalam *statement* Yang Berhormat telah berikan, Yang Berhormat beritahu bahawa *the government will continue*, dengan izin Tuan Yang di-Pertua, *will continue to engage the United States at all levels and will provide further updates as the process progress.*

[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor) ***mempengerusikan Mesyuarat]***

Jadi, saya mohon, kalau boleh, kerana ini mengakibatkan banyak kita punya *manufactures*. Saya mohon, kalau boleh kita juga jangan hanya kerajaan semata-mata yang *engage* dengan United States tetapi juga kerajaan harus mengambil kira tentang pedagang-pedagang kita supaya bersedia tentang perkara-perkara yang mungkin akan berlaku ini. Kerana hari itu, berlaku dah.

Kita dah minta perkara itu tetapi kerajaan hanya terus tandatangan. Kali ini, saya mohon bagi pihak semua pedagang dan juga *manufactures* dalam negara kita supaya kita *engage* bukan hanya dengan United States tetapi juga dengan pihak kita, domestik dalaman untuk menentukan perkara ini dapat dielakkan bagi masa hadapan.

Terima kasih, Yang Berhormat.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Menteri untuk menjawab.

Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani: Terima kasih Yang Berhormat Larut.

Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Apdal [Semporna]: *[Bangun]*

Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani: Saya bersetujulah pandangan Yang Berhormat. Tetapi, di antara kita dengan US ini, *agreement reciprocal tariffs* ini dia bersifat unilateral. Bila dia bersifat unilateral, sebenarnya kita sebenarnya tidak ada hak untuk nak *argue* dengan dia orang ini. Tetapi, *agreement* yang kita dah *signed* waktu ketika itu *under ART* ialah berasaskan konsep bahawa kita dikenakan *19 percent.*

Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]: *[Bangun]*

Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani: Saya nak bawa kepada pengetahuan Yang Berhormat, kenapa US ini sangat penting kepada kita? Kerana kalau kita tengok dari segi *trade surplus* yang kita ada, tiap-tiap tahun yang kita berdagang dengan US ini, dia memberi *trade surplus* yang sangat besar. Contoh, 10 tahun sebelum kita *sign* ini, 10 tahun, kita ada 516 bilion *trade surplus. Last year alone*, 98.6 bilion.

Apa yang saya nak tekankan, kalau kita banding dengan negara macam China, contoh, dia tidak ada apa-apa *agreement* dengan kita tetapi dengan tak ada *agreement* dengan kita, tetapi dia ada *trade deficit* dengan kita, 607 bilion. *Last year alone*, China, 164. Jadi, apabila *agreement* itu ditandatangani pada ketika itu, saya pun macam Yang Berhormat juga, saya memang *against*-lah. Tetapi, bila saya tengok balik *details* ini, saya rasa kalau kita tak *sign* pada ketika itu, pada ketika itu kalau kita tak *sign*, kemungkinan besar tarif kita bukan 19, mungkin kita dapat 40.

Saya bagi contoh macam negara-negara dalam ASEAN. Lao PDR tak mahu *sign*, 40 peratus dia kena. Lepas itu Myanmar. Ini sebelum *court* bagi keputusan ya. Myanmar, 40 peratus. Brunei Darussalam langsung tak mahu bincang. Yang lain ini masih tengah dalam perbincangan. Ada *some of them get 20 percent* tapi *most of those people* yang mana buat *engagement*, dapat *19 percent*. Sama ada kita *sign* dulu atau dia *sign* kemudian, tetapi mereka ini terlibat dalam itu.

Tetapi, apa yang saya nak tekankan, bila tak ada buat *engagement*, kita akan berdepan dengan risiko di mana Amerika, dia menganggap bahawa tarif ini adalah unilateral. Maksud unilateral itu, kalau kita eksport barang, kita dah bagi kepada import di Amerika ini, *"This is the price"*, bila sampai di Amerika, mereka akan *add* lagi *19 percent* untuk *impose* kepada rakyat mereka, bukan kita. Tetapi, kesan kepada kita ialah apa? Kesannya ialah produk kita yang kompetitif tapi kena *19*

percent lagi daripada Amerika, dia jadi tak kompetitif. Itu kita tak boleh tahan, sebab itu hak mereka.

Tetapi, apa yang saya nak jawab kepada Yang Berhormat ini, saya bersetuju, Yang Berhormat. Bila kita berdagang dengan kuasa-kuasa besar macam Amerika ini, USD32 trilion dia punya *economy size*. Kita berapa? USD430 bilion. China berapa? 19.1 trilion saiz ekonomi. Kalau kita berdagang dengan dua negara yang gergasi daripada segi ekonomi ini, satu 32 trilion, satu 19.1 trilion*, most of* kita punya eksport ini dia banyak pergi kepada Amerika. Kita ada eksport 1.6 trilion, 711 bilion datang daripada E&E dan juga *semiconductor sector.* Di mana, US *alone,* kita eksport tiap-tiap tahun, *last year*, 233 bilion dan kita juga memastikan bahawa apa benda yang kita eksport ini, dia tidak akan menjejaskan kita punya ekonomi.

Sebab itu, kita kena *engage* dengan dia orang ini. Saya mula-mula itu, saya bersama dengan Yang Berhormat, saya rasa tak setuju. Tapi, bila saya tengok dalam keadaan ini, *you* tengok macam China, sebelum dia batalkan kita punya tarif ini, 145 peratus dia kena. *You* bayang kalau Malaysia kena waktu itu 40 peratus, dah cukup. Apa terjadi kepada kita punya syarikat-syarikat yang berdagang dengan Amerika? Jadi, kita kena *engage*.

Kita dah ada *cost benefit analysis*. Nanti kita akan— saya tunggu Yang Berhormat balik-balik ini. Bila Yang Berhormat dah balik ini, saya senang nak pergi jumpa. Kita bincang. Kita bincang, kita akan dapat pendapat ini. Tetapi, dengan Amerika, Yang Berhormat pernah jadi Kementerian Luar, tahu macam mana Amerika punya *deal*. Dia *just impose*. *You* tak nak, *you* punya fasal. *So*, *they have the rights*.

Macam kita, kalau kita nak *impose import duty, excise duty*, tak ada orang boleh larang, tapi kita nak tengok sama ada bila kita *impose* ini, negara kita ini kompetitif atau tidak. Tapi, bagi dia, mereka tak fikir fasal dia memikirkan bahawa kita ada surplus 98 bilion tiap-tiap— *last year alone 98 billion*. *Last 10 years, 500 billion*. Dia tengok China defisit— kita defisit dengan China, 607 bilion. *Last year alone, 146 billion*.

So, jadi dia hendak kita kena bagi sikit penghormatan kepada dia. Dia bagi kita surplus, *whereas* dekat sana negatif, kita tak ada bising-bising. *So*, jadi yang ini yang saya rasa kita kena faham daripada segi konteks dia melihat kita.

Terima kasih, Yang Berhormat.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Semporna.

Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Apdal [Semporna]: Terima kasih. Terima kasih Dato' Speaker untuk memberi ruang kepada saya dan terima kasih atas jawapan diberikan oleh Menteri, bila mendengar *engagement not only with America but also with China and other developed countries* untuk membolehkan supaya dagangan kita dapat kita tingkatkan. Mungkin kita sedar tarif itu agak meningkat.

Tetapi, saya ingin bertanya kepada Yang Berhormat Menteri. Boleh tak *since— beside the engagement Malaysia with US and China, and other countries* itu, *engagement* dengan tempat-tempat Wilayah Sabah, Sarawak dan tempat-tempat lain? Johor, contohnya. Bagi kita di bumi Sabah, contohnya, bila kita nak mengeksport, kita nak cari pelabur datang ke bumi Sabah. Tapi, masalahnya bila kita hantar produk-produk kita, *raw material*, *the richest state in the country, resource timber* ada, kelapa sawit ada, gas ada, minyak ada, emas pun ada, tapi bila kita nak *monetize it, the problem with us*, kita nak eksport ke China, kita nak eksport ke Amerika, *we have to go to Port Klang*.

Bila kita bawa dari Sabah hantar ke *Port Klang, charges on Port Klang is already there. Charges on Sepanggar Port is another there. So, prices,* kalau kita lihat, harganya akan meningkat. *So, less competitive. Cost also very high. An employment* akan— kita tidak lahirkan di Sabah ini.

Jadi, saya ingin minta kerjasama, seboleh-bolehnya, *while you engage with US and China, engagement with the state, for example like Sabah, how best to ensure that the product and services* yang kita *render to developed countries will be competitived* bukan hanya daripada segi harganya, bahkan produk-produknya. Kita kena *monetize* dalam negara kita sendiri. Kita tak mahu eksport ke China produk kita— ke Jepun. Contoh macam *copper* dahulu, kita eksport ke dia tapi *we didn't monetize that*.

Jadi, saya minta kepada Yang Berhormat Menteri, boleh tak masa depan, *before the engagement is done with US, before the engagement is done with China and other trading countries, can you also engage to ensure that give a venue to ensure the benefit to max?* Fasal Sabah ini dekat dengan Jepun, dekat dengan China, dekat dengan Amerika.

■1140

Jadi, kalau kita eksport, tak payah melalui Port Klang, tak payah Bintulu, tak payah ini, *direct there. The price will be lower*. Terima kasih banyak.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Menteri.

Datuk Seri Johari bin Abdul Ghani: Terima kasih Yang Berhormat. Saya bersetujulah. Fasal apa? Di Sabah dan Sarawak ini, *infrastructure is the key.* Banyak kita punya *natural resources* yang ada di Sabah dan Sarawak. Kalau kita tidak *mempunyai efficient port* macam kita ada di North Port, Penang Port, West Port, PTP Port. Kalau kita tidak ada *port— port* yang ada *international standing.* Jadi, banyak kapal-kapal tidak akan datang. Dan dia bila datang, dia akan bagi *volum*e kepada *port* tersebut.

Yang kedua, di samping kita nak *create this port* ini, dia memerlukan banyak *investment* yang berlaku dalam membaik pulih ataupun membesarkan kapasiti *port*. Contoh di Sabah, dia kalau datang *certain volume of* kontena, *I think the port cannot take the quantity*. Jadi, kalau kita tak bagi pengkhususan kepada *development of the port* ini, dia akan jadi masalah. Baru ini, Bintulu Port kita dah bagi kepada Kerajaan Sarawak untuk mereka *handle* dan kita akan bagi *support.*

Begitu juga kalau Kerajaan Negeri Sabah, dia memang dah ada *port* itu. Jadi, kalau katakan dia nak buat pembesaran, bincanglah dengan *Federal. I think*— saya rasa kita pun boleh tengok. Fasal apa yang berlaku di Sabah dan Sarawak juga *benefit* kepada *Federal* dari segi konteks Persekutuan. Jadi, saya menyokong penuhlah pandangan Yang Berhormat ini. Dan khususnya, apabila kita punya *natural resources* ini, kita jangan eksport *raw*. Kita kena ada *basic processing.* Apa yang berlaku yang saya nak *share* dengan Yang Berhormat ini ialah kelapa sawit.

Kelapa sawit *is the very classic example,* macam mana *we are successful turn around* dia punya kelapa sawit ini menjadi satu produk eksport yang sangat tinggi. Contoh, kita *produced only 20 million* metrik tan tetapi *value* yang kita *create* daripada produk 20 million tan ini mencecah RM120 bilion eksport. Produk-produk kelapa sawit, termasuklah— macam-macam lah. Sama ada *food* atau *non-food* datang daripada kelapa sawit. Dahulu, *30–20 years ago,* kita cuma eksport CPO sahaja. Sekarang ini, dia masuk sampai kepada produk-produk yang melibatkan *palm oil.* Terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Selanjutnya, Majlis ke soalan yang ketiga. Dipersilakan Dato' Seri Dr. Wan Azizah Dr. Wan Ismail, Yang Berhormat Bandar Tun Razak. Silakan.

Dato’ Seri Dr. Wan Azizah binti Dr. Wan Ismail [Bandar Tun Razak]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Soalan saya nombor 3.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato’ Dr. Ramli bin Dato’ Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan untuk menjawab.

3. Dato' Seri Dr. Wan Azizah binti Dr. Wan Ismail [Bandar Tun Razak] minta Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan menyatakan jenis-jenis sokongan yang diberikan oleh kerajaan kepada pusat-pusat kitar semula di sekitar kawasan perumahan bagi memperkasakan peranan dan pengurusan pusat-pusat ini.

Timbalan Menteri Perumahan dan Kerajaan Tempatan [Datuk Hajah Aiman Athirah binti Sabu]: *Bismillahirahmanirahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. [Membaca selawat]* Tuan Yang di-Pertua, sememangnya Kementerian Perumahan dan Kerajaan Tempatan (KPKT) sentiasa komited untuk kita memperkukuhkan pengurusan sisa pepejal yang mampan dan memperkasakan amalan ekonomi kitaran semula dalam masyarakat.

Dan usaha memperkasakan pusat-pusat kitar semula komuniti dilaksanakan secara lebih holistik melalui Dasar Kebersihan Negara. Khususnya di bawah Kluster 3: Ekonomi Kitaran ataupun *Circular Economy* menerusi strategi 3.1 yang memberikan penekanan kepada amalan 3R (*reduce, reuse and recycle*) dalam pengasingan dan pengasingan sisa pepejal di punca.

Tuan Yang di-Pertua, menjawab soalan Yang Berhormat Bandar Tun Razak, bagi memperkukuhkan peranan dan pengurusan pusat-pusat kitar semula di kawasan perumahan. Kerajaan telah pun menyediakan pelbagai bentuk sokongan dan bantuan. Pertamanya adalah sokongan penyediaan dan naik taraf infrastruktur. Di mana Kerajaan MADANI telah pun memperuntukkan di bawah Program Sejahtera Komuniti MADANI (SejaTI MADANI) yang diperkenalkan pada 25 Mac tahun 2024, bagi sektor hijau dan kitar semula dengan nilai kurang lebih RM100,000 bagi setiap projek.

Ini telah pun diberikan kepada— khususnya boleh dimohon oleh Jawatankuasa Penduduk Kampung (JMB). Pada masa yang sama, Majlis Pengurusan Komuniti. Dan untuk sehingga Mei 2026 Tuan Yang di-Pertua, sebanyak 72 buah *drive-thru recycling centre* telah pun diwujudkan melalui geran SejaTI MADANI ini.

Bantuan yang kedua Tuan Yang di-Pertua, adalah dalam bentuk sokongan kewangan dan juga pengembangan jaringan fasiliti kitar semula. Di mana KPKT melalui SW Corp. telah pun bekerjasama dengan pelbagai syarikat konsesi, pihak

berkuasa tempatan, sektor swasta, pertubuhan badan bukan kerajaan serta lah komuniti bagi memperluaskan jaringan pusat kitar semula supaya lebih boleh diakses oleh rakyat.

Di mana daripada usaha keseluruhan ini Tuan Yang di-Pertua, kita telah pun berjaya meningkatkan daripada 600 fasiliti pada tahun 2022 kepada 970 fasiliti setakat Mei 2026 yang melibatkan pelbagai kemudahan sepertimana *drive-thru recycling centre* (DTRC), *reverse vending machine* (RVM), *community recycling centre* (CRC), *buy-back centre* (BBC) dan juga (KOSIS) pusat komuniti sifar sisa.

Bantuan yang ketiga adalah berbentuk sokongan insentif ekonomi dan juga Program Waste to Wealth. Di mana kementerian melalui SW Corp. turut memperkasakan pusat-pusat kitar semula melalui pendekatan *waste to wealth* yang juga boleh memberikan nilai kepada bahan buangan yang diasingkan oleh para penduduk. Di mana pendekatan ini bukan sahaja menggalakkan amalan kitar semula, malah berpotensi meningkatkan pendapatan isi rumah dan seterusnya, menyokong agenda pembasmian kemiskinan bandar. Di antara inisiatif yang dilaksanakan ialah *trash to cash*. Di mana penduduk bolehlah menukar bahan kitar semula sepertimana kertas, plastik, aluminium kepada wang tunai berasaskan kepada berat dan nilai pasaran semasa.

Dan yang keduanya, penggunaan aplikasi digital sepertimana *Recycling* dan juga Kita Recycle dan Idaman Exchange yang membolehkan bahan-bahan kitar semula ini ditukar kepada mata ganjaran yang boleh ditebus dalam bentuk wang tunai. Keduanya, tambahan nilai *e-dompet* dan baucar membeli-belah dan juga pelbagai ganjaran yang lain. Khususnya di kawasan flat ataupun rumah yang bertingkat, hasil jualan bagi bahan kitar semula ini bolehlah dikumpul secara pukal dan disalurkan ke dalam tabung penyelenggaraan perumahan masing-masing.

Tuan Yang di-Pertua, yang keempat adalah sokongan dalam bentuk hebahan, pendidikan dan penglibatan komuniti. Di mana kementerian ini melalui SW Corp. khususnya, telah pun mengadakan program hebahan, pendidikan dan komunikasi awam secara berterusan dan juga secara tersusun, Tuan Yang di-Pertua. Dan keseluruhan semua gabungan pendekatan dan sokongan ini, kita telah pun berjaya menggalakkan masyarakat. Di mana sehinggalah 18 Jun tahun 2026 Tuan Yang di-Pertua, seramai 225,814 pengguna aktif telah pun aktif berdaftar di dalam beberapa aplikasi yang saya sebutkan tadi, Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Yang Berhormat Bandar Tun Razak, sila.

Dato' Seri Dr. Wan Azizah binti Dr. Wan Ismail [Bandar Tun Razak]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Terima kasih kerana jawapan itu menunjukkan bahawa usaha-usahanya telah menjadi kenyataan dan juga memberi kesan. Tetapi bagaimanakah kerajaan memantau dan menilai keberkesanan pusat-pusat ini? Kerana kita tahu, walaupun ada peningkatan, namun kempen kesedaran, terutama dalam *e-waste,* terutama apa-apa yang dikeluarkan, dibuang, apa yang— ada yang bahan-bahan toksik itu mesti dipantau bersama. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Menteri.

Datuk Hajah Aiman Athirah binti Sabu: Tuan Yang di-Pertua, dari semasa ke semasa, memanglah pemeriksaan ini dilakukan oleh konsesi-konsesi kita. Pada masa yang sama, SW Corp. juga telah pun memainkan peranan. Termasuklah contohnya, kita memulakan satu langkah rintis menempatkan unit *reverse vending machine* di kawasan kuarters perumahan awam.

Contohnya, *Apartment* Presint 11 Putra Damai, Putrajaya, di mana model penempatan ini telah pun diperluaskan ke kawasan umum strategik untuk membuat penilaian data, data ketumpatan penduduk. Dan pada masa yang sama, kadar sisa yang boleh dikitar semula sama ada ia nya meningkat ataupun bagaimana.

Dan pada masa ini Tuan Yang di-Pertua, mesin *reverse vending machine* ini telah pun berjaya dipasang merentasi lima zon utama di Wilayah Persekutuan Kuala Lumpur, Putrajaya, Kedah, Perlis, Selangor dan juga Pahang. Dan bagi menarik minat komuniti ini, mesin ini juga telah pun dilengkapi dengan sistem ganjaran digital automatik yang memberikan pulangan nilai ekonomi.

Dan dari masa ke semasa Tuan Yang di-Pertua, melalui *blueprint* ekonomi kitaran, memanglah apa yang disebutkan oleh Yang Berhormat Bandar Tun Razak itu menjadi tumpuan kita. Dan ada beberapa lagi juga telah pun dilaksanakan. Termasuklah kita telah pun membuat ketetapan Tuan Yang di-Pertua, supaya setiap— contohnya, pusat-pusat membeli belah untuk menyediakan fasiliti pengumpulan sisa kitar semula supaya pada masa yang sama, sama ada penduduk di mana sahaja, di *mall* ataupun di perumahan-perumahan persekitaran, bolehlah menghantar bahan-bahan kitar semula itu lebih hampir dengan mereka supaya mudah diakses, Tuan Yang di-Pertua. Terima kasih.

■1150

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri, silakan Yang Berhormat Kuantan.

Tuan Wan Razali bin Wan Nor [Kuantan]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Jadi, setiap hari ini rakyat Malaysia menghasilkan 39,000 sisa tan sampah setiap hari. Jadi, soalan tambahan saya, adakah pihak kementerian akan memperkenalkan skim insentif seperti kupon digital atau potongan bil utiliti atau cukai pintu bagi setiap rumah yang mengasingkan sampah dan cara ini bukan sahaja bantu rakyat tambah pendapatan, malah automatik akan hidupkan semula pusat kitar semula di kawasan-kawasan perumahan.

Dan juga, apakah langkah konkrit kerajaan untuk memastikan setiap kawasan perumahan dilengkapi dengan pusat kitar semula komuniti yang mudah diakses termasuk konsep *drop off recycle center* atau pusat pandu lalu kitar semula dan apakah sasaran untuk capai menjelang 2030? Dan strategi kerajaan untuk integrasi teknologi AI dalam pengurusan kitar semula komuniti ini bagi meningkatkan keberkesanan kutipan sisa pepejal, yang mana kita tahu kadangkala sisa pepejal yang kita asingkan ini, kalau barang kering, kadang-kadang seminggu masih lagi belum dikutip.

Jadi, dengan kawasan perumahan yang terhad, mungkin setiap perumahan kita— cadangan kepada kerajaan, wujudkan pusat *center* untuk kita nak pandu lalu kitar semula, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri.

Datuk Hajah Aiman Athirah binti Sabu: Tuan Yang di-Pertua, kebanyakan yang ditanyakan oleh Ahli Yang Berhormat tadi telah pun saya jawab, khususnya apabila saya menyentuh tentang bagaimana kerajaan memperkenalkan SejaTi MADANI dan daripada SejaTi MADANI itu sahaja, bermula daripada tahun 2024, memang telah ada 72 unit *drive-thru recycling center* yang telah pun diadakan di seluruh negara.

Dan sepertimana juga yang ditanyakan tentang sama ada, ada pulangan dalam bentuk— sama ada dalam bentuk ekonomi dalam bentuk kewangan, ganjaran, itu juga telah dilaksanakan. Dan dari semasa ke semasa, kita akan perkukuhkan.

Adapun berkaitan dengan adaptasi AI, ini Tuan Yang di-Pertua, memang kita menggalakkan penggunaan teknologi baharu dalam sektor pengurusan sisa pepejal dan kitar semula bagi menguruskan, meningkatkan kecekapan mengurus dan operasi serta ketepatan data serta kadar pemulihan sumber lah. Dan ini dari semasa ke semasa juga sedang ditambah baik, terima kasih Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Kuantan, saya percaya apa yang dinyatakan Menteri telah dijawab. Jadi, sila rujukkan pada jawapan awal Menteri dan kita— Majlis...

Tuan Wan Razali bin Wan Nor [Kuantan]: Dato' Speaker, sikit yang berkaitan dengan saya tanya tadi, cadangan untuk gantikan dalam bentuk pengurangan dari sudut bil utiliti dan juga cukai pintu. Terima kasih, yang itu tiada dalam penerangan awal.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri, jika mahu menjawab?

Datuk Hajah Aiman Athirah binti Sabu: Tuan Yang di-Pertua, kita ambil maklum dan bolehlah dipertimbangkan, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik, saya ambil maklum. Berikutnya Majlis— persoalan yang keempat dipersilakan Dr. Hajah Halimah Ali, Yang Berhormat Kapar, silakan.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Terima kasih Dato' Timbalan Speaker, pantun sikit.

Hospital Kapar macam dah dekat;
Rakyat tanya bila operasi nak start,
Menteri jangan redha ya;
Bila bajet KKM disekat;

Soalan Kapar nombor 4.

4. Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar] minta Menteri Kesihatan menyatakan adakah kementerian bercadang memperkukuh model penjagaan kesihatan primer negara melalui integrasi rapat antara klinik Kerajaan dan pengamal am swasta bagi pengurusan penyakit tidak berjangkit (NCD) sebagaimana pendekatan berasaskan *family physician integrated primary care* di United Kingdom dan Taiwan bagi mengurangkan kesesakan hospital.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri Kesihatan. Ada pantun tu.

Menteri Kesihatan [Datuk Seri Haji Dr. Dzulkefly bin Ahmad]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Nampaknya pantun tak berjawab hari ini. Apa pun, *assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,* terima kasih Yang Berhormat Kapar. Ini memberikan peluang untuk saya menjelaskan beberapa perkara dasar dan juga *reform* yang kita lakukan.

Sistem penjagaan kesihatan primer, Dato' Yang di-Pertua, yang terdiri daripada klinik-klinik kesihatan kami yang kurang lebih ada 10,0208— maaf klinik-

klinik kesihatan kami yang kurang lebih adalah 2,916 seluruh negara bersekali— itu terdiri daripada KK – klinik kesihatan, klinik desa, klinik komuniti dan klinik swasta yang terdiri daripada 10,0208 klinik-klinik GP swasta itu, sebenarnya merupakan *the back bone*, tulang belakang dan tunjang kepada sistem kesihatan primer. Sifatnya pun primer, *primary*, asas. Dan seluruhnya, sistem kesihatan dan *secondary* ataupun yang sekunder dan *tertiary*, itu adalah di hospital-hospital kami. Ada tiga *type* hospital. *Type 1, type 2, type 3, type 4. Type 1* itu adalah 14 hospital yang terbesar, *that is state* hospital.

Dato' Yang di-Pertua, persoalan ini adalah sangat penting untuk saya tegaskan, betapa dalam soalan yang dibangkitkan ini, mustahak untuk saya sekali lagi tekankan, betapa sistem penjagaan primer ini, di situlah penjagaan yang diistilahkan sebagai penjagaan kesihatan berlaku. Meskipun hospital-hospital, sifatnya adalah penjagaan pesakit dan penyakit. *That is sick care* dan pada sistem penjagaan primer itulah sebenar-benarnya *health care*.

Justeru, sangat mustahak Dato' Yang di-Pertua, sejak saya kembali mengemudi KKM kali kedua, bahkan kali pertama lagi, saya telah perkenalkan apa yang diistilahkan dengan PeKa B40. Sistem yang berteraskan saringan, berteraskan *prevention,* bermotif dan juga hari ini Skim Perubatan MADANI. Yang ditanya adalah bagaimana, apakah cadangan untuk bekerjasama *public* dan *private* ini Dato' Yang di-Pertua?

Sebenar-benarnya untuk pengetahuan Yang Berhormat Kapar, kami telah lama mulakan kerjasama *public private* ini dengan GP-GP kita. Swasta mengambil peranan dalam saringan, dalam melaksanakan Program PeKa B40 dan hari ini juga dalam NHSI – *National Health Screening Initiative* juga, GP kita berperanan besar dalam menjadikan tulang belakang ataupun *important back bone of primary health care,* dengan izin Dato' Yang di-Pertua.

Justeru, mustahak untuk saya tekankan, andainya kita tidak mengambil peranan bersama dalam mengendali *primary care, the continued of care*. Rantaian penjagaan kesihatan ini bermula daripada sistem primer ini Dato' Yang di-Pertua, maka kita akan berdepan dengan bebanan, hari ini diistilahkan sebagai pandemik NCD.

Justeru itu, sangat mustahak Dato' Yang di-Pertua untuk kita ganding, dengan gandingan kes-kes klinik-klinik kesihatan dengan GP swasta inilah, dapat kita laksanakan pelbagai program kita. Hari ini sudah pun menunjukkan beberapa indikator-indikator yang sedikit menunjukkan kejayaannya.

Antara lain, yang dulunya dari segi rakyatnya tidak mengetahui status penyakit, hari ini kalau boleh saya sebutkan, beberapa sahaja darah tinggi dulu 14.1 yang tak tahu, sekarang sudah menurun kepada 11.9. Juga begitu kencing manis 8.9, sekarang ini sudah lebih ramai yang tahu akan status kesihatan diri. Lalu penjagaan *health care* itu berlaku, penjagaan kesihatan itu berlaku, sebelum datangnya *sick care*, maka ia akan berpusu-pusu ke hospital.

Dato' Yang di-Pertua, kalau boleh saya izinkan perkara ini sangat mustahak untuk saya tekankan. Kalau dulunya saringan, kita akan berganjak kepada rawatan sudah. Jadi, persoalan saringan itu satu hal, tetapi yang lebih mustahak adalah penjagaan kesihatan itu yang akan kita gemblengkan GP-GP swasta kita ini.

Jadi, dua-dua swasta dan KK kami itu bergandingan untuk benar-benar dapat menjayakan kesihatan ataupun *health outcome* pada peringkat awal primer dan asas. Dan dengan itu, dalam kita lihat dalam RMK13 juga Dato' Yang di-Pertua, kita telah masukkan aspek apa yang dikatakan sebagai NCD, penyakit-penyakit kronik ini, *management of* NCD bergandingan, klinik-klinik swasta dan juga KK, klinik-klinik kesihatan kami.

Jadi, itu saya kira saya sudah melepasi waktu. Jadi, itu dahulu Dato' Yang di-Pertua. Mustahak untuk saya tekankan program yang dicadangkan itu telah pun kita laksanakan empat tahun yang lalu bahkan dalam penggal pertama lagi telah kita laksanakan gandingan kerja swasta dan awam. Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Menteri, silakan Yang Berhormat Kapar soalan tambahan.

Dr. Hajah Halimah Ali [Kapar]: Terima kasih Timbalan Speaker. Tahniah kepada KKM. Difahamkan kita tak dapat data yang spesifik. Difahamkan bahawa pada tahun 2024, dilaporkan bahawa sebanyak 2,034 klinik perubatan swasta telah ditutup sejak tahun 2013. *We don't have the specific,* yang *latest* itu ya di bawah Akta Kemudahan dan Perkhidmatan Jagaan Kesihatan Swasta 1998 [Akta 586].

Jadi, mereka yang— KKM menghadapi masalah *doctor leaving your service,* dan difahamkan juga daripada 2,000 kekosongan *housemanship*, hanya 500 lebih yang masuk. So, persoalannya, *primary care* mestilah daripada *housemen*, daripada MO dan sebagainya barulah hendak pergi klinik awam, KK ataupun klinik swasta.

Soalan seterunya ialah, bagaimana kementerian boleh membantu transisi dan juga jadi *buffer* kepada doktor-doktor muda ini yang difahamkan kliniknya, dia keluar daripada KKM masuk konon buat klinik sendiri, kemudian tutup? Beribu.

■1200

Jadi, macam mana mereka ini nak bantu menjadi *an effective primary care provider* kalau mereka ini tidak dibantu? Mereka ini nak buka ini ada CaPex, ada OpEx dan sebagainya. Kerajaan, *where is your* peranan? Terima kasih.

Datuk Seri Haji Dr. Dzulkefly bin Ahmad: Terima kasih, Yang Berhormat Kapar.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Dipersilakan Menteri.

Datuk Seri Haji Dr. Dzulkefly bin Ahmad: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Terima kasih Yang Berhormat Kapar ya, juga sifatnya selaku *one of the practitioner GPs* klinik-klinik swasta ya.

Kapten Dato' Dr. Zulkafperi bin Hanapi (B) [Tanjong Karang]: *[Bangun]*

Dato Dr. Richard Rapu @ Aman anak Begri [Betong]: *[Bangun]*

Datuk Ir. Shahelmey bin Yahya [Putatan]: *[Bangun]*

Datuk Seri Haji Dr. Dzulkefly bin Ahmad: Ya, saya sangat sedar akan perkara ini dan penutupan klinik-klinik GP swasta suatu masa dahulu saya tangani secara langsung, terutama semasa Covid dan sebagainya. Sehingga hari ini kita—

Sebab itu, Dato' Yang di-Pertua, saya menekankan tentang peri pentingnya posisi kedudukan GP-GP swasta ini sebahagian daripada *the backbone*, tulang belakangnya sistem perkhidmatan primer. Dan justeru kerana itu, kita mahu pastikan mereka *just not survive,* dia *thrive,* dia dapat menyambungkan operasi perkhidmatan. Kerana, mereka mengisi kelompongan-kelompongan itu, Dato' Yang di-Pertua dan saya yakin YB Kapar sedia maklumi perkara itu.

Dan justeru kerana itu, program-program yang saya telah sebutkan, apa yang dikatakan sebagai *outsourcing,* penyumberluaran, kita berikan khusus kepada GP-GP swasta bagi memastikan mereka, antara lainnya, boleh *survive.* Dan ke depan nanti, kita akan memperkembangkan lagi perkara itu. Kita bukan sahaja hendak kepada PeKa dan *screening,* kita pergi daripada saringan kepada rawatan, Dato' Yang di-Pertua.

Jadi, dengan itu, sahlah atau pun begitulah dapat kita jalankan dan operasikan gandingan awam dan swasta. Dan saya tekankan sekali lagi, kalau kita hanya meletakkan dari 2,600 lebih tadi KK kami, memang kita tidak berkemampuan untuk menjaga rakyat seluruhnya. Jadi, GP-GP swasta, kami akan berikan segala kemudahan dan juga bimbingan daripada CKAPS, daripada Bahagian Amalan kami dalam KKM untuk membantu mereka ya.

Dan di sinilah juga, kalau Dato' Yang di-Pertua ingat, saya dapat memperjuangkan peningkatan fi *Schedule* 7 Akta 586 dengan menaikkan fi kepada mereka daripada dulunya RM10 *floor price* kepada RM35. Telah pun kita naikkan *floor price* daripada RM10 harga atau pun caj lantainya kepada RM80, Dato' Yang di-Pertua.

Sekali gus mengingatkan kepada kita peranan mereka itu kita iktiraf dan juga kita mahukan mereka memperkembangkan lagi *skill set* mereka supaya tidak hanya merawat *acute, cough and cold*, dengan izin, tetapi juga melihat kepada *health status patient, patient* apa yang kita anggap sebagai *the practice of family medicine*, Dato' Yang di-Pertua. Jadi, sekali gus mereka memantau *NCDs*— diabetes, tekanan darah tinggi, kencing manis, kolesterol dan sebagainya— yang menjadi punca *chronic diseases* yang berakhir di hospital. Itu *basic care.* Sebab itu, *primary healthcare* dalam rantaian rawatan itu sangat penting peranannya di klinik-klinik kesihatan kami dan juga GP-GP swasta, Yang di-Pertua.

Terima kasih Yang Berhormat Kapar memberikan izin saya mencerahkan perkara ini.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Saya persilakan Yang Berhormat Putatan.

Datuk Ir. Shahelmey bin Yahya [Putatan]: Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua. Ya, kerjasama awam-swasta atau *public-private partnership* merupakan antara mekanisme terbaik dalam menjayakan satu-satu agenda pembangunan semula infrastruktur kesihatan awam berkeperluan tinggi di peringkat negeri.

Soalan tambahan saya. Adakah Kementerian Kesihatan sudah memanfaatkan peruntukan khas PPP/PFI sekitar RM2.26 bilion dalam Belanjawan 2026 untuk merealisasikan projek pembangunan semula infrastruktur kesihatan awam yang bermasalah di peringkat negeri khasnya negeri Sabah? Minta Menteri menyatakan konsep kerjasama yang sedang direncanakan serta antara nama syarikat swasta yang terlibat secara langsung bagi maksud peruntukan tersebut.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan, Yang Berhormat Menteri Kesihatan.

Datuk Seri Haji Dr. Dzulkefly bin Ahmad: Dato' Yang di-Pertua, Yang Berhormat Putatan, ini satu soalan yang memerlukan saya menjawab secara lebih persis dan lebih tepat ya dan saya tidak boleh mengagak-agak peruntukan-peruntukan yang telah pun kita belanjakan mahupun yang sedang kita rancang dan akan kita belanjakan.

Apa pun, nak saya tekankan betapa mustahaknya, Dato' Yang di-Pertua, hal yang terkait dengan PFI atau pun PPP. Inisiatif-inisiatif ini adalah sangat penting kerana ia sekali gus akan dapat mengurangkan defisit fiskal kita. Andainya kalau kita terpaksa berbelanja secara *capital investment* yang besar, maka peranannya pihak swasta, Dato' Yang di-Pertua, adalah sikit sebanyak dapat membantu kami, kalau dalam PFI ya, untuk mereka mengambil tanggungjawab membina fasiliti-fasiliti tersebut. Dan dengan kata lain, pembayaran itu akan dapat kita *spread*-kan kepada satu waktu *concessionaire* 10, 20, 30 tahun seumpama itu, dan ini boleh berlaku dan telah pun banyak berlaku.

Cumanya, saya akan berikan jawapan-jawapan secara lebih khusus itu dalam bentuk yang bertulis, *insya-Allah*. Adapun perbelanjaan lebih khusus itu, Dato' Yang di-Pertua, yang disebutkan tadi oleh Putatan, akan dapat saya juga perincikan dan cerakinkan untuk pengetahuan Yang Berhormat Putatan.

Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua.

Kapten Dato' Dr. Zulkafperi bin Hanapi (B) [Tanjong Karang]: Tuan Yang di-Pertua, mohon soalan tambahan.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih, Yang Berhormat Menteri.

Kapten Dato' Dr. Zulkafperi bin Hanapi (B) [Tanjong Karang]: Mohon satu soalan tambahan kerana isu ini, isu kesihatan penting untuk rakyat.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Tanjong Karang, Yang Berhormat duduk di tengah-tengah itu, saya rasa tak banyak soalan datang daripada segmen— Yang Berhormat, itu saya benarkan. Silakan.

Kapten Dato' Dr. Zulkafperi bin Hanapi (B) [Tanjong Karang]: Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua. Realiti hari ini menunjukkan KKM masih bekerja secara silo. Di satu pihak, klinik kesihatan kerajaan terbeban akibat kesesakan melampau pesakit awam. Manakala di satu pihak yang lain, terdapat ribuan klinik pengamal am swasta atau GP di luar sana yang sebenarnya kekurangan pesakit dan dilaporkan 70 peratus kini sedang bergelut untuk meneruskan operasi dan berisiko ditutup.

Soalan saya, Tuan Yang di-Pertua. Mengapakah Kementerian Kesihatan masih tidak mahu mengintegrasikan sektor awam dan swasta atau *public-private partnership*, dengan izin, di bawah satu bumbung melalui *national health insurance scheme* yang digerakkan secara *single payer system*, dengan izin? Pelaksanaan penstrukturan semula sistem kesihatan ini bukan sahaja akan menangani inflasi kos

secara menyeluruh, malah akan menjamin kelestarian hospital awam serta memastikan kelangsungan operasi klinik-klinik dan hospital swasta secara lebih sihat.

Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri Kesihatan.

Datuk Seri Haji Dr. Dzulkefly bin Ahmad: Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua. Terima kasih, Tanjong Karang. Ini untuk ke sekian kalinya Tanjong Karang berhujah seumpama ini, Dato' Yang di-Pertua. Tetapi, beliau patut tahu akan apa yang dimaksudkan dengan *the national health scheme* atau pun *insurance scheme* atau pun *the* SHI atau pun NHI.

Dia punya *unintended consequences*, Dato' Yang di-Pertua, atau dengan kata lain perkara-perkara yang akan juga menjadi *the disadvantage* atau pun perkara-perkara yang *the downside,* kalau dengan izin kalau saya guna— kalau andainya kita menggunakan NHI atau SHI sementara— sebab apa? Sebab sistem kita, Dato' Yang di-Pertua, dari segi *health financing system* negara ini, ia adalah sifatnya *the Beveridge* berbanding dengan *the Bismarck model.*

The Beveridge model, kalau boleh saya sarankan sikit, adalah segala-galanya dalam sistem awam. Sistem awam itu dibiayai oleh wang yang disatukan, *of tax payers money* daripada *the consolidated fund*. Bermakna apa? Rakyat sudah pun membayar cukai dalam apa juga bentuknya. Nah, ketika rakyat telah membayar cukai, model Beveridge ini, Dato' Yang di-Pertua, pada sifatnya *at the point of care,* ia adalah *almost free* atau pun *minimal.*

Sebab itu persoalannya kita kekalkan RM1 untuk jumpa doktor, RM5 untuk berjumpa pakar. Sebab, rakyat telah pun membayar cukai dan mengharapkan bahawa sistem perkhidmatan awam itu adalah hampir percuma atau pun *very low cost*. Itu sistem kalau kita lihat NHS British atau pun sistem-sistem *Beveridge model* yang berdasarkan dan bersendikan yang dikatakan *tax payers' money* atau pun *general taxation*, dengan izin. Sistem yang menggunakan cukai rakyat tidak akan dapat kita lakukan kecuali untuk mengekalkan bayaran yang kecil atau pun *almost free.*

Adapun NHI itu, sistem itu akan meletakkan satu penguatkuasaan yang *across the board*. Mereka sekali lagi perlu bayar. Dan inilah dia yang mana pun kerajaan-kerajaan terdahulu daripada Kerajaan MADANI ini akhirnya tidak dapat melaksanakan ini. Sebab, *it is politically wrong while also morally* pun tidak betul.

Politically wrong because rakyat akan membantah. Keduanya, dari sudut— dari sudut apa? Dari sudut rakyat membantah dan juga kerana ia nya seharusnya datang daripada *the consolidated fund* atau cukai yang menjadi sumber pembiayaan sistem awam itu, Dato' Yang di-Pertua.

■1210

Jadinya, saya memandang pada suatu masa nanti ketika kita dapat meningkatkan *our revenue to* GEP, *insya-Allah* saya yakin Kerajaan MADANI di bawah Yang Amat Berhormat Perdana Menteri akan dapat meningkatkan peruntukan kepada KKM dan dengan itu kita dapat memperkembangkan lagi *facilities services* dan segalanya Dato' Yang di-Pertua.

Jadi, jangan *do the rhetoric of* NHI, HSI berulang-ulang kerana kalau kita tidak faham bagaimana sistem model pembiayaan itu dilakukan. Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Majlis ke soalan yang kelima. Dipersilakan Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Apdal, Yang Berhormat Semporna. Silakan.

Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Apdal [Semporna]: Terima kasih Dato' Speaker. Soalan nombor 5.

5. Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Haji Apdal [Semporna] minta Menteri Dalam Negeri menyatakan status terkini operasi Agensi Kawalan dan Perlindungan Sempadan Malaysia (AKPS) di Sabah dan Sarawak.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Menteri Dalam Negeri untuk menjawab.

Menteri Dalam Negeri [Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail]: Terima kasih, *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Dato' Yang di-Pertua, terima kasih. Terima kasih juga kepada sahabat saya Semporna.

Agensi AKPS ini Agensi Kawalan dan Perlindungan Sempadan ini kita sama-sama luluskan dalam Dewan Rakyat dan berikutnya di Dewan Negara. Kemudian bermula 1 Januari 2025, maka AKPS ini mula beroperasi.

Untuk konteksnya Semporna dan rakan-rakan Ahli Yang Berhormat, sebelum kita bentang rang undang-undang itu, sesi libat urus khusus dengan Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak kita buat dan di sana kita terangkan bahawa apabila secara dasarnya kita luluskan akta ini, secara operasinya kita jamin tiga perkara yang sangat jelas.

Yang pertama, pelaksanaan akta ini AKPS ini dia tidak menghakis sebarang kuasa Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak, termasuk hak istimewa negeri Sabah dan Sarawak sepertimana Perjanjian Malaysia 1963.

Yang kedua adalah apabila AKPS beroperasi, ia hanya melibatkan agensi Kerajaan Persekutuan. Tidak sama sekali menyentuh sebarang aspek perjawatan dan sumber manusia di bawah Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak.

Dan ketiga, kita tidak mengambil apa-apa hasil Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawaklah di pintu masuk.

Baik, inilah yang kita sampaikan semasa taklimat kepada kedua-dua Kerajaan Negeri Sabah dan Sarawak. Maksudnya, bila kita laksanakan operasi AKPS, kita akan menghormati kuasa-kuasa kerajaan Sabah sepertimana termaktub dalam Perlembagaan.

Yang kedua, dia hanya melibatkan agensi-agensi Kerajaan Persekutuan dan tidak mengganggu fungsi agensi Kerajaan Negeri Sabah.

Yang ketiga ialah akan ada dari segi operasi ini kita mengharmonikan peranan agensi Persekutuan dan agensi negeri.

Baik, Kerajaan Negeri Sabah setelah taklimat diberikan ada memberikan maklum balas ya terutama kalau boleh saya *highlight* kan berkenaan dengan fasal atau seksyen 6(3). Yang ini kuasa misalnya, kuasa imigresen negeri. Katalah Ketua Menteri nak kenakan *Not-To-Land,* sekatan daripada seorang itu masuk ke Sabah. Kaedah sekarang adalah Jabatan Ketua Menteri bagi tahu Pengarah Imigresen Sabah. Kemudian dia boleh laksanakan di pintu masuk. AKPS wujud sekalipun kuasa itu kekal sepertimana susunan sekarang ataupun di bawah seksyen 9 untuk makluman Ahli Parlimen Semporna, sama juga. Kuasa untuk menguatkuasakan peranan agensi kerajaan negeri. Kalau ada pelanggaran di pintu masuk, fungsi itu termasuk di bawah agensi kerajaan negeri, dia boleh buat siasatan dan proses pendakwaan sesuai dengan keadaan sekarang juga.

Jadi, kebimbangan yang wujud di sebalik semua peruntukan yang sudah pun jelas memberi jaminan tentang AKPS ada sekalipun dia tidak menghakis apa-apa hak keistimewaan negeri Sabah dan apa-apa pihak berkuasa negeri dan itu membawa kepada kenyataan terbaru oleh Kerajaan Negeri Sabah.

Pada masa yang sama, saya harus memberi kredit kepada Kerajaan Negeri Sabah. Lapangan Terbang Kota Kinabalu, AKPS Sandakan, AKPS Tawau masih AKPS. Pintu masuk laut, dermaga Tawau, dermaga Kota Kinabalu, dermaga Sandakan, dermaga Kudat, dermaga Lahat Datu, dermaga Kuala Sipitang, semua itu

bawah AKPS, ada sembilan tapi di sana ada juga yang Kerajaan Negeri Sabah minta supaya pintu masuk ini kekal di bawah Jabatan Imigresen.

Sebab apa langkah yang kita ambil? KDN, kita duduk dengan Kerajaan Negeri Sabah kerana ia nya bukan persoalan perbezaan dasar. Soal perlu atau tidak AKPS ada, itu tidak ada beza ya tapi dari sudut operasinya Kerajaan Negeri Sabah mahu untuk dilakukan beberapa lagi proses *fine tuning*. Dan jika perlu, mereka juga meminta untuk kita melihat keperluan untuk meminda akta yang sedia ada bagi mewujudkan beberapa perkara yang lebih ada kejelasan, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat soalan tambahan.

Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Apdal [Semporna]: Terima kasih Dato' Speaker, terima kasih Yang Berhormat Menteri menjelaskan.

Terima kasih atas *engagement* dengan kerajaan negeri, yang telah disebutkan oleh Yang Berhormat, Saya faham, akta ini diluluskan pada 2024 dan kita sedar dan tahu sebagai Ahli Parlimen bahawa jika perlu walaupun dah diluluskan ya dan pelaksanaannya sedang dijalankan.

Tapi kalau kita dalam perjalanan, ada sedikit sebanyak kebimbangan kita. Iaitu— maka saya selaku Ahli Parlimen perlu bersuara di Parlimen kerana saya tidak *engagement* waktu itu. Pasal apa Yang Berhormat Menteri. Pertama, yang saya nak tanya Dato' Speaker tentang kebimbangan saya dari segi *Constitution right,* saya sebutkan di situ.

Keduanya, dari segi saya tahu tidak ada perbelanjaan di peringkat negeri Sabah tapi ketirisan. *Costing is another matter* dan nampaknya kita selaku kerajaan kebiasaan sangat. Kalau kita nak tambah baik, *we create another vehicle, we create another system. Why do we improvise the system* yang sedia ada?

Kuasa imigresen, kalau kita tahu ada *default,* pelaksanaan dia terpincang, kita tambah baik, perbaiki. *Reform is not only we need to do by creating another agency.* Pasal agensi ini kita bimbang sangat ya akan menambah bukan sahaja dari segi kosnya. Satu pertindihan kuasa yang ada. Sekarang ini dahulu pegawai imigresen duduk di Sabah. Kota Kinabalu, Sandakan, *you* sebut Yang Berhormat.

Yang dahulu imigresen, sekarang ini AKPS, *which is* naungan dia dan jawatankuasa dalam akta ini cukup jelas. Apa juga keputusan yang dilaksanakan oleh Ketua Pengarah AKPS mutlak, tak boleh dipersoalkan tapi mereka boleh menjemput siapa-siapa. Ini kebimbangan saya dari segi Akta Imigresen yang ada.

Dari segi Perlembagaan Malaysia *quite clear* bahawa bidang Akta Imigresen ini dijelaskan di situ. Seperti disebut Yang Berhormat tadi yang itu iaitu *restriction of any kind of movement* ya, itu adalah bidang kuasa negeri Sabah dan Sarawak. Itu yang kita bimbang, Perkara 161E Perlembagaan Persekutuan menetapkan bahawa Parlimen ya, Persekutuan tidak boleh meminda hak kemasukan Sabah dan Sarawak tanpa persetujuan ya TYT yang ada, Kerajaan Negeri Sabah yang ada.

Dan di samping itu, kalau kita nampak ini *Immigration Act. Have we amended the Immigration Act? No, you have not amended but doing the job now, AKPS now. There is a tendency, there is a complete,* dari segi— pasal itu bantahan daripada *[Tidak jelas]* pesara imigresen di negeri Sabah itu berlaku dan saya tahu perasaan. Saya tahu keadaan dia tapi kebimbangan saya bidang kuasa Perlembagaan, di mana Perjanjian 63 cukup jelas Dato' Speaker.

Kita melahirkan negara kita, *we were bonded not by race not by religion. We are separated by South China Sea*, Lautan China Selatan cukup jauh. Tapi bagaimana kita membentuk negara Malaysia, cinta negara ini, sehingga kita dapat melahirkan sebuah negara kerana bukan berdasarkan bangsa, bukan berdasarkan agama tapi berdasarkan keperluan, *needs.* Apa keperluan dia?

Termaktub dalam Perjanjian 63 kuasa imigrasi, kuasa tanah yang ada, kuasa-kuasa tertentu, 40 peratus contohnya. Itu di antara perkara yang perlu dilihat. Jangan besok nanti bila berlaku sesuatu, saya bimbang Yang Berhormat Menteri, bukan pasal apa. Berlaku nanti pertindihan, masuk lagi mahkamah ya di antara Kerajaan Persekutuan, di antara kerajaan negeri yang ada tentang berhubung kait dengan Perjanjian 63 dan termasuk seksyen (363) yang di mana *Federal officers* yang ada, *in directly or authority and only in directly through Director of Immigration*.

Kuasa ini termaktub dalam Imigresen. Sekarang ini pentadbiran sahaja dilakukan oleh Kementerian Dalam Negeri, *it's not Constitution amendment* yang ada *then you can imagine.*

■1220

Saya tak nak kan nanti esok selaku Ahli Parlimen juga tak menyuarakan perkara ini fasal *direct power over immigration is vested with the state government of Sabah and Sarawak*. Ini kena *detail out*. Kita tak mahu nanti esok orang masuk, barangan masuk ke negeri Sabah lepas itu, oh AKPS akan mengumumkan kita ambil tindakan. Nak ambil tindakan, kita kena rujuk TYT. *Time consuming and I can't imagine. That's why line up* di Jabatan Imigresen berlaku kadang-kadang kita perlu lihat. Kalaupun ada di *form* yang ada, tambah baik kerana kita belanja banyak sangat

dari segi kos di peningkatan kos yang ada. Imigresen ada, kalau masalah laut, tentera laut ada. Masalah darat ada, *income tax* ada, kastam ada.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat. Pendekkan soalan.

Datuk Seri Panglima Haji Mohd Shafie bin Apdal [Semporna]: *So,* Yang Berhormat saya bimbang satu Perlembagaan yang saya soal tadi tu ya, terkandung di situ. Saya tidak mahu nanti perkara ini, keduanya kerana ini merupakan seperti yang saya sebutkan tadi *administrative* dan ini akan meningkatkan kos lagi satu bab. Saya tahu kalau AKPS diwujudkan, satu jabatan, imigresen satu jabatan lagi. Terima kasih banyak.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Menteri.

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Terima kasih Semporna. Tujuh minit soalan tambahan dia ya.

Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: *[Bangun]*

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Dia begini, keprihatinan Yang Berhormat tentang apakah Kerajaan Persekutuan akan menghormati hak-hak negeri Sabah dan Sarawak seperti termaktub dalam Perlembagaan. Jawapannya, ya. Kita sudah pun mengulangi untuk ke sekian kalinya. Kalau ini tak lepas, tak mungkin rang undang-undang dapat kita bentang sehingga kita luluskan. Sebab proses itu telah pun kita lepasi.

Maka ia nya bukan soal dasar, ia nya soal operasi saja sekarang ini ya. Dari segi itu, jaminan Perlembagaan itu jelas. Saya pun ulang tadi. Saya tak mahu ulang lagi. Okey, ya? Kemudian dari segi wujud agensi baru. Yang Berhormat, saya tengok *Hansard* Yang Berhormat tadi, pagi tadi saya baca tu *Hansard* Yang Berhormat. Yang Berhormat memberi sokongan penuh sewaktu perbahasan perlu atau tidak AKPS diwujudkan?

Empat justifikasi, pertama, membantu memudahkan *people and goods mobility.* Itu satu. Yang kedua, mengatasi isu integriti. Yang ketiga, meningkatkan kutipan hasil. Yang keempat, tidak boleh bertolak ansur aspek keselamatan.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: *[Bangun]*

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Berbanding sebelum ini, satu pintu masuk dikawal oleh 20 lebih agensi. Kompleks Sultan Abu Bakar. Sembrong tahu. Lama. Kemudian Bangunan Sultan Iskandar. 20 lebih agensi. Sekarang satu agensi sahaja.

Jadi, isu *red tape* kerenah birokrasi, terjawab sudah. Ini kan baru setahun lebih nak membiasakan pelbagai agensi di bawah satu bumbung. Ambil masa. Ada modal yang berjaya. ESSCOM berjaya. Dia menggabungkan banyak agensi. Kemudian, APMM, Agensi Penguatkuasaan Maritim menggabungkan 11, 12 agensi. Sekarang, stabil di bawah satu bumbung. Cantik. Jaga 600,000 kilometer per segi perairan negara.

Jadi sekarang ini, AKPS kita sama-sama luluskan. Sekarang, Kerajaan Negeri Sabah mahu beberapa perkara untuk diberikan pertimbangan supaya operasinya lebih lancar tanpa kita *encroach* bidang kuasa Kerajaan Negeri Sabah, okey. Sarawak kita tak ada masalah. Jadi, Yang Berhormat nama pun undang-undang. Undang-undang ni suatu yang dinamik.

Waktu kita buat dulu, kita merasakan itu yang terbaik. Tapi, setelah menerima maklum balas, ada keperluan untuk kita tengok balik. Ya, kita maklumkan kepada Kerajaan Negeri Sabah sebut di mana lagi perkara yang boleh kita tokok tambah sehingga membolehkan Kerajaan Negeri Sabah ikut serta dari segi pelaksanaan AKPS bagi memenuhi tujuan-tujuan yang kita sedia maklum, okey. Jadi, saya tak menolak bahawa ada keperluan untuk kita meminda beberapa perkara di dalam akta induk kita. Tak ada masalah bab itu.

So, jaminan Perlembagaan Persekutuan tentang hak Sabah, Sarawak tetap terjaga. Kemudian pembahagian bidang kuasa agensi Persekutuan dan agensi negeri kita tak masuk bab itu. Misalnya, kawalan ke atas pintu masuk sempadan Sabah melibatkan kuasa Jabatan PERHILITAN, Jabatan Pertanian. Silakan, dia terus macam biasa. Kita tak kacau bab itu. Yang ketiga, seksyen 9 Yang Berhormat sebut tadi. Dia ada kuasa untuk menguatkuasakan sesuai dengan undang-undang negeri. Silakan. Berakhir pendakwaan. Silakan. Yang tu pun kita tak ganggu. *So*, ada *clarity* bab itu.

Dalam pada itu, negeri Sabah merasakan bahawa ada satu dua perkara lagi dan ini sekarang sedang kita jernihkan di antara Kerajaan Persekutuan melalui KDN dan Kerajaan Negeri Sabah. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih, Yang Berhormat. Silakan, Yang Berhormat Kota Bharu.

Datuk Seri Takiyuddin bin Hassan [Kota Bharu]: Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua. Terima kasih, Yang Berhormat Menteri. Saya meneliti jawapan yang diberikan oleh Menteri dengan penuh tekun dan minat. Yang tuntas itu dan saya juga

respect perkara yang dibangkitkan oleh kekanda saya daripada Semporna mengenai kemungkinan pertindihan peruntukan Perlembagaan undang-undang.

Pada umumnya, saya mengatakan bahawa agensi AKPS ini telah memain peranan yang cukup penting mengawal sempadan kita dan membanteras penyeludupan dan sebagainya. Itu satu yang perlu kita banggakan. Namun, saya melihat bahawa anggota dan pegawai AKPS ni mengalami dua ancaman. Melihat insiden tembak komander AKPS di Bukit Hitam, itu satu perkara yang bukan boleh kita pandang ringan. Pada bulan Februari 2026 dan Ketua Pengarah AKPS sendiri menyatakan bahawa antara kekangan yang melibatkan ancaman pegawai ni ialah antaranya pegawai AKPS ini tidak dibekalkan dengan senjata api. Tidak ada jaket kalis peluru dan seumpamanya.

Jadi, saya nak tahu yang pertamanya, apakah tindakan yang telah diambil oleh pihak kerajaan dalam hal ini? Dan yang keduanya, ancaman kepada AKPS ini ialah ancaman integriti. Mereka bertugas di sempadan. Ancaman rasuah ataupun ugutan. Intimidasi daripada pihak penyeludup, pihak kartel-kartel dan sebagainya. Apa pula langkah kerajaan untuk mengelak daripada pegawai-pegawai kita ni terjerumus secara tidak boleh dielakkan dalam ancaman ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan, Yang Berhormat Menteri.

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Terima kasih, Kota Bharu. Kota Bharu ingin tahu selepas insiden di Bukit Hitam tempoh hari, bulan puasa.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: *[Bangun]*

Datuk Seri Saifuddin Nasution bin Ismail: Apakah langkah susulan kita buat? Saya menulis kepada Yang Amat Berhormat Perdana Menteri tentang keperluan untuk AKPS dilengkapkan dengan persenjataan yang diperlukan. Ingat ya, AKPS dia ada beberapa agensi di bawahnya.

Yang belum adapun kemahiran untuk menggunakan senjata api. Kalau dia merupakan segmen polis itu dia biasa lah. Tapi kalau Kementerian Kesihatan, doktor yang juga di bawah komponen dia tak ada skil itu. Tapi apa pun saya telah menulis dan Perdana Menteri telah pun memberi kelulusan serta-merta dengan peruntukan RM22 juta untuk keperluan melengkapkan AKPS dengan persenjataan yang difikirkan munasabah, sesuai dengan tugasan mereka di sempadan.

Baik, menangani isu integriti. Makanya saya sebut tadi Yang Berhormat, isu integriti seumpama tarikan melakukan rasuah selalunya terkait dengan proses yang lama. *Red tape* dan kerenah birokrasi. Jadi, kalau kawalan sempadan tu memerlukan

20 lebih agensi kerajaan yang terlibat lepas satu, satu. Lepas satu, satu. Itu antara yang merupakan faktor yang mendorong kepada perlakuan yang dimaksudkan.

Tapi kalau tinggal satu saja agensi, yang namanya AKPS kita boleh mengurangkan kerenah birokrasi dan dia mampu untuk menjadi formula yang paling baik bagi mengurangkan kerenah ataupun tarikan kepada isu-isu rasuah yang terkait dengan integriti. Jadi, kita ada dua pertimbangan di situ. Jadi, buat masa sekarang kerjaan berpendapat bahawa kerenah *red tape* dan birokrasi boleh diatasi dengan kita mengecilkan bidang kuasa puluhan agensi untuk mengawal pintu masuk. Dengan hanya di bawah satu *command,* ya. Itu satu.

Kita beri ruang AKPS untuk beroperasi tapi setahun pertama operasinya itu. Ada kes menahan kes penyeludupan dadah di Lapangan Terbang Pulau Pinang. Destinasi ke Singapura. Puluhan juta. Tangkapan ataupun penahanan barang-barang yang memasuki negara kita melalui jalan penyeludupan yang dapat mereka sekat. Di pintu masuk pelabuhan misalnya, dengan pelbagai kerjasama agensi lain dari segi operasinya. Kontena-kontena yang masuk dengan *e-waste* dan segala macam barang terlarang. Itu juga sekarang di bawah Pelabuhan Klang di bawah seliaan AKPS punya komander dan banyak cerita *success stories,* cerita kejayaan dalam tempoh setahun.

Maka, saya fikir apakah ia satu keputusan yang betul mewujudkan AKPS di samping mengambil maklum kebimbangan pertindihan fungsi.

■1230

Saya yakin ia nya satu keputusan yang betul. Apakah AKPS sekarang menuju kepada arah tuju yang betul? *Are they moving towards the right direction? The answer is yes. Capital letter and bold*. Jadi saya fikir ada keperluan untuk memindanya untuk *address* ataupun menguruskan soal keprihatinan beberapa pihak *stakeholders* yang lain. Ada keperluan atau tidak? Ya, ada. Kita akan lakukan apa saja. Asal hasil akhirnya adalah memenuhi matlamat AKPS itu diwujudkan. Terima kasih.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: Tuan Speaker. Tuan Speaker. Soalan Semporna nombor 5 ada kaitan dengan soalan Tuaran 92.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: Ada kaitan. Tapi yang ini tidak dijawab.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: Dia benda yang sama.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: Ya.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Kekangan masa dan saya akan ke soalan yang terakhir.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: Ya.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Saya mencadangkan Yang Berhormat menulis kepada kementerian yang berkaitan ya.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: Ini senang saja. Jawapan itu Tuan Yang di-Pertua. Menteri dah jawab. Adakah— soalan Tuaran ini senang saja.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: Adakah pihak kementerian telah mendapat *consent*...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Saya.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: ...Daripada Kerajaan Sabah semasa membuat...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: ...Rang udang-undang ini terlebih dahulu. Ada kaitan. *[Pembesar suara dimatikan]*

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Arahan saya senang saja Yang Berhormat.

Seorang Ahli: Duduk sajalah.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Duduk. Terima kasih. Baik.

Yang Berhormat, saya ke soalan yang terakhir untuk sesi jawapan lisan. Dipersilakan Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa, Yang Berhormat Tampin.

Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

Negeri Sembilan Darul Khusus,
Adat Perpatih Minangkabau;

Usah terkilan dek desas-desus,
Bijak bertatih dek rindu mengimbau.

Soalan Tampin, nombor 6.

6. Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin] minta Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam menyatakan jumlah kemalangan dan kematian akibat aktiviti pendakian yang telah direkodkan dalam tempoh lima tahun kebelakangan ini serta usaha yang sedang digerakkan di peringkat kementerian agar dapat mewujudkan suatu piawaian keselamatan nasional bagi semua laluan pendakian di seluruh negara.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Menteri Sumber Asli dan Lestari Alam. Silakan untuk menjawab.

Timbalan Menteri Sumber Asli dan Kelestarian Alam [Tuan Syed Ibrahim bin Syed Noh]: Terima kasih Dato' Timbalan Yang di-Pertua. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Salam Malaysia MADANI. Tak sempat nak jawab pantun sebab masa dah kurang. Jadi, saya terus pergi kepada jawapan.

Tuan Yang di-Pertua, ini kira soalan kali pertama dalam sidang tentang aktiviti pendakian. Sebelum ini tidak ada soalan kepada kementerian berkenaan dengan aktiviti pendakian. *So*, saya ucap terima kasih kepada Yang Berhormat Tampin atas keprihatinan.

Di peringkat Kementerian Sumber Asli dan Kelestarian Alam, menerusi Jabatan Perhutanan Semenanjung Malaysia (JPSM) serta Jabatan Perlindungan Hidupan Liar dan Taman Negara (PERHILITAN) Semenanjung Malaysia. Kita memandang serius aspek keselamatan rekreasi hutan dan aktiviti pendakian di seluruh negara.

Berdasarkan rekod Jabatan Bomba dan Penyelamat Malaysia bagi tempoh 2021 hingga 2025, sebanyak 1,059 kes kemalangan dilaporkan di peringkat kebangsaan yang mencatatkan 63 kes kematian dan 87 kes kecederaan. Bagi memastikan aktiviti rekreasi di Hutan Simpanan Kekal (HSK) diurus secara sistematik. JPSM dengan sokongan pembiayaan daripada UNDP, United Nations Development Programme telah membangunkan garis panduan kebangsaan penilaian dan pengurusan risiko gunung ataupun *Mountain Guide Risk Assessment and Management Guideline* ataupun singkatannya MoGRAM yang dijadikan sebagai rujukan teknikal, mitigasi risiko dan pengurusan kapasiti laluan pendakian.

Selain itu, JPSM juga mewajibkan khidmat Malim Gunung Perhutanan (MGP) di 189 kawasan pendakian yang berisiko tinggi. MGP yang berperanan sebagai

jurupandu arah yang bertauliah turut menyokong aspek keselamatan pendaki tindak balas kecemasan serta pematuhan kepada amalan pendakian. Sehingga kini seramai 2,322 orang daripada komuniti setempat termasuk masyarakat orang asli telah ditauliahkan sebagai MGP melalui Program Pembangunan Kemahiran MGP.

Kawasan perlindungan di bawah seliaan Jabatan PERHILITAN pula memberi fokus kepada penerapan standard antarabangsa Sistem Pengurusan Keselamatan Kembara Pelancongan ISO 21101:2014 iaitu Adventure Tourism Safety Management Systems. Piawaian ini diguna pakai untuk kita strukturkan mekanisme pengurusan risiko tahap kecekapan kakitangan, prosedur tindakan kecemasan serta penyelenggaraan peralatan dan fasiliti. Langkah ini disokong dengan penguatkuasaan SOP ya, pendaftaran dan permit masuk di pejabat Taman Negara yang berkaitan bagi tujuan rekod keselamatan dan kawalan had tampung aktiviti.

Mekanisme mitigasi risiko ini diperkukuhkan lagi dengan mewajibkan saringan kesihatan awal pendaki melalui perakuan kesihatan untuk memastikan tahap fizikal mereka bersesuaian dengan gred kesukaran rintis ataupun trek pendakian yang diterokai. Di samping itu, penguatkuasaan khidmat pemandu pelancong alam semula jadi bertauliah, taklimat keselamatan mandatori, program latihan kesedaran awam kepada penggiat pelancongan serta penutupan sementara laluan semasa musim Monsun Timur Laut ataupun musim hujan turut dilaksanakan secara berterusan.

Komitmen ini juga terus diperkukuhkan menerusi kerjasama strategik bersama Polis Diraja Malaysia, Jabatan Bomba dan Penyelamat Malaysia, Jabatan Standard Malaysia, Kementerian Pelancongan Seni dan Budaya (MOTAC) dan juga para penggiat industri untuk memupuk kesedaran dan tanggungjawab bersama supaya ekosistem pendakian negara kekal selamat dan lestari. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Sebentar Yang Berhormat. Yang Berhormat Jelebu dan Yang Berhormat Sembrong. Yang Berhormat Tampin, silakan.

Dato' Mohd Isam bin Mohd Isa [Tampin]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua. Sebelum itu, saya nak mengalu-alukan kehadiran guru-guru dan pelajar-pelajar SMK St. Andrew Bakri ke Dewan Rakyat. *[Tepuk]* Ke belakang. Terima kasih Yang Berhormat Timbalan Menteri.

Kebelakangan ini, trend *hiking* ataupun mendaki sedang meningkat dengan mendadak. Hal ini juga telah menyebabkan berlakunya lonjakan kes pendaki sesat. Soalan saya, adakah kementerian bercadang untuk membangunkan satu sistem log

pendaftaran pendakian secara digital bagi memantau aktiviti pendakian secara sistematik. Dan adakah kementerian memikirkan untuk menambah baik kemahiran serta kebajikan malim gunung bagi mengelak daripada kejadian yang tidak diingini berulang? Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan Yang Berhormat Menteri untuk menjawab.

Tuan Syed Ibrahim bin Syed Noh: Terima kasih Dato' Timbalan Yang di-Pertua. Terima kasih Tampin atas soalan tambahan tadi.

Benar. Kita lihat bahawa pada kebelakangan ini memang trend *hiking* atau mendaki itu sedang meningkat dengan mendadak. Mungkin ada di kalangan Ahli Parlimen kita pun juga sama ya terlibat dalam *hiking, trailing* dan sebagainya yang saya fikir, kami fikir adalah suatu yang baik tapi pada masa yang sama mesti ada kaedah-kaedah kawalan keselamatan kerana *safety first*. Itu *safety first* adalah sangat penting.

Dato' Timbalan Yang di-Pertua, pada masa ini, aktiviti pendakian dari segi pendaftarannya terutama di kawasan hutan simpan kekal, kita laksanakan sama ada secara manual atau melalui platform dalam talian yang diuruskan oleh Jabatan Perhutanan Negeri. Perkara ini selaras dengan bidang kuasa kerajaan negeri yang bertanggungjawab untuk mengeluarkan permit, memasuki hutan simpan kekal.

Kementerian berpandangan bahawa cadangan untuk mewujudkan satu sistem log pendaftaran pendakian secara digital di peringkat nasional adalah satu inisiatif yang berpotensi untuk kita memperkukuhkan aspek keselamatan, pemantauan dan pengurusan aktiviti pendakian. Sistem sedemikian boleh membantu dalam merekod pergerakan pendaki secara lebih sistematik, mempercepatkan proses pengesanan sekiranya berlaku kecemasan serta menyokong pelaksanaan operasi mencari dan menyelamat (SAR) dengan lebih berkesan.

Untuk makluman Ahli-ahli Dewan juga, pada masa yang sama, kementerian melalui JPSM, Jabatan perhutanan Semenanjung Malaysia dengan kerjasama Agensi Angkasa Malaysia (MYSA) sedang membangunkan sistem pengurusan trek pendakian. Sistem pengurusan trek pendakian yang berasaskan teknologi *geospatial*, Sistem Maklumat Geografi (GIS) dan penderiaan jauh (*remote sensing*). Sistem ini akan menyokong pemetaan dan pemantauan laluan pendakian, pengurusan maklumat trek secara berpusat serta meningkatkan keupayaan operasi SAR melalui analisis *spatial* yang lebih tepat dan komprehensif.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: *[Bangun]*

Tuan Syed Ibrahim bin Syed Noh: Berhubung aspek kemahiran dan kebajikan malim gunung atau pemandu pelancong alam semula jadi, kementerian sememangnya memberi perhatian serius kerana mereka merupakan barisan hadapan dalam memastikan keselamatan pendaki. Ada pelbagai program yang dilaksanakan. Program latihan persijilan yang dilakukan secara berkala yang meliputi aspek-aspek keselamatan pendakian, pengurusan risiko, pertolongan cemas, ikhtiar hidup serta kemahiran mencari dan menyelamat.

Selain itu, kementerian juga sentiasa bekerjasama dengan pihak berkepentingan termasuk kerajaan negeri untuk memastikan supaya kita meneliti langkah-langkah penambahbaikan.

■1240

Selain daripada kerajaan negeri, persatuan-persatuan juga kita lakukan kerjasama. Kita lihat dari segi penambahbaikan kebajikan, kompetensi, profesionalisme malim gunung agar peranan mereka ini terus diperkasakan selaras dengan peningkatan aktiviti pendakian dan ekopelancongan negara. Dan pendekatan ini penting untuk kita memastikan keselamatan pendaki terus dipertingkatkan di samping kita mengurangkan risiko kejadian tidak diingini daripada berulang pada masa hadapan.

Suka saya sebutkan di sini, Dato' Timbalan Yang di-Pertua. Sebenarnya, kita faham ada trend yang meningkat sekarang untuk melaksanakan aktiviti rekreasi di gunung. Dan ini tidak boleh terlampau juga disekat dengan pelbagai cara. Tetapi amat penting sebagaimana yang saya sebut pada awal tadi, *safety first.* Kerana sudah ada insiden yang berlaku, di mana ada yang hilang, kemudian ditemui, ada yang hilang tidak dijumpai, ada yang hilang ditemui meninggal.

Jadi, perkara-perkara macam ini memang diambil serius oleh pihak kementerian dan sudah tentu kita mohon kerjasama daripada semua pihak. Sama ada daripada pihak agensi-agensi yang terlibat, mahupun daripada persatuan-persatuan dan individu-individu yang gemar untuk mendaki tapi ambillah langkah-langkah pencegahan yang lebih awal. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Menteri. Satu perkara lagi. Mungkin boleh libatkan sumber manusia tempatan. Insiden di Perak itu, di Tapah tu. Kalau katakan orang asli yang terlibat untuk menyelesaikan itu sebagai malim gunung, fikir-fikirkanlah ya.

Berikut, saya persilakan. Silakan, Yang Berhormat Temerloh.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: Terima kasih Speaker. Soalan tambahan saya adalah, adakah kementerian mempunyai pelan khusus bagi mengimbangi pembangunan sektor pelancongan pendakian dengan usaha pemuliharaan biodiversiti di kawasan gunung? Dan adakah kerajaan bercadang memperkenalkan mekanisme kuota atau permit yang lebih ketat bagi melindungi biodiversiti dan mengurangkan impak terhadap kawasan sensitif alam sekitar? Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Silakan, Yang Berhormat Menteri.

Tuan Syed Ibrahim bin Syed Noh: Terima kasih atas soalan Yang Berhormat Temerloh. Dari segi keseimbangan antara pembangunan dan juga dengan pemuliharaan hutan, ini adalah perkara yang diberikan penekanan oleh pihak kementerian.

Benar, kita memberikan kebenaran supaya diadakan *hiking* kerana ia nya juga sebenarnya dari segi memelihara biodiversiti, menerima ataupun melihat nikmat daripada alam. Itu satu perkara yang saya rasa juga tidak kurang pentingnya. Sangat penting juga. Tapi pada masa yang sama, balik kepada asalnya ialah kita mahu melihat tentang keselamatan. Dan oleh kerana itu, di peringkat kementerian, di peringkat agensi-agensi yang berkenaan, mesti ada kaedah-kaedah untuk memastikan adanya pertimbangan berat yang diberikan kepada piawaian-piawaian yang disebutkan.

So, sebagaimana juga dalam akta-akta yang kita telah ada berkenaan dengan biodiversiti, penjagaan, itu semua adalah perkara-perkara yang mesti diambil berat oleh semua agensi-agensi mahupun oleh persatuan-persatuan. Saya harap, *insya-Allah* apabila adanya perkara-perkara yang insiden berlaku begini, ia nya ada memberi beberapa pengajaran pentinglah.

Yang pertama ialah *safety first* tapi yang kedua juga adalah untuk menghargai alam. Dan yang ketiga, untuk sama-sama ambil tanggungjawab untuk melakukan aktiviti-aktiviti yang lebih lestari. Dan *insya-Allah,* apabila kita ada pengenalan yang lebih baik, penerangan yang lebih baik, maka kemampuan ini dapat juga dilaksanakan oleh semua pihak dan boleh menjamin kelestarian alam, di samping untuk memastikan supaya kita menjaga keselamatan. Terima kasih Yang Berhormat Temerloh.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat- Yang Berhormat, sekarang tamatlah sesi untuk waktu pertanyaan-pertanyaan bagi jawapan lisan.

[Sesi Pertanyaan-pertanyaan bagi Jawab Lisan tamat]

RANG UNDANG-UNDANG DIBAWA KE DALAM MESYUARAT

RANG UNDANG-UNDANG PENJARA (PINDAAN) 2026

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Penjara 1995 dan untuk mengadakan peruntukkan bagi perkara yang berkaitan; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Timbalan Menteri Dalam Negeri [Datuk Seri Dr. Shamsul Anuar bin Haji Nasarah]; dibaca kali yang pertama, akan dibaca kali yang kedua dan ketiga pada Mesyuarat yang sama.

RANG UNDANG-UNDANG PERSAINGAN (PINDAAN) 2026

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Persaingan 2010; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup [Datuk Armizan bin Mohd Ali]; dibaca kali yang pertama; akan dibaca kali yang kedua pada Mesyuarat kali ini.

RANG UNDANG-UNDANG SURUHANJAYA PERSAINGAN (PINDAAN) 2026

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Suruhanjaya Persaingan 2010; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Menteri Perdagangan Dalam Negeri dan Kos Sara Hidup [Datuk Armizan bin Mohd Ali]; dibaca kali yang pertama; akan dibaca kali yang kedua juga pada Mesyuarat kali ini.

RANG UNDANG-UNDANG KESALAHAN-KESALAHAN SEKSUAL TERHADAP KANAK-KANAK (PINDAAN) 2026

Bacaan Kali Yang Pertama

Rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Kesalahan-kesalahan Seksual Terhadap Kanak-kanak 2017; dibawa ke dalam Mesyuarat oleh Menteri di Jabatan Perdana Menteri (Undang-undang dan Reformasi Institusi) [Dato' Sri Azalina binti Othman Said]; dibaca kali yang pertama; akan dibaca kali yang kedua pada Mesyuarat kali ini.

RANG UNDANG-UNDANG

RANG UNDANG-UNDANG PENGANGKUTAN JALAN (PINDAAN) 2026

Bacaan Kali Yang Kedua dan Ketiga

12.46 tgh.

Menteri Pengangkutan [Tuan Loke Siew Fook]: Tuan Yang di-Pertua, rang undang-undang ini bertujuan meminda Akta Pengangkutan Jalan 1987 ataupun Akta 333 bagi memperkukuh kerangka perundangan pengangkutan jalan negara supaya lebih selaras dengan perkembangan semasa, khususnya dari aspek pendigitalan perkhidmatan JPJ, penguatkuasaan jalan raya, keselamatan kenderaan, kawalan kenderaan motor asing, perlindungan pengguna jalan raya serta penambahbaikan terhadap beberapa peruntukan sedia ada.

Akta 333 merupakan antara undang-undang utama yang menjadi asas kepada pengurusan, pengawalseliaan dan penguatkuasaan jalan raya di negara kita. Namun, realiti pengangkutan jalan pada hari ini telah banyak berubah. Perkhidmatan JPJ semakin digital, corak mobiliti rakyat semakin pelbagai dan penguatkuasaan kini semakin bergantung kepada data, kamera serta sistem automasi.

Pada masa yang sama, kita turut berdepan dengan pelbagai cabaran dalam aspek penguatkuasaan dan kawal selia yang memerlukan perhatian berterusan, termasuk isu lumba haram, kegiatan tonto, penggunaan *micromobility*, perkembangan teknologi kenderaan elektrik, pematuhan kenderaan asing/rentas sempadan, pemalsuan dokumen kenderaan serta keselamatan kenderaan motor dan komponennya.

Oleh itu, pindaan ini bukan sekadar perubahan kepada peruntukan undang-undang. Sebaliknya, ia merupakan usaha Kerajaan MADANI untuk memastikan undang-undang jalan raya negara sentiasa selaras dengan keperluan semasa, lebih jelas, lebih praktikal dan mampu menangani cabaran yang dihadapi pada hari ni.

Tuan Yang di-Pertua, prinsip kerajaan dalam pindaan ini adalah jelas iaitu tegas terhadap kesalahan yang boleh menjejaskan keselamatan jalan raya tetapi pada masa yang sama, memudahkan urusan rakyat. Kita mahu undang-undang memberi tumpuan kepada kesalahan yang benar-benar berisiko sambil meningkatkan kecekapan perkhidmatan JPJ melalui pendigitalan, penyampaian perkhidmatan yang lebih baik dan penguatkuasaan yang adil.

Secara keseluruhannya, rang undang-undang ini mengandungi 42 fasal pindaan yang boleh dirumuskan kepada beberapa tumpuan utama.

(i) pendigitalan perkhidmatan teras JPJ dan penggunaan dokumen serta notis secara elektronik;

(ii) pengukuhan penguatkuasaan terhadap kesalahan serius, kesalahan yang kerap berlaku;

(iii) perwujudan peruntukan baru bagi menangani isu lumba haram, tonto, *micromobility* dan akauntabiliti pemunya kenderaan;

(iv) kawal selia kenderaan elektrik, kenderaan khas, kenderaan yang diubahsuai, kenderaan motor asing dan kenderaan rentas sempadan; dan

(v) mengemas kini peruntukan berkaitan kuasa Menteri dan pihak berkuasa berkaitan bagi memastikan pelaksanaan dasar, kawal selia, tatacara dan penetapan fi dapat dilaksanakan dengan lebih jelas dan teratur.

Tuan Yang di-Pertua, fasal 1 bertujuan memperuntukkan tajuk ringkas akta ini dan menetapkan bahawa akta ini hendaklah mula berkuat kuasa pada tarikh yang ditetapkan oleh Menteri melalui pemberitahuan dalam warta.

Fasal 2 bertujuan meminda seksyen 2 *[Akta 333]* bagi memansuhkan beberapa takrif baru dan memperkemas takrif sedia ada. Antaranya, termasuk takrif kawasan pengisytiharan, mesej elektronik dan sistem memproses maklumat. Pindaan ini penting bagi menyokong pelaksanaan urus niaga JPJ secara digital dan membolehkan lesen kenderaan motor, lesen memandu serta lesen vokasional dikeluarkan dalam apa-apa bentuk, termasuk bentuk digital.

Fasal ini memperluaskan takrif jalan bagi maksud kesalahan tertentu supaya turut meliputi tempat letak kereta. Ini mengambil kira keadaan di mana terdapat kenderaan yang ditinggalkan atau diletakkan secara tidak bertanggungjawab sehingga menyusahkan, membahayakan atau menghalang pengguna jalan raya lain.

■1250

Fasal 3 bertujuan meminda seksyen 4A, bagi memperjelaskan kuasa pegawai polis dan pegawai pengangkutan jalan untuk menjalankan kewajipan mengiringi, mengawal dan mengubah haluan mana-mana lalu lintas. Pindaan ini diperlukan supaya tindakan penguatkuasaan, kawalan trafik dan pengurusan pergerakan kenderaan di jalan raya mempunyai asas undang-undang yang jelas.

Fasal 4 adalah pindaan bersifat editorial bagi menyeragamkan penggunaan istilah dalam seksyen 9.

Fasal 5 pula, bertujuan meminda seksyen 10, berhubung pendaftaran kenderaan motor. Bagi kenderaan motor elektrik, pindaan ini memperjelaskan bahawa kenderaan tersebut perlu mempunyai nombor siri kenderaan motor elektrik dan nombor casis yang terang, jelas dan tidak terusik. Ini mengambil kira perkembangan kenderaan elektrik yang tidak mempunyai nombor enjin seperti kenderaan konvensional.

Fasal seterusnya meminda seksyen 6, bagi memberi ruang kepada Menteri untuk membenarkan penggunaan kenderaan motor khas, kenderaan motor jenis khas, kenderaan motor jenis baharu, jenis yang diperbaiki atau jenis yang diubahsuai mengikut apa-apa cara yang ditentukan. Pindaan ini bertujuan menyokong penyelidikan, pembangunan dan pengujian teknologi automotif baru yang semakin berkembang pesat. Di bawah peruntukan sedia ada, kebenaran bagi penggunaan kenderaan khas, kenderaan baru atau kenderaan bagi tujuan pengujian perlu dibuat melalui pemberitahuan dalam warta.

Dalam keadaan teknologi dan spesifikasi kenderaan sentiasa berubah, keperluan untuk mewartakan setiap kebenaran secara berasingan boleh melambatkan proses pengujian dan inovasi, oleh itu pindaan ini dicadangkan bagi membolehkan kebenaran diberikan melalui kaedah yang ditentukan oleh Menteri, tanpa perlu mewartakan setiap kes secara berasingan. Langkah ini akan menjadikan proses kelulusan lebih cekap dan selaras dengan perkembangan teknologi semasa, di samping mengekalkan kawal selia serta keperluan keselamatan yang ditetapkan oleh kerajaan.

Tuan Yang di-Pertua, fasal-fasal berikutnya turut menyentuh penyelarasan kadar denda minimum, penalti dan had kompaun bagi beberapa kesalahan tertentu di bawah Akta 333. Antaranya, termasuk kesalahan tidak memperagakan nombor pendaftaran dengan betul, menggunakan kenderaan tanpa lesen kenderaan motor yang sah, memandu tanpa lesen memandu yang sah, memandu melebihi had laju, gagal menjalani peperiksaan berkala bagi kenderaan tertentu, gagal mematuhi arahan atau isyarat lalu lintas serta beberapa kesalahan lain yang berkaitan pematuhan asas jalan raya.

Dalam hal ini, saya ingin menegaskan bahawa peningkatan daripada RM300 kepada RM500, tidak bermaksud semua pesalah akan dikenakan kompaun RM500 secara automatik. Bagi kesalahan yang boleh dikompaun, pindaan ini menaikkan had maksimum tawaran kompaun, manakala kadar sebenar masih tertakluk kepada jenis kesalahan, tahap keseriusan kesalahan, tempoh penyelesaiaan kompaun serta tatacara yang ditetapkan.

Namun begitu, kerajaan bercadang untuk memberikan tempoh peralihan kepada kesedaran kepada pengguna jalan raya, bahawa perlu ada usaha untuk mengubah sikap supaya lebih berhati-hati di jalan raya.

Sehubungan itu, penguatkuasaan kadar maksimum kompaun baharu ini, dicadang untuk dimulakan pada 1 Januari 2029. Tujuan pindaan ini adalah untuk meningkatkan pematuhan, bukan untuk membebankan rakyat atau meningkatkan kutipan hasil kerajaan. Kesalahan yang sama, tetapi hukumannya disemak semula supaya kekal relevan dan mempunyai kesan pencegahan yang lebih berkesan.

Fasal berkaitan seksyen 16 dan 17 pula, bertujuan memperkenalkan konsep kawalan pengisytiharan bagi lesen kenderaan motor. Melalui pindaan ini, pemilik atau pemohon lesen kenderaan motor perlu diisytiharkan kawasan penggunaan utama kenderaan semasa membuat permohonan atau pembaharuan lesen.

Sekiranya berlaku perubahan kawasan penggunaan, maklumat tersebut hendaklah dimaklumkan kepada JPJ mengikut tatacara yang ditetapkan. Pindaan ini bertujuan memastikan fi lesen kenderaan motor dikenakan berdasarkan kawasan penggunaan sebenar kenderaan. Langkah ini bertujuan untuk meningkatkan ketelusan, mengelakkan ketirisan hasil dan memastikan pelaksanaan sistem pelesenan yang lebih adil dan teratur.

Saya ingin menegaskan bahawa pindaan ini tidak melibatkan kenaikan kadar fi lesen kenderaan motor dan tidak memperkenalkan sebarang fi baru. Tujuannya adalah untuk memastikan fi LKM dikenakan berdasarkan kawasan penggunaan

sebenar kenderaan. Sebagai contoh, jika sesebuah kenderaan digunakan secara tetap di Semenanjung Malaysia, maka fi LKM hendaklah berdasarkan kadar yang ditetapkan bagi Semenanjung.

Begitu juga bagi kenderaan digunakan secara tetap di Sabah, Sarawak, Wilayah Persekutuan Labuan ataupun Pulau Langkawi. Fi LKM hendaklah berdasarkan kadar yang berkuat kuasa di wilayah tersebut. Ini bermaksud kadar LKM yang sedia ada di Sabah dan Sarawak, Wilayah Persekutuan Labuan dan Pulau Langkawi kekal sama bagi kenderaan tersebut digunakan di kawasan tersebut.

Pendekatan ini memastikan sistem pelesenan lebih teratur, adil dan mencerminkan penggunaan sebenar kenderaan. Ini juga bertujuan menangani isu ketirisan hasil kerajaan apabila pembaharuan LKM dibuat di kawasan yang mempunyai kadar fi lebih rendah sedangkan kenderaan tersebut digunakan di kawasan lain.

Fasal berkaitan seksyen 17, turut memberikan kuasa kepada pengarah untuk tidak mengeluarkan lesen kenderaan motor sekiranya butiran pengenalan kenderaan tidak dapat disahkan. Ini termasuk keadaan di mana nombor casis, nombor enjin atau nombor siri kenderaan motor elektrik tidak jelas, rosak atau dipercayai telah diusik, dengan izin *tempered.*

Tuan Yang di-Pertua, pindaan fasal berkaitan seksyen 20 bertujuan menggantikan keperluan memperagakan lesen kenderaan motor kepada kewajipan mengemukakan maklumat lesen kenderaan motor apabila diminta oleh pegawai penguat kuasa. Pindaan ini selaras dengan pelaksanaan pendigitalan perkhidmatan JPJ, di mana maklumat lesen boleh disahkan melalui rekod digital, mesej elektronik atau apa-apa bentuk keterangan lain yang diterima oleh pegawai penguat kuasa.

Ini bermaksud beban pembuktian bahawa LKM atau lesen memandu yang telah tamat tempoh adalah terletak pada pegawai penguat kuasa. Melalui pindaan ini, pengguna jalan raya tidak lagi perlu bergantung sepenuhnya kepada dokumen fizikal atau membuktikan status lesen kenderaan motor, sebaliknya maklumat lesen boleh dikemukakan dalam bentuk digital atau melalui kadar lain yang ditetapkan oleh ketua pengarah.

Pendekatan ini akan memudahkan urusan rakyat serta mampu meningkatkan kecekapan semakan dan penguatkuasaan.

Tuan Yang di-Pertua, fasal berkaitan seksyen 26 bertujuan memperjelaskan bahawa seseorang hanya boleh memandu kenderaan motor sekiranya memiliki lesen memandu yang sah. Pindaan ini turut meningkatkan kadar denda minimum

bagi kesalahan memandu tanpa lesen memandu yang sah. Langkah ini penting kerana lesen memandu membuktikan seseorang telah memenuhi syarat kelayakan dan latihan yang ditetapkan. Tanpa lesen yang sah, risiko kepada keselamatan pengguna jalan raya boleh meningkat.

Fasal berkaitan seksyen 29 bertujuan membolehkan pengarah tidak mengeluarkan lesen memandu, sekiranya pemohon masih mempunyai perkara yang belum diselesaikan di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987, Akta Lembaga Pelesenan Kenderaan Perdagangan atau Akta Pengangkutan Awam Darat 2010. Pindaan ini bertujuan memastikan semua kewajipan dan tindakan penguatkuasaan yang berkaitan diselesaikan terlebih dahulu sebelum lesen memandu dikeluarkan.

Selain itu, pindaan seksyen 29 turut memperjelaskan bahawa seseorang yang memperoleh lesen memandu bagi kelas atau kategori kenderaan yang baru, perlu melalui tempoh lesen memandu percubaan bagi kelas atau kategori tersebut. Langkah ini bertujuan memastikan pemandu mempunyai kemahiran, pengalaman dan tahap kompetensi yang mencukupi sebelum diberikan lesen memandu yang penuh bagi kelas kenderaan berkenaan.

Sebagai contoh, seseorang yang telah mempunyai lesen memandu kompeten bagi kereta dan kemudiannya memperolehi lesen bagi kategori kenderaan lain yang memerlukan kelayakan berbeza perlu menjalani tempoh lesen memandu percubaan bagi kategori baru tersebut. Ini bagi memastikan pemandu benar-benar mahir dan memahami keperluan pengendalian kenderaan dalam kategori yang baru, sebelum diberikan lesen penuh.

Fasal berkaitan seksyen 32 pula, bertujuan meningkatkan hukuman terhadap kesalahan memandu semasa hilang kelayakan. Hilang kelayakan merujuk kepada keadaan di mana seseorang tidak dibenarkan memandu, kerana lesen memandunya telah digantung, dibatalkan atau beliau telah dihalang daripada memegang atau mendapatkan lesen memandu oleh mahkamah.

Pindaan ini meningkatkan hukuman penjara daripada tempoh tidak melebihi satu tahun kepada tempoh tidak melebihi tiga tahun. Selain itu denda turut ditingkatkan kepada tidak kurang daripada RM3,000 dan tidak melebihi RM10,000. Peningkatan hukuman ini dicadangkan kerana individu yang memandu ketika sedang hilang kelayakan telah mengingkari larangan yang dikenakan oleh pihak berkuasa atau mahkamah.

Tindakan sedemikian merupakan kesalahan serius dan boleh meningkatkan risiko kepada keselamatan pengguna jalan raya yang lain. Sebagai contoh,

seseorang yang lesen memandunya telah digantung kerana melakukan kesalahan lalu lintas yang serius, tetapi masih memandu di jalan raya boleh dikenakan tindakan di bawah peruntukan ini. Oleh itu, hukuman yang lebih tegas diperlukan bagi menggalakkan pematuhan terhadap undang-undang dan mengurangkan risiko kemalangan.

Tuan Yang di-Pertua, antara pindaan penting dalam rang undang-undang ini ialah perwujudan seksyen baru 42A yang memperuntukkan kesalahan berlumba atau menduga kelajuan di jalan. Pada masa ini tindakan terhadap aktiviti lumba haram, lazimnya diambil di bawah peruntukan pemanduan berbahaya.

Walau bagaimanapun, peruntukan tersebut tidak memperuntukkan secara khusus kesalahan berlumba atau menduga kelajuan. Keadaan ini boleh menimbulkan cabaran dari sudut penguatkuasaan apabila perbuatan berlumba dapat dikesan tetapi syarat atau unsur yang diperlukan untuk membuktikan kesalahan di bawah peruntukan lain tidak dapat dibuktikan dengan mencukupi. Sehubungan itu, seksyen baru 42A diperkenalkan, bagi menjadikan perbuatan berlumba ataupun menduga kelajuan sebagai satu kesalahan yang khusus di bawah akta ini.

Melalui pindaan ini, tindakan penguatkuasaan boleh diambil terhadap aktiviti tersebut tanpa perlu menunggu sehingga berlakunya kemalangan, kecederaan ataupun kehilangan nyawa.

■1300

Sebagai contoh sekiranya dua atau lebih penunggang motosikal berlumba atau menguji kelajuan sesama sendiri di jalan awam, tindakan boleh diambil di bawah seksyen ini walaupun tiada kemalangan berlaku. Begitu juga jika sekumpulan pemandu kenderaan bermotor menggunakan jalan awam untuk menguji kelajuan kenderaan secara tidak sah, mereka boleh dikenakan tindakan di bawah peruntukan ini.

Bagi kesalahan pertama, mana-mana orang yang didapati berlumba atau mengambil bahagian dalam menduga kelajuan di jalan boleh— apabila disabitkan, didenda tidak kurang daripada RM2,000 dan tidak lebih daripada RM10,000 atau dipenjarakan selama tempoh tidak melebihi dua tahun atau kedua-duanya.

Bagi sabitan kali kedua atau kali kemudian, hukuman yang lebih berat diperuntukkan iaitu denda tidak kurang daripada RM5,000 dan tidak lebih daripada RM20,000 atau pemenjaraan selama tempoh tidak melebihi lima tahun atau kedua-keduanya.

Pindaan ini bertujuan untuk menghantar mesej yang jelas bahawa jalan raya bukan tempat untuk berlumba. Aktiviti lumba haram dan menduga kelajuan membawa risiko tinggi bukan sahaja kepada pelaku, tetapi juga kepada pengguna jalan raya lain yang tidak bersalah. Oleh itu, peruntukan khusus ini diperkenalkan bagi membolehkan tindakan diambil lebih awal sebelum berlakunya kemalangan ataupun kehilangan nyawa di samping memperkukuh tindakan pencegahan dan penguatkuasaan terhadap aktiviti berisiko tinggi tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, fasal berkaitan seksyen 52 bertujuan membolehkan laporan kemalangan dibuat bukan sahaja di balai polis yang berhampiran tetapi juga melalui apa-apa kaedah lain yang ditetapkan oleh Menteri selepas berunding dengan Menteri Dalam Negeri. Di bawah peruntukan yang sedia ada, pemandu yang terlibat dalam kemalangan dihendaki hadir ke balai polis untuk membuat laporan. Walau bagaimanapun, keperluan ini dalam keadaan tertentu boleh menimbulkan kesukaran khususnya bagi kemalangan kecil yang tidak melibatkan kecederaan serius atau apabila pihak yang terlibat berada jauh dari balai polis.

Sehubungan itu, pindaan ini membuka ruang kepada pelaporan kemalangan melalui kaedah elektronik atau kaedah lain yang ditetapkan oleh kerajaan dari semasa ke semasa. Langkah ini selaras dengan perkembangan teknologi dan agenda pendigitalan perkhidmatan kerajaan.

Sebagai contoh, pada masa hadapan laporan kemalangan kecil mungkin boleh dibuat melalui platform dalam talian atau aplikasi yang ditetapkan tanpa perlu hadir secara fizikal ke balai polis. Ini akan memudahkan urusan orang ramai, menjimatkan masa serta mengurangkan kesesakan di balai polis. Walau bagaimanapun, pindaan ini tidak menghalang laporan kemalangan daripada terus dibuat di mana-mana balai polis.

Di sebaliknya ia menyediakan pilihan kadar pelaporan yang lebih fleksibel dan bersesuaian dengan perkembangan teknologi semasa. Ringkasnya pindaan ini bertujuan memudahkan urusan rakyat, meningkatkan kecekapan penyampaian perkhidmatan dan memastikan proses pelaporan kemalangan dapat dilaksanakan dengan lebih cepat dan mudah tanpa menjejaskan keperluan penguatkuasaan serta rekod rasmi kemalangan.

Fasal berkaitan seksyen 53B bertujuan menutup kelompongan undang-undang berkaitan kesalahan yang dikesan melalui kamera penguatkuasaan. Pada masa ini terdapat keadaan di mana pemunya pendaftar boleh mengelakkan tanggungjawab dengan mendakwa tidak mengetahui identiti atau alamat pemandu

yang menggunakan kenderaan tersebut semasa kesalahan dilakukan. Melalui pindaan ini alasan sedemikian tidak lagi boleh digunakan sekiranya pemunya berdaftar telah menyebabkan atau membenarkan kenderaan itu digunakan sehingga berlakunya kesalahan yang dirakam atau dikesan melalui kamera penguatkuasaan.

Pindaan ini penting bagi memastikan pemunya berdaftar mengambil tanggungjawab yang sewajarnya terhadap penggunaan kenderaan mereka. Prinsip yang dibawa adalah mudah iaitu seseorang yang memiliki atau mengawal penggunaan sesuatu kenderaan tidak boleh melepaskan tanggungjawab begitu sahaja apabila kesalahan dikesan melalui sistem penguatkuasaan.

Sebagai contoh, sekiranya sebuah syarikat pengangkutan membenarkan pemandunya menggunakan kenderaan syarikat dan kenderaan tersebut melakukan kesalahan yang dirakam melalui kamera penguatkuasaan termasuk sistem timbang automatik, syarikat sebagai pemunya berdaftar tidak boleh sekadar menyatakan bahawa mereka tidak mengetahui siapa pemandunya pada ketika itu tanpa mengambil langkah yang munasabah untuk mengenal pasti pengguna kenderaan tersebut.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Yang Berhormat Menteri, waktu rehat.

Tuan Loke Siew Fook: Boleh tak saya...

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Kalau saya teruskan, saya lihat dalam ini kemungkinan lebih daripada setengah jam lagi.

Tuan Loke Siew Fook: Saya kalau boleh sampai 1.15 boleh?

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik, teruskan. 1.15 saya akan berhentikan.

Tuan Loke Siew Fook: Okey. Ringkasnya pindaan ini bertujuan meningkatkan akauntabiliti pemunya kenderaan, memperkukuh keberkesanan penguatkuasaan berasaskan teknologi serta memastikan kesalahan yang dikesan melalui kamera penguatkuasaan dapat ditangani dengan lebih berkesan. Dalam hubungan ini, saya ingin menarik perhatian Dewan yang mulia ini kepada satu insiden tragis pada 7 Oktober 2016 di Pasir Mas, Kelantan.

Ketika itu, seorang pegawai kastam Allahyarhamah Anisah Ali bersama dua rakan sekerja beliau sedang menjalankan operasi membanteras penyeludupan. Kenderaan penguat kuasa yang dinaiki mereka dipercayai sedang mengekori sebuah van yang disyaki membawa rokok seludup sebelum dirempuh dan dihimpit oleh sebuah kenderaan yang dipercayai digunakan oleh tonto iaitu individu yang

membantu sindiket penyeludupan mengelak tindakan penguatkuasaan. Akibat rempuhan tersebut, kenderaan kastam terbabas dan melanggar pokok. Allahyarhamah Anisah Ali mengalami kecederaan parah dan koma sebelum meninggal dunia pada 8 Oktober 2016.

Kes ini bukan sekadar satu tragedi kepada keluarga, tetapi juga menjadi peringatan kepada semua tentang risiko sebenarnya yang dihadapi oleh anggota penguat kuasa di lapangan, khususnya di kawasan sempadan seperti Rantau Panjang dan Pasir Mas. Sebab itu pindaan ini penting bagi memastikan tindakan terhadap kegiatan tonto dapat diperkemas supaya keselamatan pegawai penguat kuasa lebih terjamin dan sindiket yang menghalang tugas penguatkuasaan dapat ditangani dengan lebih tegas.

Bagi mengelakkan perkara ini daripada berulang lagi, rang undang-undang ini memperkenalkan peruntukan baru bagi menangani kegiatan tonto yang selama ini menjadi cabaran kepada agensi penguat kuasa. Kegiatan tonto bukan sekadar menyalurkan maklumat, ia melibatkan perbuatan memantau, mengekori, menghalang dan mengganggu operasi penguatkuasaan.

Selama ini kita boleh mengambil tindakan terhadap pesalah jalan raya tetapi sukar mengambil tindakan terhadap pihak yang membantu pesalah mengelak penguatkuasaan. Pindaan ini bertujuan menutup jurang tersebut supaya operasi penguatkuasaan terhadap kesalahan seperti lebih muatan dan kenderaan tidak patuh syarat dapat dilaksanakan dengan lebih berkesan. Kegiatan tonto menjejaskan keberkesanan penguatkuasaan dan mengancam keselamatan pegawai penguat kuasa. Oleh itu peruntukan khusus ini adalah perlu untuk memastikan tindakan boleh diambil terhadap pihak yang menghalang dan menggagalkan operasi penguatkuasaan.

Di bawah seksyen baru 110B, mana-mana orang yang menghalang, mengganggu, menyerang, mengecam, mengekori kenderaan pegawai penguat kuasa atau menyebarkan maklumat mengenai aktiviti penguatkuasaan boleh dikenakan tindakan. Kesalahan ini boleh dihukum dengan denda tidak kurang daripada RM10,000 dan tidak lebih daripada RM50,000 atau penjara tidak kurang daripada satu tahun dan tidak lebih daripada lima tahun atau kedua-duanya. Kesalahan ini merupakan kesalahan boleh ditangkap.

Tuan Yang di-Pertua, fasal berkaitan dengan seksyen 66 bertujuan memperjelaskan dan mengemas kini peruntukan yang membolehkan Menteri membuat kaedah-kaedah pelaksanaan beberapa perkara di bawah akta ini

antaranya termasuk pengisytiharan, penubuhan dan kawal selia sekolah memandu atau institut latihan memandu. Pendaftaran pihak yang menjalankan *[Tidak jelas]* teknikal dan sebagainya. Pindaan ini membolehkan kawal selia keselamatan kenderaan motor dilaksanakan dengan lebih menyeluruh, termasuk penetapan fi.

Kuasa kawal selia lama telah wujud dalam pelbagai bentuk. Namun peruntukan sedia ada didapati perlu diperjelas dan dikemaskan. Sebagai contoh apabila terdapat model kenderaan baru, komponen baru atau teknologi keselamatan baru diperkenalkan di pasaran, pindaan ini membolehkan keperluan teknikal dan prosedur kelulusan ditetapkan melalui peraturan tanpa perlu meminda akta induk setiap kali.

Fasal berkaitan seksyen 66A bertujuan meningkatkan kadar denda minimum bagi kesalahan gagal mempunyai perakuan pemeriksaan yang sah bagi kenderaan motor tertentu. Pindaan ini melibatkan kenderaan yang wajib menjalani pemeriksaan berkala bagi memastikan kenderaan dalam keadaan selamat untuk digunakan. Pemeriksaan berkala merupakan mekanisme penting untuk memastikan kenderaan sentiasa mematuhi standard keselamatan. Oleh itu, peningkatan kadar denda bertujuan meningkatkan pematuhan dalam kalangan pemilik dan pengendali kenderaan terhadap keperluan pemeriksaan berkala.

Fasal berkaitan seksyen 66H dan 66J bertujuan memperkemas kawal selia kenderaan motor asing yang memasuki Malaysia. Pindaan ini membolehkan Menteri menetapkan perkara berkaitan permit masuk kenderaan motor asing termasuk fi, tempoh sah laku permit dan syarat-syarat yang perlu dipatuhi oleh pemilik atau pengguna kenderaan tersebut.

Selain itu Ketua Pengarah atau pegawai pengangkutan boleh melarang kenderaan motor asing daripada memasuki atau keluar daripada Malaysia sekiranya kenderaan tersebut tidak mempunyai permit masuk yang sah atau masih mempunyai perkara yang belum diselesaikan di bawah undang-undang.

Fasal berkaitan seksyen baru 119C memperluaskan prinsip yang sama kepada kenderaan motor berdaftar Malaysia yang melakukan perjalanan rentas sempadan. Pindaan ini bertujuan memastikan pemilik kenderaan menyelesaikan saman dan kes tertunggak terlebih dahulu sebelum melakukan perjalanan rentas sempadan. Pada masa yang sama, pindaan ini membantu meningkatkan keberkesanan penguatkuasaan serta membendung penyalahgunaan seperti penggunaan kenderaan klon, kenderaan curi dan sebagainya.

Fasal berkaitan seksyen 72 bertujuan memperjelaskan kuasa berkaitan pengalihan dan penahanan kenderaan yang melanggar peraturan tempat letak kereta. Walaupun kuasa untuk mengalihkan kenderaan yang sedia ada diperuntukkan, peruntukan sedia ada tidak memperincikan dengan jelas tatacara pengalihan tanggungan risiko serta *fee* yang berkaitan. Keadaan ini menimbulkan kekeliruan. Melalui pindaan ini kenderaan yang melanggar peraturan parkir atau menghalang lalu lintas boleh dialihkan ke tempat lain atau atas risiko pemunya kenderaan.

■1310

Kenderaan tersebut juga boleh ditahan sehingga fi ditetapkan dijelaskan. Pindaan ini bertujuan memastikan tindakan penguatkuasaan dapat dilaksanakan dengan lebih teratur dan berkesan.

Tuan Yang di-Pertua, fasal berkaitan dengan seksyen 76A dan 79 menyentuh kesalahan berkaitan belok kiri dibenarkan, arahan pegawai penguatkuasaan serta isyarat lalu lintas. Pindaan ini menaikkan kadar denda minimum bagi meningkatkan tahap pematuhan terhadap peraturan asas lalu lintas. Kegagalan mematuhi lampu isyarat, arahan pegawai atau peraturan di persimpangan bukan kesalahan kecil. Justeru itu, kesalahan ini boleh menyebabkan kemalangan serius di kawasan bandar, sekolah dan sebagainya.

Fasal berkaitan seksyen 102 meningkatkan kadar penalti terhadap kegagalan penanggung insurans memaklumkan kepada pengarah apabila sesuatu polisi dikeluarkan, dibatalkan, dipindahkan ataupun diubah.

Fasal berkaitan seksyen 108 pula bertujuan meningkatkan hukuman bagi kesalahan pernyataan palsu atau memalsukan rekod pendaftar perakuan. Kesalahan ini serius kerana boleh melibatkan penipuan dokumen, kenderaan klon dan sebagainya. Bagi kesalahan tersebut, hukuman dicadangkan dipertingkatkan dengan denda yang lebih tinggi dan tempoh pemenjaraan yang lebih berat. Ini kerana pemalsuan dokumen adalah satu kesalahan yang serius.

Bagi memperlihatkan kerajaan serius terhadap kesalahan ini, hukuman di bawah seksyen 108 turut dipertingkatkan. Bagi pernyataan palsu tertentu, hukuman dinaikkan kepada denda tidak kurang daripada RM10,000 dan tidak lebih daripada RM50,000 atau penjara selama tempoh tidak melebihi 10 tahun. Bagi kesalahan pemalsuan rekod tertentu, hukuman dinaikkan kepada denda tidak kurang daripada RM10,000 dan tidak lebih daripada RM200,000 atau penjara tidak kurang daripada satu tahun dan tidak lebih daripada 10 tahun atau kedua-duanya.

Rang undang-undang ini juga meminda beberapa peruntukan sokongan, memperkemaskan aspek pembuktian, penyampaian notis, penalti am, kuasa mengkompaun pindaan meliputi seksyen 117 berhubung tempoh pemeriksaan alat timbang, seksyen 118 penyampaian notis secara elektronik, seksyen 119 berkaitan kesalahan am dan penalti, seksyen 120 berkaitan kuasa mengkompaun serta seksyen 119B berhubung kuasa menolak dan menggantung urusan atau transaksi.

Tuan Yang di-Pertua, seksyen 112 dan 127 memperjelaskan peruntukan kenderaan mikromobiliti. Pada masa ini, penggunaan kenderaan mikromobiliti seperti skuter semakin meluas. Pindaan ini bukan bertujuan mengharamkan penggunaan mikromobiliti sebaliknya bertujuan menyediakan kerangka perundangan yang jelas bagi menguruskan kenderaan yang disita termasuk urusan penahanan, penyimpanan, tuntutan semula dan sebagainya.

Fasal berkaitan seksyen 126 bertujuan memperjelaskan kuasa Menteri untuk memberikan kuasa kepada mana-mana orang menjalankan fungsi di bawah Akta 33 ini. Pindaan ini membolehkan syarat, fi dan penalti ketidakpatuhan ditetapkan dengan lebih jelas.

Saya ingin menjelaskan bahawa pindaan akan dibuat secara berperingkat. Pindaan kali ini adalah berdasarkan perkara yang telah dimuktamadkan dari segi dasar, perundangan dan kebolehlaksanaan. Beberapa perkara lain akan kita bawa kepada pindaan dalam sesi Mesyuarat yang akan datang.

Tuan Yang di-Pertua, ini adalah beberapa ringkasan kepada pindaan yang kita ingin bawa pada hari ini. Saya menjelaskan bahawa tujuan kita membawa pindaan pada kali ini ialah untuk memastikan keselamatan jalan raya lebih terjamin.

Agenda keselamatan jalan raya sepatutnya menjadi agenda nasional. Kemalangan yang melibatkan nyawa manusia berlaku saban hari. Baru pagi tadi, satu lagi kemalangan maut yang melibatkan beberapa lori juga berlaku di kawasan Pulai, dekat Johor Bahru.

Tuan Yang di-Pertua, pada hari ini sempena dengan pindaan akta ini, saya ingin menyatakan satu kes yang telah pun mencuri perhatian dan mendapat pujian dan perhatian daripada ramai rakyat Malaysia. Pada 15 Jun yang lalu, satu tragedi telah pun dielakkan di kawasan berdekatan dengan Ipoh, dari Menora Tunnel menghala ke Ipoh, apabila sebuah bas yang membawa 21 penumpang sedang menuruni bukit, hilang kawalan tetapi oleh kerana tindakan pantas seorang pemandu lori yang telah pun menggunakan badan kenderaannya untuk memberhentikan bas itu maka satu tragedi yang melibatkan 21 nyawa manusia telah pun dielakkan.

Pemandu tersebut boleh dikatakan sebagai wira negara yang telah pun menyelamatkan 21 nyawa manusia.

Tuan Yang di-Pertua, individu tersebut ada hadir bersama kita dalam Dewan yang mulia ini iaitu Saudara Wong Tuck Meng. *[Tepuk]* Saya minta Saudara Wong Tuck Meng bangun supaya penghargaan daripada Dewan Rakyat boleh dirakamkan kepada beliau yang telah pun membantu menyelamatkan 21 nyawa manusia.

Saya juga menyedari bahawa bukan sahaja beliau, tetapi ramai juga *unsung heroes*, ramai wira yang sebenarnya memainkan peranan mereka yang menyelamatkan nyawa orang lain, membantu mengelak— keselamatan, saban hari. Mungkin mereka ini tak dapat liputan media tetapi saya ingin merakamkan penghargaan saya sebagai Menteri Pengangkutan kepada semua mereka yang pernah membantu menyelamatkan nyawa manusia.

Saya berharap contoh-contoh ini dapat memberikan galakan dan motivasi kepada seluruh rakyat Malaysia, bahawa apabila kita melihat sesama kita sebagai rakyat Malaysia, sebagai manusia, kita bantu-membantu, tolong-menolong, kita akan menyelamatkan lebih ramai nyawa manusia.

Jadi, kita harap bahawa contoh ini dapat menjadi pedoman kepada lebih ramai wira-wira yang akan membantu memastikan keselamatan jalan raya dalam negara kita lebih terjamin. Tuan Yang di-Pertua, saya berterima kasih atas masa tambahan yang diberikan. Saya mohon mencadangkan.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Encik Wong, saya bagi pihak— Sila diri. Encik Wong, saya bagi pihak Dewan Rakyat mengucapkan ribuan terima kasih dan tahniah. *[Tepuk]*

Yang Berhormat-Yang Berhormat, memandangkan ini waktu rehat dan kita telah makan lebih masa dalam 16 minit, saya akan— Oh, baik. Nak teruskan menyokong. Kalau ingat saya tadi, saya nak *postpone* selepas 2.30. Baik, ekoran huraian Menteri sebentar tadi, ada Yang Berhormat menyokong?

Timbalan Menteri Pengangkutan [Datuk Haji Hasbi bin Haji Habibollah]: Saya mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Baik. Yang Berhormat-Yang Berhormat, waktu rehat untuk solat dan makan. Jadi, saya tangguh Mesyuarat ke jam 2.30 petang.

[Mengetuk tukul]

[Mesyuarat ditempohkan pada pukul 1.17 tengah hari]

[Mesyuarat disambung semula pada pukul 2.30 petang]

[Timbalan Yang di-Pertua (Puan Alice Lau Kiong Yieng) ***mempengerusikan Mesyuarat]***

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Ahli-ahli Yang Berhormat, masalah di hadapan Majlis ialah rang undang-undang bernama suatu akta untuk meminda Akta Pengangkutan Jalan 1987 dibacakan kali yang kedua sekarang dan terbuka untuk dibahas.

Untuk makluman Ahli-ahli Yang Berhormat, seramai 43 pembahas yang akan membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026. Saya akan mengumumkan seramai 25 pembahas terlebih dahulu. YB Kampar, YB Jerantut, YB Putatan, YB Besut, YB Bentong, YB Pendang, YB Tebrau, YB Kuala Krau, YB Jelutong, YB Merbok, YB Sipitang, YB Machang, YB Padang Besar, YB Tuaran, YB Maran, YB Setiu, YB Bukit Bendera, YB Langkawi, YB Jeli, YB Puncak Borneo, YB Tumpat, YB Arau, YB Shah Alam, YB Kuantan dan YB Padang Serai.

Setiap pembahas diberi masa lapan minit. Saya jemput, Yang Berhormat Kampar tak ada. Saya jemput Yang Berhormat Jerantut dulu.

2.33 ptg.

Tuan Ir. Ts. Haji Khairil Nizam bin Khirudin [Jerantut]: *Bismilllahirrahmanirrahim, Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih kepada Timbalan Yang di-Pertua kerana memberikan Jerantut peluang untuk berbicara dan berbahas berkenaan dengan Rang Undang-undang Akta Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026. *Alhamdulillah*, untuk pengetahuan semua, Jerantut juga terbabit dalam Jawatankuasa Pilihan Khas Parlimen Infrastruktur Pengangkutan dan Komunikasi, yang di mana pihak MOT telah pun membentangkan draf kali pertama untuk diperbahaskan dalam peringkat Jawatankuasa Khas Parlimen.

Dan kita telah pun menyatakan beberapa perkara-perkara yang perlu ditambah baik dan telah pun diletakkan di dalam *blue bill* kita yang boleh kita bahaskan pada hari ini. Jadi Tuan Yang di-Pertua, secara prinsipnya Perikatan Nasional, kita bersetuju dan menyokong usaha kerajaan untuk memperkukuhkan Akta Pengangkutan Jalan 1987. Khususnya dalam aspek kita membanteras lumba haram, tindakan punitif kepada pemandu mabuk ataupun pemandu yang berada di bawah pengaruh dadah ataupun alkohol, memperkemaskan penguatkuasaan,

memperluaskan penggunaan teknologi digital serta mengawal selia pengembangan mikro mobiliti yang semakin pesat.

Namun begitu, sebagai bentuk semak dan imbang yang ada pada pembangkang yang konstruktif, *alhamdulillah* kami di peringkat Perikatan Nasional, kita akan seramai 21 orang akan turut serta dalam perbahasan ini yang rata-ratanya akan menyentuh pelbagai segmen ataupun pelbagai penambahbaikan yang telah dibawa oleh pihak Menteri sebentar tadi.

Tuan Yang di-Pertua, perkara pertama yang ingin saya sentuh adalah berkenaan dengan seksyen baru iaitu seksyen 42A berkenaan dengan isu lumba haram ataupun mat rempit. Fokus saya adalah pada berkenaan pelaksanaan dan penguatkuasaan selepas akta ini diluluskan. Kita boleh menggubal undang-undang yang paling tegas sekalipun tetapi keberkesanannya tetap bergantung kepada kemampuan kementerian untuk melaksanakan dan menguatkuasakannya. Pindaan ini adalah memberikan tumpuan kepada usaha membanteras lumba haram serta memperkukuhkan tindakan terhadap pihak-pihak yang membantu kegiatan tersebut.

Persoalan yang ingin saya bangkitkan ialah kalau kita lihat isu ini, isu yang sudah menjadi pandemik, Tuan Yang di-Pertua. Ada banyak tempat *hot spot* dan saya yakin Tuan Yang di-Pertua pun mungkin ada pengalaman. Kalau tak ada pengalaman, boleh malam minggu pergi ke Gombak. Ada tempat dia, jalan dia dan kawan-kawan kita ini pun dia pandai pilih tempat.

Dia tak ambil tempat-tempat gelap, tak selamat. Dia ambil tempat yang agak terang dan permukaan jalan yang bagus. Jadi saya nak katakan, mereka juga kreatif dan mereka mempunyai sistem komunikasi bersepadu untuk mengelakkan daripada mereka lari daripada kita panggil dalam bahasa muda, *bon.* Polis-polis ataupun penguat kuasa yang ingin melakukan penguatkuasaan.

Jadi, persoalan yang ingin saya bangkitkan kepada pihak kementerian ialah sejauh mana kesiapsiagaan pihak JPJ untuk melaksanakan peruntukan baharu ini kerana pastinya ia melibatkan operasi pada waktu malam dan ia akan melibatkan penambahan masa kerja kepada petugas-petugas kita, penguat kuasa di JPJ. Apakah jumlah pengawal pegawai penguat kuasa sedia ada mencukupi? Apakah kementerian mempunyai perancangan untuk menambah anggota penguat kuasa atau mewujudkan unit khas yang memberi fokus kepada kesalahan berisiko tinggi?

Untuk pengetahuan Tuan Yang di-Pertua, kita pernah bawa isu ini di peringkat kementerian berkenaan dengan sumber tenaga yang ada pada pihak MOT ataupun JPJ sebab kita tengok ada kalanya pihak JPJ melakukan sekatan-sekatan

jalan kerana untuk melihat kesalahan-kesalahan yang berlaku kepada kenderaan ataupun pemandu. Juga dibuat daripada tiga *lane* kepada dua *lane* ataupun satu *lane*.

Jadi, kita beritahu apakah puncanya? Kerana mungkin kurangnya tenaga penguat kuasa. Jadi, kita bawa perkara itu dalam jawatankuasa dan saya ulang sekali lagi, keperluan untuk menambahkan lagi bilangan penguat kuasa sekiranya kita melaksanakan perkara yang terbabit dalam seksyen 42A yang baru ini.

Selain daripada itu, adakah penggunaan teknologi seperti kamera automatik, *automatic number plate recognition* (ANPR) ataupun analitik data melalui IoT ataupun integrasi maklumat antara agensi dan pemantauan digital akan dipertingkatkan bagi memastikan penguatkuasaan yang lebih berkesan?

Saya berpandangan, Tuan Yang di-Pertua, *whole-of-nation approach* perlu dilaksanakan bagi kita membendung masalah ataupun pandemik lumba haram ataupun mat rempit ini kerana tadi kita didengarkan dengan Menteri Dalam Negeri bercerita tentang penggunaan dadah sintetik dan kebanyakannya pada usia 15 ke 39 tahun. *So*, ini masalah yang rentas parti, rentas negeri. Ia adalah masalah rakyat Malaysia. Jadi, seharusnya kita beri penekanan kepada isu ini sebab di antara yang menyebabkan mereka ini berlumba haram dan sebagainya selain daripada mereka mendapat hadiah yang berbentuk yang tidak baik tetapi mereka juga ada yang terpengaruh dengan dadah-dadah sintetik ini.

Jadi, soalan-soalan saya kepada pihak kementerian. Pertama, apakah pihak kementerian bersedia untuk menyita motor-motor ini? Kita sita motor itu tetapi kemudiannya apa yang berlaku kepada motor tersebut? Biasanya kalau tidak diambil, kita akan lelong dan ini tindakan yang biasanya dibuat. Jadi, apakah kita boleh buat tindakan yang lebih kreatif daripada itu supaya membendung masalah ini?

Kedua, apakah kementerian bercadang untuk bekerjasama dengan Kementerian Pertahanan untuk kita jadikan mat-mat rempit yang terbabit ini supaya mereka dimasukkan dalam satu kursus PLKN khas yang dianjurkan, yang dibawa, dilatih oleh kita punya veteran-veteran komando kita dan kemudiannya kita sekalikan dengan program khidmat masyarakat. Selain daripada kita kenakan tindakan punitif RM2,000 ke RM10,000 itu, kita kenakan tindakan ini supaya diberikan pengajaran kepada dia dan kawan-kawan dia.

■1440

Ketiga, apakah kementerian bercadang untuk *impose* ataupun mempertanggungjawabkan kesalahan ini juga ke atas ibu dan ayah mereka bagi meningkatkan akauntabiliti institusi kekeluargaan dalam isu ini? Banyak bila saya jumpa kawan-kawan ataupun adik-adik ini, bila kita jalan balik malam lepas ceramah itukan, kita singgah, kita kata, *"Jangan merempit"*.

Lepas itu kita kata, *"Mak ayah tahu tidak?"* Kebanyakannya mengatakan mak ayah tak tahu. Mak ayah penat. Balik kerja tak sempat nak tengok pun anak dia buat apa. Jadi, ini masalah yang saya katakan tadi ia masalah itu masalah yang *systemic* yang perlu kita selesaikan daripada semua peringkat.

Kemudiannya, apakah kementerian boleh menggunakan peruntukan seksyen 66 Akta Pengangkutan Jalan 1987 [*Akta 33*] ini memberi kuasa kepada Menteri Pengangkutan untuk membuat kaedah-kaedah atau peraturan spesifik berkaitan pembinaan, penggunaan dan peralatan kenderaan di atas jalan atau bercadang untuk bekerjasama dengan KPDNHEP untuk menyita— ini penting, Tuan Yang di-Pertua. Menyita bengkel-bengkel yang terbabit melakukan modifikasi kepada motor-motor tersebut.

Motor itu dia tak datang begitu. Dia *engineered by the engineer* itu dengan standard punya spesifikasi. Tetapi, bila sampai dekat pomen-pomen kita ini yang kreatif ini, maka dia *modified the motor*. Jadi, bila kita buat tindakan, kita buat tindakan kepada yang naik motor tetapi kita tidak buat tindakan kepada punca masalah— mereka yang *modified the motor*.

Jadi, masalahnya ialah woksyop ini duduk di bawah KPDNHEP, bukan duduk di bawah MOT. Sebab itu saya katakan tadi menggunakan seksyen 66 supaya dibuat undang-undang baharu ataupun kaedah supaya membolehkan MOT juga bertindak kepada bengkel-bengkel ini.

Dan yang terakhir untuk tindakan seksyen ini ialah apakah kementerian bercadang untuk bekerjasama dengan KBS — Kementerian Belia dan Sukan ataupun KPKT bagi mewujudkan litar-litar tempatan yang bersifat sementara untuk pembangunan bakat? Untuk pengetahuan Tuan Yang di-Pertua, kalau Tuan Yang di-Pertua *join* geng-geng ini sekejap— bukan kita nak naik motor pun. Kita *join* sahaja, tengok masalah orang muda ini. Mereka ini memang kreatif dan memang *skillful.* Hatta, saya dimaklumkan, bekas juara Moto GP, Valentino Rossi pun dia *respect* kepada pembonceng motosikal di Malaysia ini.

Jadi, kita kata, kenapa tidak kita bangunkan bakat? Barangkali kita boleh lahirkan lebih ramai Khairul Anwar Pawi ataupun Hakim Danish yang baru-baru ini dia menang Moto3 di Brno, Czech Republic. Jadi, *why not* kita ambil daripada kesusahan ini kita tukar kepada kita buat *blue ocean* sedikit supaya kita dapat bakat.

Dan terakhir— kerana masa telah tamat Tuan Yang di-Pertua, ialah tentang seksyen 32(3) iaitu berkenaan dengan tindakan punitif dinaikkan daripada RM3,000 kepada RM10,000 kepada pemandu yang duduk di bawah pengaruh alkohol.

Saya baca kenyataan daripada Menteri Pengangkutan sendiri pada akhbar *BERNAMA* yang disiarkan oleh *BERNAMA* pada 18 Jun 2026, di mana kata beliau, *"Kementerian bercadang bagi mewujudkan satu lagi pindaan kepada Akta Pengangkutan Jalan yang dijangka dibentangkan pada hujung tahun ini..."*— sidang kita yang terakhir nanti.

"Pindaan kedua itu akan memberikan fokus kepada cadangan mekanisme pampasan kepada mangsa kemalangan membabitkan pemandu mabuk, pemandu positif dadah ataupun pemanduan melulu bagi memastikan keadilan kepada mangsa."

Ini saya rasa, Puan Yang di-Pertua pun nampak apa yang berlaku sebelum ini, banyak kes-kes pemandu mabuk. Kita tidak fokuskan dalam perbahasan pada kali ini, Puan Yang di-Pertua, sebab kita tahu akan ada perbahasan yang lebih tuntas dalam sidang akan datang. Cuma, saya nak maklumkan ialah kita mesti sama-sama berusaha untuk memastikan perkara ini tidak berlaku.

Kita kena pastikan yang pemandu-pemandu mabuk ini perlu diberikan keadilan dan dihukum setegas-tegasnya kerana ia menyebabkan mereka yang menjadi mangsa menderita. Sebab itu isu pampasan ini saya cadangkan, Puan Yang di-Pertua, kalau boleh dibawa lebih awal kerana kita perlu berikan kebajikan kepada mangsa-mangsa terbabit.

Dengan itu, saya menyokong pindaan-pindaan ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih, Yang Berhormat Jerantut. Saya jemput Yang Berhormat Kampar.

2.44 ptg.

Tuan Chong Zhemin [Kampar]: Terima kasih Timbalan Speaker. Saya bangun untuk mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026.

Pada asasnya, saya setuju bahawa keselamatan jalan raya mesti diberikan keutamaan. Kita tidak mahu jalan raya negara ini menjadi medan perlumbaan haram, medan uji kelajuan atau tempat pengguna jalan raya yang tidak bertanggungjawab membahayakan nyawa orang lain.

Namun, dalam membahaskan rang undang-undang ini, saya ingin membawa suara rakyat Kampar khususnya penduduk kampung baharu, taman perumahan, pekan kecil dan kawasan separa bandar yang semakin ramai menggunakan basikal elektrik ataupun digelar sebagai kenderaan mikro mobiliti untuk perjalanan jarak dekat.

Untuk makluman Dewan, kenderaan mikro mobiliti ini amat besar, amat-amat jauh digunakan di dalam rakyat Kampar oleh kerana ada dua universiti— satu UTAR dan juga satu TAR UMT. Jadi, banyak kedai-kedai yang telah menjual mikro mobiliti ini. Baik. Dan ia telah digunakan dengan secara meluas. Dan ini bukan satu kenderaan yang mewah. Untuk keluarga B40, ada yang mereka yang gunakan kenderaan mikro mobiliti ini untuk jimatkan petrol kerana ini hanya untuk caj elektrik sahaja.

Dan lebih penting, ada di antara kebanyakan mereka OKU yang tidak mempunyai kenderaan, yang tak mampu untuk keluar berjalan, yang tidak ada kaki, mereka bergantung kepada mikro mobiliti ini untuk ke pasar, untuk membeli makanan, untuk membeli minuman dan untuk mereka, kalau tidak ada mikro mobiliti ini, kalau mereka tak mampu untuk keluar, mereka seperti tidak ada kaki, tak boleh keluar pun daripada rumah.

Namun, amat menyedihkan, semasa Kerajaan Perikatan Nasional memerintah dalam tahun 2021, Perikatan Nasional telah memperkenalkan satu undang-undang dengan melarangkan semua mikro mobiliti di atas jalan raya *public, on all public roads.* Masa itu, Menteri Pengangkutan, Ayer Hitam, dia telah keluarkan undang-undang ini.

Dan saya telah mengeluarkan bantahan saya. Saya kata bagaimanakah kita boleh melarang kenderaan mikro mobiliti tetapi pada masa yang sama semua kenderaan ini— *e-bike, e-scooter,* mikro mobiliti, PMD, PMA dijual di pasaran. Kalau ia dibenarkan dijual di pasaran tetapi tak boleh diguna di atas jalan raya awam, jadi ini satu percanggahan. Kalau ia tidak dibenarkan, sepatutnya ia tidak boleh dijual. Tetapi Menteri Pengangkutan, Ayer Hitam pada masa itu, dia jawab, *"Saya kata tidak boleh pakai atas jalan awam tapi kita boleh pakai dalam taman rekreasi."*

Jadi, apakah yang logik untuk seseorang beli satu PMA ataupun PMD, *personal mobility assistant* ataupun *personal mobility device* dan beli satu *e-scooter* simpan di rumah, apabila dia hendak pakai, dia kena sewa lori? Sebab, dia tak boleh naik atas jalan raya. Kalau anda naik atas jalan raya, itu satu kesalahan sebab dalam undang-undang, itu *cannot be used on public road*. Itu undang-undang yang diperkenalkan oleh Ayer Hitam. Jadi, apa boleh buat, sama ada *you* kena angkat kenderaan mikro mobiliti ini sampai ke taman rekreasi, letakkan jalan ataupun kalau terlalu berat, *you* kena sewa lori, angkat atas lori, lori itu bawa sampai taman rekreasi, angkat bawah lori, main di taman rekreasi.

Jadi, ia sudah menjadikan kenderaan mikro mobiliti daripada satu pengangkutan awam telah ditukar menjadi satu alat permainan untuk orang-orang kaya. Siapa akan beli RM3,000, RM4,000 ini untuk main di taman rekreasi?

Jadi, saya harap Menteri Pengangkutan sekarang boleh menggunakan budi bicara kerana dalam undang-undang itu memang diperuntukkan bahawa Menteri memang ada kuasa untuk memberi peruntukan untuk digunakan di mana-mana jalan raya.

Saya harap kalaulah mikro mobiliti ini betul-betul tidak dibenarkan, kita sepatutnya kena ada satu penjelasan yang jelas. Sebab, saya difahamkan ada yang dibenarkan, ada yang tidak dibenarkan. Ada yang ada SIRIM, ada MS2514. Tetapi, untuk rakyat jelata, mereka tak faham. Mereka masuk kedai, mereka nampak penjual kata ini boleh pakai, mereka beli. Mereka tak tahu sama ada itu SIRIM sama ada itu ada MS2514.

Jadi, saya harap ada satu penjelasan yang baik boleh dijelaskan kepada rakyat dengan gambar rajah kenderaan mana boleh dipakai, kenderaan mana yang tak boleh dipakai supaya rakyat jelas, rakyat boleh faham.

Dan saya harap — sebab, baru-baru ini di Kampar juga, banyak rakyat telah dikenakan saman sebab bergantung kepada undang-undang sedia ada yang dibuat oleh Ayer Hitam. Memang mikro mobiliti ini, PMA/PMD ini tidak dibenarkan, tetapi sepanjang masa ini, dua tahun ini, tidak ada *enforcement*. Tidak ada *enforcement*.

■1450

Saya tidak salahkan pihak PDRM tetapi saya hendak bagi tahu. Oleh kerana belum ada satu keputusan muktamad daripada MOT, jadi saya harap supaya pihak PDRM boleh mengambil kesempatan ini untuk menarik balik saman yang telah dibuat. Ini kerana kesemua mereka yang telah kena saman— kesemua mereka

rakyat-rakyat yang telah dikenakan saman yang memakai mikromobiliti ini, mereka merupakan keluarga-keluarga B40.

Dan kebanyakan mereka— ada sebahagian besar mereka adalah OKU, mereka tak boleh berjalan tanpa mikromobiliti ini. Oleh itu, saya harap supaya saman-saman ini boleh ditarik balik. Dan satu moratorium ataupun *enforcement* tidak dibuat sehinggalah kita ada satu keputusan baharu daripada MOT untuk membenarkan mikromobiliti ini, supaya di jalan-jalan rasa.

Dan Timbalan Yang di-Pertua, saya di sini, saya bukan nak mempertahankan mikromobiliti untuk menggunakan sewenang-wenangnya. Kalau ada pihak yang menggunakan *e-bike, e-scooter* untuk memecut, untuk lumba haram, itu memang saya tak sokong, saya tak sokong dan saya rasa itu tidak patut dibenarkan. Tetapi untuk jalan-jalan di dalam kampung, untuk jalan-jalan di taman perumahan, saya rasa ini untuk pergi pasar, beli sayur, saya rasa itu perlu dibenarkan.

Jadi, kita patut bezakan kedua-dua ini. Untuk perlumbaan haram, tak dibenarkan. Tetapi untuk mereka yang betul-betul memerlukan, saya rasa ini patut diberi budi bicara dan bahagian kawasan mana yang boleh dipakai, bahagian kawasan mana yang tidak boleh dipakai.

Oleh itu, saya harap mungkin kementerian boleh keluarkan satu garis panduan yang baharu, yang lebih menyeluruh, yang lebih mengambil berat tentang keluarga-keluarga ataupun rakyat yang menggunakan mikromobiliti ini.

Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Kampar. Saya jemput Yang Berhormat Putatan

Datuk Muslimin bin Yahaya [Sungai Besar]: Tuan Speaker, Tuan Speaker, mohon izin, boleh?

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: *Pardon?*

Datuk Muslimin bin Yahaya [Sungai Besar]: Mohon izin, hendak mengalu-alukan kehadiran pelajar-pelajar SMK Sungai Besar.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Silakan.

Datuk Muslimin bin Yahaya [Sungai Besar]: Mengalu-alukan kehadiran pelajar-pelajar dan guru-guru daripada SMK Sungai Besar, Selangor di bawah Parlimen Sungai Besar. Ini sekolah harian terbaik di daerah Sabak Bernam. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Yang Berhormat Putatan, silakan.

2.52 ptg.

Datuk Ir. Shahelmey bin Yahya [Putatan]: Terima kasih Datuk Yang di-Pertua atas ruang yang diberikan kepada Putatan untuk turut melibatkan diri dalam perbahasan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 ini.

Datuk Yang di-Pertua, pertamanya, Putatan ingin menzahirkan dukungan penuh terhadap pindaan Akta Pengangkutan Jalan 1987 ini. Putatan difahamkan bahawa rang undang-undang ini telah mendapat sokongan penuh *bipartisan* Ahli-ahli Dewan Rakyat yang menganggotai Jawatankuasa Pilihan Khas Parlimen.

Sokongan tersebut membuktikan bahawa kesalahan-kesalahan jalan raya, khususnya kesalahan berlumba dan menduga kelajuan seperti yang digariskan dalam fasal 15, perlu ditangani menerusi skop penguatkuasaan yang lebih tegas.

Bercakap tentang berlumba, Putatan ingin membangkitkan tentang satu insiden lumba motosikal haram yang telah berjaya ditumpaskan di negeri Sabah pada Disember tahun lalu dalam satu operasi khas yang dijalankan oleh Bahagian Siasatan dan Penguatkuasaan Trafik Ibu Pejabat Polis Daerah Keningau. Pihak PDRM telah berjaya memberkas 15 orang individu serta menyita sebuah motosikal dan empat buah kenderaan pacuan empat roda yang terlibat dalam perlumbaan haram tersebut di Jalan Keningau, Apin-Apin.

Operasi PDRM tersebut menjelaskan hakikat bahawa kegiatan lumba haram hanya akan dapat ditumpaskan sekiranya operasi khas yang dijalankan tertumpu di jalan-jalan raya yang telah dikenal pasti menjadi *hotspots* bagi kegiatan lumba haram.

Berdasarkan satu kenyataan media oleh Ketua Polis Daerah Keningau, kes lumba haram tersebut telah disiasat di bawah seksyen 42(1), 48(1) dan 81(3) Akta Pengangkutan Jalan 1987 yang antaranya meliputi kesalahan-kesalahan berkaitan pemanduan berbahaya serta halangan di atas jalan.

Bercakap tentang soal penguatkuasaan, Putatan secara prinsipnya menyokong pengenalan hukuman khusus bagi kesalahan memprovokasi pegawai penguat kuasa seperti yang digariskan dalam fasal 30, rang undang-undang ini. Putatan berpendirian bahawa pilihan hukuman yang merangkumi pemenjaraan minima satu tahun serta denda maksima RM50,000 yang dikenakan bagi tajuk kesalahan halangan di bawah seksyen 110B adalah wajar.

Pewujudan hukuman tersebut merupakan mesej jelas kepada umum bahawa setiap tindakan penguatkuasaan yang dibuat mengikut aturan perundangan perlu dihormati tanpa sebarang pertikaian melampau, lebih-lebih lagi pegawai penguat

kuasa bermandat sering kali berhadapan dengan budaya samseng yang dipamerkan oleh kumpulan pelumba haram.

Sejajar dengan penguatkuasaan seksyen 110B tersebut, Putatan mengharapkan agar pegawai penguat kuasa yang dimandatkan iaitu pegawai polis dan pegawai JPJ dapat melaksanakan mekanisme-mekanisme pemantauan serta pembanterasan yang jauh lebih berkesan.

Selain siri operasi yang dijalankan secara aktif ketika musim perayaan, Bahagian Penguatkuasaan JPJ khususnya, wajar memperincikan metodologi baharu yang boleh memantau secara senyap aktiviti-aktiviti lumba haram sama ada yang dibuat di jalan bandar, mahupun lebuh raya.

Realitinya, seperti Yang Berhormat Menteri turut sedia maklum, pelaksanaan sekatan jalan raya tidak dapat menggagalkan secara *total* aktiviti lumba haram yang disifatkan sebagai trend di beberapa daerah di negeri Sabah oleh Ketua Polis Daerah Keningau.

Oleh sebab itu, Kementerian Pengangkutan seharusnya turut meneliti wasilah terbaik yang boleh mendorong anak-anak muda yang selama ini hanyut terjebak dalam aktiviti lumba haram untuk beralih kepada penyertaan sukan lumba motosikal secara sah di *venue, venue* khas yang disediakan.

Sehubungan dengan itu, Putatan ingin mengesyorkan agar Kementerian Pengangkutan dapat mewujudkan ruang kerjasama strategik dengan Kementerian Belia dan Sukan, Kementerian Kemajuan Desa dan Wilayah serta kerajaan-kerajaan negeri untuk merealisasikan dorongan yang Putatan maksudkan sebentar tadi.

Rangkaian kerjasama *inter-government* tersebut penting ke arah mewujudkan pelbagai bentuk pemudah cara kepada anak-anak muda di luar sana, khususnya organisasi berkaitan belia dan sukan setempat untuk menganjurkan aktiviti pemotoran secara aktif di litar-litar khas yang dibangunkan berdekatan dengan zon komuniti mereka.

Secara naratifnya, pindaan Akta Pengangkutan Jalan 1986 yang kita bahaskan ini tidak seharusnya menumpukan dukungan terhadap perihal hukuman kepada individu pesalah semata-mata. Namun, ia sepatutnya menjadi hikmah untuk Kerajaan MADANI memformulakan anjakan terbaik yang boleh mencetuskan peralihan positif. Pindaan akta ini diharapkan dapat membanteras kegiatan lumba haram secara berperingkat. Dalam masa yang sama, mewujudkan dorongan kepada individu pelaku untuk mempamerkan bakat secara sihat dalam bidang sukan pemotoran tanpa memperjudikan nyawa mereka dan orang sekitar.

Datuk Yang di-Pertua, sekian saja ucapan perbahasan Putatan bagi Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 ini. Putatan mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Putatan. Saya jemput Yang Berhormat Besut.

2.58 ptg.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Terima kasih Puan Yang di-Pertua. Saya ingin merujuk terus kepada seksyen 20 yang menyatakan bahawa pengguna boleh mengemukakan maklumat lesen dalam apa-apa bentuk, cara ataupun apa-apa keterangan lain yang memuaskan hati penguat kuasa.

Kalau ikut bawah 20 ini— seksyen 20, ada dua cara iaitu mengemukakan maklumat lesen kenderaan motor dalam bentuk dan mengikut cara yang ditentukan oleh Ketua Pengarah. Yang keduanya, apa-apa keterangan lain yang memuaskan hati pegawai polis dan lain-lain pegawai. Disebabkan peruntukan ini terlalu umum, apakah kriteria khusus ataupun garis panduan bagi keterangan lain yang disebut ataupun oleh Ketua Pengarah?

Bagi mengelakkan kekeliruan dan juga penyalahgunaan kuasa seperti pemberian rasuah ataupun budi bicara yang tidak wajar. Di samping itu, minta juga Menteri menjelaskan tentang tahap kecekapan peranti penyemakan SmED, *Smart Management Enforcement Device* yang digunakan agensi penguasa JPJ atau Polis Diraja Malaysia.

■1500

Sepatutnya dengan integrasi digital seperti— sebagaimana yang disasarkan RUU ini, pihak berkuasa hanya perlu menyemak nombor pendaftaran kenderaan melalui sistem mereka sendiri, untuk mengetahui status LKM tanpa meminta penggunaan menunjukkan maklumat tersebut daripada gajet mereka.

Kemudian saya merujuk juga kepada seksyen 118 untuk menyokong peluasan inisiatif pendigitalan perkhidmatan JPJ. Buat masa ini medium perkhidmatan JPJ yang dimaksudkan sudah tentulah merujuk kepada aplikasi *MyJPJ* dan juga *JPJeQ*. Malangnya terdapat banyak keluhan daripada rakyat yang mempersoalkan aspek keselamatan data peribadi mereka dalam aplikasi ini, khususnya melibatkan perkhidmatan insurans pihak ketiga dalam aplikasi.

Dalam aplikasi JPJ, didapati ada sebuah syarikat— Syarikat Nile Technology Sdn. Bhd. menawarkan perkhidmatan pembaharuan insurans, ada satu saja. Antara

dakwaan yang dibangkitkan penggunaan adalah pada tahun lepas. Jadi laman sesawang syarikat berkenaan pun baru dibuat sehingga legitimasi syarikat berkenaan diragui oleh pihak pengguna.

Persoalannya, bagaimana syarikat ini boleh memperoleh keistimewaan, boleh berada dalam aplikasi kerajaan? Swasta sepatutnya tak boleh berada di situ yang mengiklankan perkhidmatannya dalam aplikasi rasmi kerajaan.

Jadi, apabila pengguna menekan butang syarikat insurans tersebut dalam aplikasi JPJ, pengguna akan dibawa ke laman web pihak ketiga tetapi ada ayat *disclaimer*, dengan izin, menyebutkan JPJ tidak akan bertanggungjawab atas apa-apa masalah yang berkaitan. Ini masalah dia.

Jadi, bagaimanakah JPJ boleh melepas tangan jika ada apa-apa isu dihadapi oleh pihak pengguna sedangkan JPJ yang membenarkan syarikat tersebut bertapak dalam aplikasi JPJ? Mohon penjelasan terus pihak kerajaan kerana rakyat berhak tahu memandangkan hal ini berkaitan keselamatan data peribadi mereka dalam aplikasi rasmi kerajaan.

Seterusnya, saya merujuk kepada seksyen 42A bagi kesalahan yang berlumba atau pun menduga kelajuan ni. Seksyen baharu ini ditambah kerana seksyen 42 didapati sukar untuk mengekang gejala rempit ini kerana beban pembuktian yang rumit dan sukar dilaksanakan di lapangan.

Mengikut struktur akta sedia ada, jika tertuduh merempit sehingga menyebabkan kematian, dia boleh didakwa di bawah seksyen 41 sebenarnya, yang membawa hukuman lebih berat. Subseksyen (4) dalam seksyen 41 menyediakan jaring keselamatan kepada mahkamah untuk mensabitkan tertuduh di bawah seksyen 42 atau ke seksyen 43, sekiranya elemen kematian gagal dibuktikan dalam perbicaraan.

Namun, saya melihat ada satu ketidakselarasan dasar di sini. Mengapa tiada pindaan berbangkit yang memasukkan seksyen 42A ke dalam seksyen 41(4) sebagai sabitan alternatif. Implikasinya amat membimbangkan kerana jika pendakwaan gagal membuktikan kesalahan di bawah seksyen 41, mahkamah terpaksa berpatah balik kepada 42 yang diakui mempunyai beban pembuktian yang sangat rumit.

Jadi, akibatnya wujud kelompongan di mana tertuduh berisiko terlepas begitu saja daripada apa-apa sabitan kesalahan di bawah 41 dan 42. Kedua-duanya gagal dipenuhi sedangkan perbuatan berlumba itu nyata berlaku. Mohon penjelasan daripada pihak Menteri adakah Kementerian bersedia untuk memasukkan pindaan

berbangkit ini di peringkat Jawatankuasa bagi menjamin struktur akta yang lebih utuh dan tidak terdedah dengan kelompongan?

Maksud saya kena masukkan 42A sekali di dalam 41(4). Itu maksud saya. Dan saya juga mengambil kesempatan untuk menyentuh tentang soal— tentang soalan saya ada pernah saya bangkitkan iaitu soalan nombor 21 dalam Aturan Mesyuarat. Jadi, alang-alang kita membahaskan pindaan ini, saya mohon Yang Berhormat Menteri memberikan penjelasan yang tuntas di dalam Dewan Yang Mulia ini.

Adakah kerajaan mempunyai perancangan masa depan untuk mengklasifikasikan pemanduan di bawah pengaruh alkohol atau pun dadah yang menyebabkan kematian sebagai suatu jenayah berat yang setara dengan pembunuhan dan dituduh secara mandatori di bawah Kanun Keseksaan?

Keperluan ini agak-agak kritikal sekarang ini. Bagi memastikan perbuatan tidak bertanggungjawab ini diangkat sebagai jenayah serius dan bukannya sekadar kesalahan trafik. Kita tidak boleh berkompromi lagi kerana saban tahun, tragedi pemandu mabuk ini terus meragut nyawa dan masa depan rakyat malah sering kali mengorbankan punca rezeki utama untuk *breadwinner* dengan izin dalam kalangan rakyat marhaen.

Berkenaan lumba haram ini, rakyat di luar sana sering tertanya kenapa kalau kes berlumba ini, kereta mewah ini sehingga meragut nyawa empat sekeluarga tempoh hari. Suspeknya bila dibawa ke reman tidak dipakaikan baju oren. Tapi yang lain-lain, kebanyakan pakai baju oren. Kenapa seakan-akan ada layanan berbeza? Ini adalah persepsi layanan *double standard* yang tidak boleh kita biarkan terus terpalit kepada undang-undang kita.

Pelaksanaan undang-undang, kita mestilah konsisten dan tidak kira sama ada yang berlumba itu naik motosikal kapcai atau pun kereta mewah. Satu lagi, oh sudah habis. Masalah tonto satu lagi.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Ringkaskan.

Datuk Che Mohamad Zulkifly bin Jusoh [Besut]: Tonto ini dia— dia mengalihkan kenderaan di tempat kemalangan. Di tempat *spot* kemalangan tu dia biasanya dia datang— dia datang ke tempat tersebut, dia mengalihkan ke tepi tanpa arahan daripada pegawai penyiasat. Ini akan memberi kesan sebab dia seolah-olah menyembunyikan keterangan. Bila di bawa ke mahkamah, kita nak buktikan kesalahan susah, sebab tak ada bukti ya, terutama kepada mereka yang buat tentang *running down cases* ke apa semua tu ha yang tu susahlah, nak cari makan.

Jadi, akhirnya sebagai penutup saya, isu-isu yang dibangkitkan ini diteliti semula demi keadilan rakyat. Jangan biarkan integrasi digital membuatkan rakyat terdedah kepada risiko keselamatan data dan jangan biarkan kelompongan teknikal undang-undang membebaskan pesalah jalan raya. Pastikan penguatkuasaan kita telus, konsisten dan bebas daripada persepsi dua darjat. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Besut. Saya minta Yang Berhormat Bentong.

3.08 ptg.

Puan Young Syefura binti Othman [Bentong]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih kepada Puan Yang di-Pertua yang memberikan peluang kepada Bentong untuk terus membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026.

Berbeza dengan pindaan tahun 2020 yang lalu, lebih memfokuskan kepada aspek pemanduan di bawah pengaruh alkohol dan pemanduan melulu. Pindaan tahun 2026 ini merupakan satu usaha reformasi perundangan yang lebih menyeluruh dan memodenkan tadbir urus pengangkutan jalan, khususnya selaras dengan agenda transformasi digital negara.

Oleh itu saya berdiri untuk menyatakan sokongan terhadap prinsip RUU ini, di samping mengemukakan beberapa syor penambahbaikan demi memastikan kebajikan dan keadilan sosial buat seluruh lapisan rakyat terus dipelihara.

Kita menyokong hasrat murni memperkukuhkan keselamatan ini, memandangkan angka kematian jalan raya di Malaysia, pasca pandemik menunjukkan tren peningkatan yang membimbangkan. Pada tahun 2024 sebanyak 6464 nyawa telah terkorban melepasi statistik era pra-COVID. Keadaan ini menuntut suatu kerangka perundangan yang lebih rukun dan tegas sebagai mekanisme pencegahan yang berkesan.

Puan Yang di-Pertua, fokus pertama saya adalah mengenai transformasi digital dan kesiagaan infrastruktur. Pindaan terhadap seksyen 2, 20 dan 118 bagi memperkasakan aplikasi *MyJPJ* serta pengenalan sistem *e-police reporting* di bawah seksyen 52 merupakan langkah yang sangat progresif malah memudahkan urusan harian rakyat dari segi penjimatan masa serta kos.

Walau bagaimanapun, sukalah saya untuk menarik perhatian Dewan Yang Mulia ini kepada realiti akar umbi di luar bandar. Analisis demografi menunjukkan

masih wujud jurang digital yang ketara terutamanya dalam kalangan warga emas dan penduduk di pedalaman.

■1510

Sehubungan dengan itu, saya memohon pertimbangan kementerian agar memasukkan klausa perlindungan sivil atau *safe harbor* dengan izin, di dalam akta ini. Langkah ini penting bagi kita memastikan rakyat tidak terkesan dan dihukum di lapangan sekiranya gagal menunjukkan lesen digital adalah disebabkan oleh kesulitan teknikal di luar kawalan mereka seperti gangguan pelayan atau ketiadaan isyarat telekomunikasi.

Seterusnya faktor kedua adalah mengenai keadilan sosioekonomi yang melibatkan kenaikan denda minimum dan isu lesen percubaan P. Pindaan menaikkan kadar denda minimum daripada RM300 kepada RM500 di bawah seksyen 26, 40 dan 79 untuk kesalahan serius sememangnya bertujuan untuk meningkatkan kesedaran dan kepatuhan orang ramai.

Namun begitu, kadar kenaikan sama rata *flat rate* sebanyak 66.6 peratus ini perlu diteliti impaknya memandangkan sebahagian rakyat masih bergelut dengan kos sara hidup yang tinggi dan sebagainya. Dan bagi golongan berpendapatan rendah B40, nilai denda RM500 agak besar jika dibandingkan, diukur dengan pendapatan bulanan mereka.

Ditakuti pelaksanaan denda yang tidak mengikut gred kemampuan ini kurang memberi kesan gerun kepada golongan berkemampuan. Sebaliknya memberi kesan bebanan kewangan yang berat kepada golongan berpendapatan rendah.

Justeru, saya menyarankan agar kementerian meneliti amalan di United Kingdom yang menggunakan sistem denda berasaskan peratusan pendapatan mingguan bagi kesalahan tertentu ataupun sekurang-kurangnya memperkenalkan sistem kompaun gred berasaskan skala keterukan kesalahan dan tempoh penyelesaian awal. Kesalahan teknikal yang kecil sewajarnya diberikan ruang budi bicara yang berbeza berbanding kesalahan yang berat yang sengaja dilakukan seperti melanggar lampu isyarat merah.

Di samping itu, pindaan seksyen 29 yang memotong subseksyen (4B) iaitu mewajibkan semula status lesen percubaan P selama dua tahun bagi pemegang lesen sedia ada yang menambah kelas kenderaan baharu adalah sesuatu yang perlu diteliti dengan rasionalnya. Sebagai contoh agak membebankan bagi seorang yang pemandu kereta yang telah berpengalaman selama 15 tahun dengan rekod pemanduan yang bersih terpaksa kembali mematuhi isyarat ketat lesen P hanya

kerana beliau baru lulus lesen motosikal. Langkah ini dikhuatiri boleh memberi kesan kepada pasaran kerja ekonomi gig dan mengehadkan peluang anak muda untuk mencari pendapatan tambahan.

Syarikat penghantaran *e-hailing* atau *p-hailing* majoritinya mempunyai polisi insurans komersial yang amat ketat terhadap pemegang lesen status P. Memandangkan negara luar seperti UK dan New Zealand tidak mengenakan sekatan P penuh kepada pemandu yang sudah sedia kompeten, saya mohon agar pihak kementerian dapat memperjelaskan atau memperhalusi semua pelaksanaan fasal ini.

Seterusnya adalah mengenai tindakan anti sindiket dan pengukuhan hasil. Saya menyokong penuh ketegasan kerajaan menerusi pengenalan seksyen 110B baharu untuk membendung aktiviti tonto serta langkah mengawal selia ketirisan hasil lesen kenderaan mengikut wilayah di bawah seksyen 16 dan 17 bagi memastikan keadilan kutipan cukai.

Langkah meningkatkan penalti pemalsuan dokumen kenderaan klon di bawah seksyen 108 juga amat wajar demi melumpuhkan kegiatan sindiket terancang ini. Begitu juga dengan pelaksanaan senarai hitam menyeluruh melibatkan Akta 334 dan Akta 715. Pemandu lori atau bas yang melakukan kesalahan perdagangan berat tidak boleh lagi terlepas dengan taktik memandu kenderaan peribadi.

Namun, saya ingin mengingatkan apabila had maksimum denda diletakkan begitu tinggi daripada RM10,000 hingga RM50,000 dengan kuasa sekatan fizikal diberikan di pintu sempadan di bawah seksyen 66J dan 119C, ia secara tidak langsung membuka ruang untuk aktiviti rasuah di lapangan. Jadi, integriti pegawai JPJ dan PDRM mestilah diperkukuh melalui penggunaan sistem pemantauan digital seperti *camera body, body-worn camera* dengan izin.

Selain itu, integrasi data antara APAD, LPKP dan JPJ mestilah berjalan tanpa ralat bagi mengelakkan rakyat menjadi mangsa kesilapan teknikal yang boleh melumpuhkan mobiliti harian mereka.

Puan Yang di-Pertua, akhir sekali saya menyokong penuh seksyen 42A yang baharu bagi menangani gejala lumba haram dan menduga kelajuan. Langkah ini menutup kelompongan undang-undang sedia ada di mana sebelum ini tindakan sukar diambil sekiranya belum berlaku kemalangan atau tiada elemen bahaya serta-merta. Kita mesti mengamalkan prinsip toleransi sifar terhadap mat rempit ini kerana jalan raya adalah kemudahan untuk rakyat mencari rezeki, bukan medan untuk mereka litar perjudian nyawa kita.

Dan Puan Yang di-Pertua yang terakhir sekali kesimpulannya, Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 ini digubal untuk matlamat yang sangat baik demi meningkatkan tahap keselamatan jalan raya negara.

Namun, sokongan terhadap ketegasan undang-undang ini biarlah berjalan dengan seiring dengan pemeliharaan aspek keadilan sosial serta kebajikan sosioekonomi rakyat. Saya menaruh keyakinan yang tinggi agar kementerian dapat memperhalusi saranan-saranan ini secara objektif. Sekian, terima kasih. Bentong menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Bentong. Saya jemput Yang Berhormat Pendang.

3.14 ptg.

Datuk Haji Awang bin Hashim [Pendang]: Terima kasih Puan Yang di-Pertua. Dari segi prinsipnya usaha kerajaan untuk memperkukuhkan keselamatan jalan raya, meningkatkan pematuhan undang-undang serta memperkasakan aspek penguatkuasaan. Namun demikian, saya ingin membangkit tiga perkara yang pada pandangan saya perlu diberikan perhatian serius agar pindaan yang dibuat ini benar-benar mencapai matlamat melindungi nyawa dan kepentingan rakyat.

Pertamanya, keselamatan jalan raya memerlukan infrastruktur yang selamat. Puan Yang di-Pertua, apabila kita membahaskan rang undang-undang ini, sebahagian besar fokus diberikan kepada peningkatan denda, hukuman dan penguatkuasaan terhadap pengguna jalan raya.

Namun, saya ingin mengingatkan bahawa keselamatan jalan raya bukan hanya tanggungjawab pengguna jalan raya semata-mata, bahkan turut menjadi tanggungjawab kerajaan untuk menyediakan infrastruktur yang selamat dan berkualiti. Sepanjang tahun *highway* Utara-Selatan tidak pernah ada, tidak ada *maintenance.* Jalan ini tak pernah siap-siap. Itu juga kena kerajaan perlu melihat.

Kadang-kadang *maintenance* di jalan raya, di *highway, highway,* di lebuh raya ini boleh menyebabkan kemalangan. Jadi, kita tengok di Malaysia ini *maintenance* jalan raya ini tak pernah berhenti. Setiap masa, *start* daripada bermula daripada lebuh raya ini dibina sampai sekarang. Saya selalu berulang-alik daripada Utara ke Kuala Lumpur untuk bermesyuarat dan sebagainya. Jadi, oleh sebab itu kita harus melihat kepada *outcome* atau hasil daripada pembinaan jalan raya dan juga *maintenance* ini, adakah memberi kesan yang lebih baik.

Kalaulah dilaporkan seharian setiap hari melalui akhbar media sosial ini bahawa kemalangan sentiasa meningkat dan sentiasa meningkat. Jadi, maknanya keberkesanan dari segi sistem yang ada ini perlu dikaji semula. Hakikatnya masih banyak.

Kita tengok keselamatan jalan raya bukan hanya tanggungjawab pengguna jalan raya semata-mata. Ini adalah kita tengok bahawa hakikatnya masih banyak kawasan khususnya di luar bandar berdepan dengan masalah jalan yang berlubang, jalan yang sempit, kekurangan lampu jalan, bahu jalan yang tidak sempurna serta persimpangan yang berisiko tinggi.

Persoalannya, adalah adil jika terus meningkatkan hukuman terhadap pengguna jalan raya sedangkan dalam masa yang sama masih terdapat kelemahan infrastruktur yang turut menyumbang kepada kemalangan. Kita mengguna jalan raya *highway*, kita bayar duit tol tetapi kita kena bayar lagi komisen untuk kita *top up* Touch ‘n Go. Ini juga satu penekanan ataupun *diversion issue* ataupun pemindahan kos kepada pengguna jalan raya.

Yang mana guna buat lebuh raya guna duit rakyat, duit kerajaan tiba-tiba tak apa lah untuk kemudahan untuk kesenangan kita dihadapi dengan jem dengan dan sebagainya, kita kena bayar tol lagi dan kos *top up* Touch ‘n Go itu, kita kena bayar lagi 50 sen kepada ejen-ejen yang diberi oleh Lembaga Lebuhraya Malaysia seperti PETRONAS dan sebagainya. Ini tak adil.

Sepatutnya mereka memberi servis. Kita kena— Lembaga Lebuhraya kena tanggung kos ini. Jadi oleh sebab itu, kita bangkitkan perkara ini supaya saya sendiri dah terlibat dalam keadaan yang mana saya selalu berulang alik. Kalau takat 200 liter bagi subsidi dekat kita tak cukup, tak cukup. Kita kena guna harga yang standard, harga semasa.

Minyak dah turun lebih kurang daripada USD144 satu tong kepada 70. *More than 50 percent* minyak dah turun. Minyak diesel turun 1 Julai baru boleh guna. Tapi minyak petrol, minyak RON95 masih lagi tidak turun, RM3 lebih lagi. Jadi, nak mengaku hero pun tengoklah tempat. Kita sendiri naik, kita sendiri turun pastu mengaku hero, tak kena.

Jadi oleh sebab itu, kita tidak boleh melihat hanya faktor manusia setiap kali berlaku kemalangan dalam banyak keadaan. Keadaan jalan dan persekitaran turut menjadi faktor penyumbang yang perlu diberikan perhatian serius. Justeru itu, saya ingin mencadangkan agar kerajaan melaksanakan audit keselamatan jalan raya

secara berkala serta mempercepatkan kerja-kerja menaik taraf lokasi-lokasi *black spot* yang dikenal pasti mempunyai kadar kemalangan dan kematian yang tinggi.

Saya juga ingin bertanya kepada Menteri, apakah sasaran kerajaan untuk mengurangkan lokasi berisiko tinggi kemalangan di seluruh negara dalam tempoh lima tahun akan datang? Mesti ada *target* dia.

■1520

Mesti ada sasaran dia kerana pada akhirnya jika rakyat bertanggungjawab memandu dan berhemah, maka kerajaan juga bertanggungjawab memastikan jalan yang digunakan rakyat berada dalam keadaan yang selamat. Kita tak nak umum, jawab di sini dengan penuh keyakinan tiba-tiba tidak ada satu hasil selepas lima tahun, 10 tahun daripada apa yang sedang dilakukan oleh sistem dalam Jabatan Pengangkutan Jalan sekarang. Jadi, Menteri harus jawab benda-benda macam ini. Kita tidak boleh hanya menghukum selepas kemalangan berlaku. Kita mesti mencegah sebelum nyawa melawang.

Yang keduanya, denda mestilah bersifat mendidik, bukan sekadar menghukum. Puan Yang di-Pertua, RUU ini turut memperlihatkan peningkatan pelbagai kadar denda dan penalti bagi beberapa kesalahan lalu lintas. Subsidi sudahlah banyak yang ditarik balik, sekarang nak kena lagi denda kepada pengguna yang kadang-kadang merupakan satu kewajipan kepada beliau. Jadi, untuk mereka melakukan perjalanan— dalam perjalanan inilah mereka akan disaman dan sebagainya.

Jadi, pendidikan tidak berlaku. Maksudnya, satu kesedaran kepada pengguna untuk mereka berhati-hati termasuklah *driver, driver* pengangkutan awam, lori-lori besar yang mana kita selalu kena berjaga-jaga, berhati-hati dengan mereka ini kerana mereka-mereka nak memotong, mereka terus keluar. Tak peduli dah, sebab mereka besar. Apa pun tidak jadi kepada mereka, tidak ada kesan.

Jadi, sistem pendidikan untuk mendapat lesen ini bukan bermula ketika mereka dah melakukan kesalahan. Kena ada ketika mula mengambil lesen L lagi sistem pendidikan ini dengan ada satu kesedaran, tanggungjawab mereka kepada negara, tanggungjawab mereka kepada rakyat yang tidak berdosa yang mana orang yang berjalan kaki dilanggar dan sebagainya dan juga penunggang-penunggang motosikal.

Jika sebaliknya hukuman ini— lebih saya lihat kepada keadaan ini, saya memahami hasrat kerajaan untuk meningkatkan tahap pematuhan undang-undang. Namun, saya ingin mengingatkan bahawa falsafah sesuatu hukuman ini tidak boleh

hanya bersifat punitif iaitu menghukum semata-mata. Sebaliknya, hukuman perlu bersifat direktif iaitu mendidik, membentuk sikap, mengubah tingkah laku pengguna jalan raya.

Jika seseorang dikenakan RM500 hari ini tetapi masih mengulangi kesalahan yang sama pada hadapan, maka hukuman tersebut sebenarnya gagal mencapai tujuan asal. Sebab itu saya berpandangan kerajaan perlu mempertimbangkan pendekatan yang lebih seimbang bagi kesalahan tertentu yang tidak melibatkan kecederaan atau kematian. Pesalah boleh diwajibkan mengikuti kursus keselamatan jalan raya, program kesedaran trafik atau khidmat komuniti berkaitan keselamatan jalan raya.

Pendekatan seperti ini bukan sahaja menghukum, bukan mendidik. Kita tidak mahu timbul persepsi bahawa setiap kali berlaku masalah disiplin jalan raya, penyelesaiannya hanyalah menaikkan kadar denda dan mengambil lebih banyak wang daripada rakyat. Matlamat sebenar undang-undang bukanlah untuk mengutip hasil tetapi untuk mengurangkan kemalangan dan menyelamatkan nyawa. Ambil sikit lagi, sikit.

Pelan jangka panjang mengenai pemandu mabuk di bawah pengaruh dadah. Puan Yang di-Pertua, saya ingin menyentuh isu yang lebih besar iaitu keselamatan nyawa pengguna jalan raya. Sejak beberapa tahun kebelakangan ini, rakyat berulang kali dikejutkan dengan kematian yang melibatkan pemandu di bawah pengaruh alkohol dan dadah. Mangsa yang terkorban bukan penjenayah, mereka hanyalah rakyat biasa yang sedang memandu pulang ke rumah, pergi bekerja dan balik kerja dan sebagainya.

Namun, sehingga hari ini rakyat masih tertanya-tanya apakah langkah jangka panjang yang benar-benar berkesan sedang dilaksanakan untuk menangani ancaman ini. Kita sering mendengar tangkapan dibuat selepas tragedi berlaku. Kita sering mendengar kenyataan tegas selepas nyawa melayang. Tetapi dari sudut dasar, apakah strategi nasional yang benar-benar mampu mengurangkan kejadian seumpama ini daripada terus berulang.

Saya ingin bertanya kepada Menteri, adakah kementerian mempunyai pelan tindakan nasional yang khusus untuk mengurangkan kematian akibat pemandu mabuk dan pemandu di bawah pengaruh dadah dalam tempoh lima hingga 10 tahun akan datang kerana ukuran sebenar undang-undang ini, banyak kompaun yang berjaya dikeluarkan atau berapa ramai kah yang berjaya ditangkap. Ukuran sebenar kejayaannya ialah berapa banyak nyawa berjaya diselamatkan.

Jadi, saya nak mencadangkan lagi satu *compensation* atau ganti rugi kepada pemandu mabuk yang memandu dan melanggar mereka sehingga terbunuh. Walaupun ada seksyen 41(1) tidak mencukupi. Mesti ada satu cadangan daripada pihak kerajaan untuk menghukum pemandu yang mabuk ini dan membunuh mereka yang tidak berdosa ini, membayar ganti rugi selain daripada menarik lesen, memberi kesedaran kepada mereka untuk— bagaimana untuk memandu dengan lebih baik. Sekian, terima kasih Puan Yang di-Pertua. Saya ucapkan jumpa lagi.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Pendang. Saya jemput Yang Berhormat Tebrau.

3.25 ptg.

Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]: Terima kasih Puan Pengerusi— Speaker atas peluang yang diberi kepada Tebrau untuk turut terlibat dalam perbahasan RUU Akta Pengangkutan Jalan petang ini.

Puan Speaker, pindaan hari ini merupakan satu pindaan yang cukup relevan, komprehensif dan dibuat supaya Akta Pengangkutan Jalan ini terus relevan dan *up to date* dengan keadaan sekarang.

Saya nak tarik perhatian dulu kepada isu yang kita naikkan kompaun untuk beberapa kesalahan jalan raya. Kita bukan nak ambil duit daripada rakyat ya. Kita tak berniat itu. Apa yang kita nak buat sebenarnya ialah menunjukkan betapa seriusnya isu-isu ini. Kalau kita tak pandang serius, kita tak naikkan. *So,* kita harap kenaikan ini sebenarnya dia lebih bermotif supaya rakyat faham mengapa pentingnya kita kena mematuhi peraturan-peraturan jalan raya.

Saya bagi satu contoh yang sangat penting, Puan Speaker. Isu langgar lampu isyarat merah. Zaman sayalah, mungkin sekarang sudah beza. Hulu Langat tak tahulah. Kita belajar bila kita ambil undang-undang. Merah bermakna berhenti, hijau bermakna jalan, *go.* Dan bila kita nampak oren tu, sepatutnya kita sudah mula nak berhenti tapi adalah kalangan-kalangan rakyat ni dia nampak oren dia tekan lagi. Lagi cepat pun ada.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: *[Berucap tanpa menggunakan pembesar suara]* Oren tu AMANAH.

Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]: AMANAH, ya? Okey, Hulu Langat. Dan sekarang tetapi Tuan Speaker, kita ada satu fenomena yang lagi bahaya. Sekarang bila orang sudah merah pun dia tengok depan. Selagi kereta tak gerak, dia pun gerak. Betul, ini bukan sahaja di Tebrau, di Johor. Seluruh Malaysia. Kadang-

kadang saya pun risau Tuan Speaker, bila orang tidak mematuhi lampu isyarat merah ni. Begitu bahaya. Dan kita nampak banyak kali pemandu *e-Hailing* sebab mungkin mereka nak kejar trip ke apa. Walaupun merah, dia tetap pergi dan dalam keadaan ini, tentulah banyak kemalangan akan berlaku.

So, saya harap kerajaan boleh buat sesuatulah. Saya ada dua cadangan. Satu, kita kena ada kempen kesedaran. Betul, kita naikkan kompaun tapi masa yang sama kita buat kempen kesedaran di mana kita kena ajar mulai daripada sekolah, betapa pentingnya kita jangan langgar lampu isyarat merah sebab benda tu banyak orang akan terkesan.

Kedua, tidak cukup hanya kompaun sahaja. Kita kena pastikan siapa yang salah tu dia kena tolak markah *demerit* dia. Tak cukup dia bayar kompaun, kita kena pastikan setiap kali dia buat kesalahan, dia kena potong markah dia, sampai satu tahap dia— lesen dia akan digantung. Itu adalah cara yang paling efektif.

Saya tidak ingin nampak lagi orang mengambil berisiko ataupun sebab dia tak sabar akhirnya yang jadi mangsa bukan dia sahaja, mungkin orang lain. Bayangkan Puan Speaker, kalau hari ini seorang— katalah, contoh, motor. Dia langgar merah, tiba-tiba kereta langgar dia. Ya, mungkin dia cedera, mungkin dia meninggal. Tapi pernah fikir tak yang orang pandu kereta itu, dia pun sedih sebab walaupun bukan salah dia tapi dia menyebabkan kemalangan tu. *So,* benda ni saya rasa kerajaan kena mengambil perhatian.

Kedua, isu ialah isu lumba. Ya, saya memang sokong Malaysia ini banyak isu lumba haram, rempit ni. Dan sudah sampai masa kerajaan mengambil satu tindakan yang lebih tegas kepada isu ini dan pemindaan di dalam RUU ini ada sentuh kepada isu ini. Tapi saya hanya nak sebut sedikit isu lumba ni secara teknikal. Kalau kita baca pemindaan ni, dia tidak secara jelasnya, dia tidak *define* apanya lumba. Dia hanya kata dua kenderaan sahaja yang berlumba. *So,* apa makna lumba? Itu penting.

Saya bagi satu contoh lagi, ya. Katalah dua kereta sebab jalan tu dia satu *lane*. Dia keluar masuk, keluar masuk nak potong lori. Adakah kita boleh kata dia lumba? Ataupun dua kereta dia laju, adakah kita boleh kata dia lumba? Saya nak bangkitkan isu ini sebab saya tidak— saya khuatir ada keadaan di mana bila benda ni sampai ke mahkamah, ini akan dicabar. Orang yang tidak berlumba akan dikata dia lumba. Orang yang lumba tu, sebab isu teknikal, dia pula dia keluar daripada mahkamah, dia orang bebas. Isu ini saya rasa sebab perkataan itu dia terlalu umum.

■1530

Ini akan dieksploit nanti kalau benda ini, dia tidak disentuh dengan baik.

Isu lumba ini dengan *speed* ini memang sangat bahaya. Memang lumba tentulah dia laju. Tapi laju tak bermakna dia berlumba, ya. Itu ada satu poin juga. Dan kita nak bawa lumba ini, kita bolehlah bangkitkan isu 1 Jun di Simpang Renggam, Johor di mana disebabkan kebodohan dua orang itu, adik-beradik, akhirnya lima orang nyawa terhabis. Ya.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Terkorban.

Tuan Jimmy Puah Wee Tse [Tebrau]: Terkorban dalam keadaan itu.

Ketiga, saya ingin bawa isu ialah isu pemindaan di satu seksyen 119C di mana sekarang dia diberikan kuasa kepada pihak JPJ untuk menghalang kenderaan luar negara yang masuk, sekiranya dia gagal mematuhi undang-undang JPJ. Saya hanya nak kata di sini Tuan Speaker, kalau boleh, kita tambah lagi.

Bukan sekadar undang-undang yang berkaitan dengan JPJ, malah saya harap kerajaan boleh tambah, sekiranya dia melanggar juga Akta Kawalan Bekalan 1961 yang berkaitan dengan isu apa, Puan Speaker? Isu kereta mendaftar luar Malaysia, asing yang pam minyak RON95. Masih ada, Puan Speaker.

Baru-baru saja tular, sebuah kereta lagi. Di Selangor kali ini, bukan di Johor. Dia pam lagi, minyak RON95. Walaupun usaha kita telah banyak kali kita, kita, kita sudah uar-uarkan hanya kereta Malaysia sahaja yang boleh pam RON95. PR kita pun tak boleh. Tetapi, ada juga orang yang degil ataupun dia tak faham atau sengaja dia tak mahu faham. Dia juga kena curi-curi pergi pam minyak 95. Buat bandingan.

Harga sekarang kita RM1.90. Kalau banding di Singapore, hampir RM10. Mungkin itu kesempatan yang dia nak ambil. Tapi bagi saya, kita kena ambil satu pendirian yang tegas supaya orang faham. Kalau kita asyik dia denda dia saja, saya rasa tak cukup. Saya bukan kata mandatori, dia kena halang masuk daripada Malaysia.

Tetapi katalah satu kali dia sudah buat, dua kali dia buat lagi, tentulah kuasa saya rasa patut diberi kepada JPJ untuk hadkan kereta ini daripada masuk ke Malaysia, mungkin untuk satu tahun atau dua tahun. Sebarang. Kalau kita tak tegas dalam isu ini Puan Speaker, saya rasa orang ingat Malaysia ini bukan negara yang berdaulatlah bagi saya.

Dan akhir sekali Puan Speaker, saya juga nak sentuh isu di mana sekarang dalam pindaan ini, kita beri kuasa lebih kepada PBT untuk mengalihkan kereta ya di tempat-tempat letak *parking* kereta yang salah. Saya rasa isu ini ada kaitan dengan

isu kereta terbengkalai yang memang berleluasa di seluruh Malaysia ya, di mana ramai orang letak kereta saja, lepas itu dia biarkan kereta itu satu tahun, dua tahun dekat sana. *So*, saya harap dengan pindaan ini, pihak kementerian bolehlah kerjasama dengan KPKT untuk menyelesaikan masalah ini.

Dengan itu, sekian. Tebrau menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Tebrau. Saya jemput Yang Berhormat Kuala Krau.

3.33 ptg.

Tuan Haji Kamal bin Ashaari [Kuala Krau]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh*. Salam sejahtera. Terima kasih Yang di-Pertua.

Untuk saya mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Akta Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026, saya mengharapkan ini bukan sahaja perlu dinilai dari sudut penguatkuasaan, tetapi juga dari sudut kesannya kepada rakyat biasa yang menjadi pengguna jalan raya pada setiap hari.

Pada prinsipnya, saya menyokong usaha kerajaan ini bagi meningkatkan keselamatan jalan raya dan memperkemaskan pentadbiran pengangkutan negara. Namun, terdapat beberapa perkara yang ingin mendapat penjelasan daripada pihak kementerian.

Tuan Yang di-Pertua, saya menyambut baik usaha kerajaan untuk mempercepatkan transformasi digital dalam perkhidmatan JPJ. Namun begitu, kita perlu memastikan bahawa transformasi digital tidak menyebabkan rakyat teraniaya akibat kekangan teknologi ataupun kelemahan sistem penyampaian.

Bagaimana sekiranya seorang individu tidak menerima notis yang dihantar secara elektronik ataupun tidak ambil maklum tentang notis yang telah sampai? Bagaimana status sesuatu notis itu akan ditentukan sebagai telah sampai ataupun tidak? Sekiranya berlaku pertikaian, adakah rakyat diberi ruang yang mencukupi untuk membuat rayuan? Perkara ini penting apabila melibatkan golongan warga emas dan warga yang buta teknologi.

Begitu juga dengan penduduk di kawasan luar bandar yang masih berhadapan dengan masalah capaian internet dan liputan telekomunikasi yang tidak konsisten. Saya berharap kementerian dapat menjelaskan mekanisme yang akan digunakan untuk memastikan tak ada rakyat yang kehilangan hak mereka semata-mata kerana kekangan teknologi atau kegagalan sistem penyampaian notis ini.

Tuan Yang di-Pertua, saya bersetuju bahawa perkembangan penggunaan makro mobiliti memerlukan kerangka perundangan yang lebih jelas dan komprehensif. Namun, saya ingin mendapatkan penjelasan. Adakah kementerian bercadang memperkenalkan standard keselamatan yang lebih menyeluruh bagi kenderaan-kenderaan makro mobiliti ini?

Kedua, adakah terdapat perancangan untuk mewujudkan sistem pendaftaran atau pengenalpastian yang lebih tersusun bagi kategori-kategori tertentu? Dan yang lebih penting, bagaimana kementerian akan memastikan penguatkuasaan dapat dilaksanakan secara konsisten di seluruh negara supaya tidak wujud kekeliruan antara negeri dan pihak berkuasa tempatan. Selain penguatkuasaan, kementerian juga perlu memberi penekanan kepada pendidikan pengguna dan kempen keselamatan agar matlamat sebenar pindaan ini dapat dicapai.

Tuan Yang di-Pertua, 32(3) menaik taraf hukuman pemandu mabuk. Saya mengambil maklum bahawa seksyen 32(3) yang dicadangkan ini meningkatkan hukuman daripada denda maksimum RM5,000 kepada denda maksimum RM3,000 dan maksimum RM10,000.

Bagi mereka yang memandu ketika lesen memandu sedang digantung. Pada pandangan saya, pendekatan yang lebih tegas ini juga wajar dipertimbangkan terhadap kesalahan pemanduan di bawah pengaruh alkohol dan juga dadah. Jangan tunggu sehingga seseorang itu menjadi pesalah berulang atau disabitkan beberapa kali, baru tindakan yang benar-benar berat dikenakan kepada mereka.

Bagi kesalahan memandu dalam keadaan mabuk dan membahayakan pengguna jalan raya yang lain, hukuman yang berat perlu dikenakan, walaupun bagi kesalahan pertama kerana risiko ini diwujudkan adalah terlalu berat dan melibatkan nyawa orang awam yang tidak berdosa.

Saya juga mengambil maklum kenyataan Yang Berhormat Menteri bahawa mekanisme pampasan kepada mangsa kemalangan yang melibatkan pemandu mabuk, dadah dan pemanduan melulu akan dibawa melalui pindaan seterusnya pada hujung tahun ini.

Justeru, saya mengharapkan kementerian dapat memperhalusi mekanisme tersebut sebaik mungkin supaya apabila ia dibentangkan kelak, Dewan, Dewan ini dapat akan memberikan sokongan dan mangsa dan keluarga mereka bukan saja memerlukan keadilan melalui hukuman terhadap pesalah, tetapi juga pembelaan yang sewajarnya ditanggung oleh pesalah terhadap apa juga implikasi yang terpaksa ditanggung oleh keluarga mangsa.

Berkaitan kadar kompaun dan denda minimum. Saya memahami hasrat kementerian untuk memastikan hukuman yang dikenakan mempunyai kesan pencegahan yang lebih kuat berbanding kadar sedia ada. Namun, saya ingin mendapat penjelasan daripada Yang Berhormat Menteri, apakah kajian atau data yang digunakan oleh kementerian bagi menunjukkan bahawa kadar kompaun dan yang sedia ada ini, sudah tidak lagi berkesan dalam mengurangkan kesalahan dan jenayah jalan raya?

Kita bersetuju bahawa hukuman perlu tegas terhadap mereka yang sengaja melanggar undang-undang, tetapi pada masa yang sama, kerajaan juga perlu memastikan bahawa peningkatan penalti ini, benar-benar mencapai matlamat, mengubah tingkah laku pengguna jalan raya dan bukan sekadar meningkatkan jumlah kutipan kompaun semata-mata.

Saya juga ingin kerajaan memikirkan secara adil tentang apakah pesalah jalan raya ini hanya dihukum tanpa mengambil kira keadaan jalan raya dan situasi kemalangan yang berlaku? Jangan hanya menghukum kepada pesalah, sedangkan antara punca kemalangan dan lainnya adalah berpunca daripada keadaan jalan raya yang tidak baik.

Sebagai contoh, dibawa dalam Parlimen saya di simpang Jengka 16 ya, keadaan jalan di simpang itu, kalau mengikut katanya sudah memenuhi *spec*. Tetapi, sering kali berlakunya kemalangan berpunca daripada ketidakfahaman pemandu jalan raya, keadaan jalan raya itu sendiri. Itu sebagai contoh, sebagai suatu pertimbangan.

■1540

Buat akhirnya, saya berharap segala pindaan yang diluluskan ini nanti dapat dilaksanakan dengan berkesan dan mengambil kira realiti rakyat di bandar mahupun di luar bandar. Undang-undang yang baik bukan sahaja mesti tegas, tetapi juga adil, praktikal dan dapat dilaksanakan secara berkesan demi kepentingan seluruh rakyat Malaysia untuk mencapai ke depan yang lebih sejahtera.

Terima kasih. Kuala Krau mohon menyokong. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Kuala Krau. Yang Berhormat Jelutong tidak ada dalam dewan. Yang Berhormat Merbok.

3.40 ptg.

Tuan Mohd Nazri bin Abu Hassan [Merbok]: *Bismillahirrahmanirrahim*. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih, Puan Yang di-Pertua. Saya bangun untuk membahas Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan 1987. Secara khususnya, tumpuan perbahasan saya hari ini ialah kepada fasal 15 iaitu satu langkah progresif untuk memasukkan seksyen baharu 42A ke dalam Akta 333 bagi mengawal selia kesalahan berlumba atau dugaan kelajuan.

Tuan Yang di-Pertua, saban hari dada akhbar dan media sosial kita dihidangkan dengan berita tragis. Jalan raya awam yang sepatutnya menjadi laluan selamat untuk rakyat ke tempat kerja, membawa keluarga dan mencari rezeki kini telah dirampas. Ia dirampas oleh segelintir individu yang tidak bertanggungjawab yang menjadikannya litar lumba haram.

Undang-undang sedia ada di bawah seksyen 42 mengenai pemanduan melulu adalah terlalu umum. Kita menghadapi kekangan teknikal untuk mensabitkan pesalah lumba haram kerana ketiadaan takrifan undang-undang yang spesifik mengenai perbuatan berlumba dan dugaan kelajuan. Malah, fasal 15 ini hadir sebagai jawapan tuntas kepada kelompangan tersebut.

Tuan Yang di-Pertua, apakah yang dibawa oleh seksyen 42 ini? Iaitu memberikan takrifan undang-undang yang jelas dan *[Tidak jelas]* iaitu *loophole* mengenai apa yang dimaksudkan dengan perlumbaan haram dengan dugaan kelajuan di tempat awam. Iaitu sesiapa sahaja yang memandu atau menunggang dalam satu pertandingan kelajuan tanpa kebenaran bertulis daripada pihak berkuasa akan tertakluk di bawah seksyen ini.

Kedua, saya bersetuju pindaan ini untuk memperuntukkan hukuman yang amat tegas. Kita tidak lagi boleh berkompromi dengan denda yang rendah. Seksyen 42A ini memperkenalkan hukuman penjara mandatori, denda minimum yang tinggi, penggantungan lesen pemandu serta-merta. Dan yang paling penting, saya mencadangkan kuasa rampasan dan penyitaan kenderaan secara mutlak oleh mahkamah.

Tuan Yang di-Pertua, mengapa pindaan fasal 15 ini kritikal dan tidak boleh ditangguh lagi? Ia adalah soal ketenteraman awam dan kelangsungan hidup rakyat. Aktiviti lumba haram sama ada melibatkan kereta mahupun motosikal atau gejala rempit telah mengganggu gugat ketenteraman emosi dan fizikal penduduk setempat.

Bunyi ekzos yang bising membingitkan pada waktu malam telah meragut hak rakyat untuk berehat dengan tenang.

Dari sudut ekonomi dan kesihatan, berbilion ringgit dana negara habis dibelanjakan di hospital-hospital kerajaan bagi merawat kecederaan akibat kemalangan lumba haram. Lebih menyedihkan, ada dalam kalangan mangsa adalah pengguna jalan raya yang tidak bersalah. Ibu bapa dan anak-anak yang hanya kebetulan berada di tempat dan waktu yang salah. Siapa yang akan menanggung kerugian ini? Tentulah rakyat dan kerajaan.

Tuan Yang di-Pertua, saya tahu pasti akan ada suara-suara skeptis di Dewan yang mulia ini atau di luar yang akan berhujah bahawa pindaan ini terlalu zalim dan mungkin akan menuduh kerajaan cuba menyekat minat, hobi atau saluran ekspresi anak muda. Jawapan saya mudah dan tegas. Kerjaan tidak pernah menyekat minat sukan permotoran, malah kerajaan sentiasa menyokong pembangunan litar rasmi, program pencarian bakat dan pertandingan yang selamat. Namun, minat dan hobi sama sekali tidak boleh mengatasi ketenteraman awam.

Jika anda mahu berlumba, pergi ke litar yang sah. Jalan raya bukan adalah hak eksklusif kaki lumba. Ia adalah hak milik seluruh rakyat Malaysia yang mahukan keselamatan. Pindaan ini bukan bertujuan menghukum atau menyusahkan tapi ia adalah benteng undang-undang untuk menyelamatkan nyawa dan anak muda kita daripada berkecai di atas tar.

Tuan Yang di-Pertua, sebagai yang terakhir dalam seksyen ini iaitu pewujudan seksyen 42 ini melalui fasal 15 adalah keperluan fardu kifayah, demi keselamatan negara. Jangan kita tunggu sehingga lebih banyak nyawa terkorban baru kita mahu bertindak. Demi masa depan anak muda, demi keamanan ibu bapa yang risau di rumah dan demi kedaulatan undang-undang jalan raya, saya memohon sokongan padu dari semua Ahli Parlimen dan Yang Berhormat merentasi tembok politik untuk meluluskan pindaan ini.

Seterusnya adalah berkenaan dengan cadangan pindaan seksyen 66J Akta Pengangkutan Jalan [*Akta 333*]. Saya bangun untuk menyokong dan mencadangkan supaya seksyen 66J Akta Pengangkutan Jalan 1987 ini diperkukuhkan lagi. Memastikan mana-mana kenderaan asing tidak dibenarkan memasuki atau meninggalkan Malaysia sekiranya terdapat apa-apa perkara yang masih belum diselesaikan khususnya seperti saman tertunggak, kesalahan jalan raya atau pelanggaran syarat permit kemasukan.

Pada masa ini, seksyen 66J memberi kuasa kepada Jabatan Pengangkutan Jalan untuk menghalang kenderaan asing daripada meninggalkan Malaysia sekiranya terdapat perkara yang belum diselesaikan. Prinsip ini telah digunakan di dalam pelaksanaan permit masuk kenderaan VEP termasuk bagi kes saman tertunggak. Namun begitu, saya berpendapat peruntukan ini perlu diperluaskan supaya kenderaan asing yang mempunyai saman tertunggak atau kesalahan berulang boleh dihalang daripada memasuki Malaysia sehingga semua tunggakan diselesaikan. Sistem semakan automatik di pintu negara seperti CIQ dan VEP disepadukan dengan pangkalan data JPJ dan PDRM supaya sebarang tunggakan dapat dikenal pasti secara masa nyata.

Untuk makluman Tuan Yang di-Pertua, baru-baru ini saya pergi melancong di Thailand. Saya membawa kenderaan. Saya silap masuk lorong di bawah *tunnel*, kena saman. Saman pula dia bukan suruh bayar di situ. Dia bawa kita ke balai polis berhampiran. Ini pengalaman saya sendiri. Dan awak perlu menjelaskan saman serta-merta di situ supaya— baru dilepaskan. Kalau tidak, tunggulah di situ sampai selesai. Itu apa yang dilakukan oleh negara jiran kita.

Jadi, kita minta negara kita pun buat benda yang sama, supaya apabila kita tahan sahaja pemandu mereka yang melanggar kesalahan, bawa mereka kepada balai-balai berdekatan dan minta mereka selesaikan tunggakan saman itu serta-merta dan baru kita lepaskan. Kerana, mereka buat pada kita juga dan kita boleh buat benda yang sama kepada mereka.

Tuan Yang di-Pertua, cadangan ini bukan bertujuan untuk menyusahkan pelancong atau pelawat asing, sebaliknya ia bertujuan memastikan prinsip undang-undang yang sama untuk semua dapat ditegakkan. Hari ini, kita melihat terdapat pemandu kenderaan asing yang melakukan kesalahan berulang dan gagal menjelaskan saman selama bertahun-tahun. Malah, JPJ telah menjalankan Ops Tunggak khusus untuk mengesan kenderaan asing dan mengarahkan bayaran dibuat serta-merta sebelum mereka meniggalkan negara. Ini yang terbaik.

Di Kedah, pada tahun lepas, misalnya, JPJ telah berjaya mengutip lebih RM100,000 saman tertunggak daripada kenderaan Thailand termasuk seorang pemandu yang terpaksa melunaskan saman RM17,700 yang tertunggak sejak 2013 sebelum dibenarkan pulang ke negara asal. Keadaan ini menunjukkan bahawa mekanisme penguatkuasaan lebih tegas dan sistematik amat diperlukan.

Justeru, saya mencadangkan supaya pindaan seksyen 66J memasukkan peruntukan yang jelas bahawa mana-mana kenderaan asing yang mempunyai

saman tertunggak, kompaun yang belum dijelaskan atau apa-apa kewajipan di bawah akta ini belum disempurnakan, boleh dihalang daripada memasuki atau meninggalkan Malaysia sehingga semua tunggakan tersebut diselesaikan.

Selain itu, pegawai JPJ atau polis hendaklah diberi kuasa untuk menahan sementara kenderaan atau membawa pemandu ke balai polis atau pusat penguatkuasaan berhampiran bagi tujuan penyiasatan, pengeluaran saman dan penyelesaian kompaun serta-merta.

Dengan pindaan ini, kita bukan sahaja dapat meningkatkan pematuhan undang-undang malah memastikan hasil kerajaan tidak terjejas akibat saman yang gagal dikutip, di samping memberi mesej jelas bahawa Malaysia tidak akan berkompromi dengan mana-mana pihak yang melanggar undang-undang jalan raya negara.

Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Merbok. Saya jemput Yang Berhormat Jelutong.

3.48 ptg.

Tuan Sanisvara Nethaji Rayer a/l Rajaji [Jelutong]: Terima kasih Timbalan Speaker di atas peluang yang diberikan kepada saya. Kebetulan saya hanya baru selesai menjadi Speaker di Kamar Khas.

Walaupun begitu, saya berkesempatan tadi untuk mendengar pembentangan rang undang-undang ini oleh Menteri Pengangkutan. Saya mengambil pendekatan bahawa pindaan ini adalah pindaan yang sewajarnya dibuat, sesuatu yang perlu dibuat berdasarkan kepada perkembangan yang kita lihat baru-baru ini terutamanya yang melibatkan kemalangan-kemalangan tragis, di mana ia meragut nyawa dan kemalangan-kemalangan tragis ini— hari ini juga dilaporkan satu kemalangan di atas lalu lintas jalan raya PLUS menghala dari Seremban ke Johor Bahru yang melibatkan kenderaan-kenderaan berat dan juga melibatkan kereta motokar yang meragut nyawa.

■1550

Kita perlu mengambil satu pendekatan bahawa, walaupun pindaan-pindaan ini perlu dibuat, pada masa yang sama, kita perlu juga meningkatkan lagi tahap kesedaran pengguna-pengguna jalan raya, pemandu-pemandu kenderaan, dengan izin, *especially those who sits behind the wheel.* Di mana saban hari kita melihat

berlakunya kejadian-kejadian tidak bertimbang rasa di atas jalan raya. Kejadian-kejadian kenderaan-kenderaan berlumba di antara satu sama lain.

Kejadian-kejadian ini adalah kejadian-kejadian yang mengundang pelbagai kemalangan yang berlaku saban hari. Walaupun ada pihak-pihak yang mungkin mengambil pendekatan bahawa pindaan-pindaan ini adalah pindaan-pindaan yang membawa hukuman-hukuman yang berat tetapi saya merasakan bahawa hukuman-hukuman ini memberi masa, ruang dan peluang untuk kita meningkatkan lagi keinsafan ke atas pengguna-pengguna jalan raya, terutamanya pemandu-pemandu kenderaan.

Kemalangan yang melibatkan kenderaan FRU, kemalangan yang melibatkan pemandu-pemandu bas, kemalangan-kemalangan yang melibatkan pengguna-pengguna ataupun pemandu-pemandu kenderaan berat adalah sesuatu yang sangat menyayat hati. Kadangkala kita melihat satu keluarga menjadi mangsa kemalangan, terbunuh di atas jalan raya.

Saya juga mendengar pembentangan, di mana ada peruntukan-peruntukan yang mewajibkan pembayaran pampasan oleh mana-mana individu yang bertanggungjawab menyebabkan kemalangan ini sehingga menyebabkan kemalangan jiwa. Ini adalah sesuatu yang perlu diberi perhatian, yang perlu disokong.

Dan pada masa yang sama, cuma saranan saya kepada Jabatan Pengangkutan Jalan, selain daripada mewajibkan mana-mana pemandu kenderaan yang ingin berhasrat untuk diberikan kelayakan untuk memandu kenderaan, beliau juga perlu diberikan keinsafan. Kalau kita pergi kepada – ke negara-negara seperti Australia, New Zealand umpamanya, dengan izin Timbalan Speaker.

Terdapat ungkapan *the pedestrian is the king of the road.* Kalau kita melihat terdapat *zebra crossing.* Ada juga pengguna-pengguna jalan raya yang berjalan kaki di sebelah kanan. Saya pernah melihat sendiri pemandu kenderaan itu berhenti, walaupun beliau mempunyai *the right of way,* dengan izin, lampunya hijau. Membenarkan kenderaan beliau untuk melalui kawasan itu, beliau akan berhenti dan meminta pengguna jalan raya yang berjalan kaki itu untuk melintas.

Di Pulau Pinang beberapa tahun yang lalu berlaku satu kejadian tragis. Lampu itu telah bertukar merah, kenderaan sepatutnya berhenti. Seorang warga emas yang melintas di kawasan Pulau Tikus, di kawasan Bukit Bendera, beliau mempunyai hak untuk menggunakan *zebra crossing* untuk melintas jalan. Tetapi pada masa itu, datangnya sebuah motosikal, mungkin berlumba, yang telah

melanggar wanita itu sehingga menyebabkan beliau meninggal dunia di tempat kejadian.

Kejadian-kejadian seperti ini adalah kejadian-kejadian yang perlu kita elak dan walaupun pindaan-pindaan ini adalah sesuatu yang perlu kita luluskan. Saya juga merasakan pada masa yang sama, tahap kesedaran di kalangan masyarakat perlu kita membawa satu tahap kesedaran bahawa menggunakan jalan raya ini merupakan satu tanggungjawab kita untuk menjaga bukan saja nyawa kita tetapi nyawa orang yang lain, yang menggunakan jalan raya yang sama.

Di saat ini, saya juga ingin menarik perhatian Dewan yang mulia ini, kejadian-kejadian yang melibatkan *tow truck owners,* dengan izin Timbalan Speaker. Apabila berlakunya sesuatu kemalangan, kita lihat bahawa *tow truck operators,* pengguna-pengguna— iaitu kenderaan— pengusaha-pengusaha kenderaan-kenderaan yang datang untuk memberi bantuan kecemasan berlumba-lumba untuk mendapatkan kerja tersebut, untuk membawa kenderaan tersebut ke *workshop* mereka untuk melakukan kerja-kerja pembaikan.

Kadangkalanya berlaku kejadian di mana kenderaan-kenderaan itu dialihkan sebelum tibanya anggota polis di tempat-tempat di mana kemalangan ini berlaku. Bagaimana persoalan saya— kerajaan berhasrat untuk menangani perkara ini? Kadangkala bila kemalangan itu berlaku, kita lihat kemalangan yang kecil sahaja.

Dalam beberapa minit, ada yang menaiki motosikal dan pengguna— yang mengoperasikan syarikat-syarikat *tow truck,* dengan izin Timbalan Speaker, datang ke tempat tersebut, berlumba. Mungkin bertikam lidah di antara satu sama lain, meminta supaya mereka diberi peluang untuk mengambil kenderaan tersebut ke *workshop* masing-masing, untuk diberi perkhidmatan, untuk membaiki kenderaan tersebut.

Namun demikian, saya percaya rang undang-undang ini adalah sesuatu yang menyeluruh. Dan saya ingin merakamkan ucapan terima kasih kepada Menteri dan segala kementerian beliau di atas segala usaha yang telah dilakukan oleh Menteri dan kementerian beliau untuk kita meningkatkan lagi tahap kesedaran pengguna-pengguna jalan raya dengan menggubal undang-undang yang baru ini.

Timbalan Speaker, sebelum saya *landing,* walaupun ada pihak-pihak yang mungkin memandang kecil usaha-usaha yang telah dilakukan, yang mungkin sombong, yang mungkin angkuh tetapi kita sebagai kerajaan perlu melaksanakan tanggungjawab kita. Kerana kita adalah Kerajaan Malaysia MADANI yang memberi perkhidmatan yang terbaik untuk masyarakat di luar sana.

Sekian, terima kasih. Saya mohon menyokong, Timbalan Speaker.

Timbalan Yang di-Pertua [Puan Alice Lau Kiong Yieng]: Terima kasih Yang Berhormat Jelutong. Saya jemput Yang Berhormat Sipitang.

3.57 ptg.

Datuk Matbali bin Musah [Sipitang]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera. Terima kasih Dato' Yang di-Pertua kerana memberi ruang kepada Sipitang untuk terus mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Pindaan) 2026.

Bagi kita, pindaan ini bukan sekadar perubahan beberapa seksyen undang-undang tetapi sebenarnya membawa mesej yang lebih besar iaitu menyelamatkan nyawa rakyat. Kerana ianya memperkukuh budaya keselamatan jalan raya dengan mendidik pengguna untuk lebih bertanggungjawab.

Skop pindaan yang meliputi empat kategori iaitu digitalisasi, denda, peruntukan baharu dan penambahbaikan peruntukan, menjurus ke arah kebaikan sejajar dengan dasar keselamatan jalan raya yang diamalkan di banyak negara. Tidak dinafikan, matlamat akhir pindaan ini adalah untuk mengurangkan risiko kemalangan, yang mana analisis dan data menunjukkan trend peningkatan kemalangan maut dalam beberapa tahun mutakhir ini.

Contohnya pada tahun 2022, terdapat 6,080 kes kemalangan maut, meningkat kepada 6,300 pada tahun berikutnya. Kemudian, 6,494 kes pada tahun 2024 dan terus melonjak kepada 6,537 kes pada tahun lepas, 2025.

Budaya keselamatan tidak boleh dibina melalui kempen bermusim semata-mata, ia mesti dipupuk melalui pendidikan, penguatkuasaan dan ketegasan undang-undang. Apabila undang-undang di perkasa, maka mesejnya jelas. Nyawa rakyat tidak boleh di kompromi. Pindaan ini juga penting dalam usaha mendisiplinkan pengguna dan pemandu. Jalan raya bukan gelanggang perlumbaan dan bukan tempat untuk menguji keberanian.

Pemandu yang cuai, memandu secara melulu atau mengabaikan peraturan bukan sahaja mempertaruhkan nyawa sendiri, malah membahayakan pengguna jalan raya yang lain. Disiplin di jalan raya merupakan cerminan disiplin kita. Apabila lampu isyarat dihormati, had laju dipatuhi dan undang-undang dijunjung, maka kita sebenarnya sedang membina sebuah negara yang lebih bertanggungjawab dan beradab.

Saban tahun kita mendengar berita kehilangan nyawa akibat kemalangan jalan raya. Ada anak tidak sempat pulang menemui ibu bapa. Ada ibu yang menunggu kepulangan anak yang tidak kunjung tiba.

■1600

Statistik mungkin hanya memaparkan angka tetapi di sebalik angka itu terdapat air mata dan duka yang tidak pernah kering. Dato' Yang di-Pertua, dalam konteks negeri Sabah, Pindaan Akta Pengangkutan Jalan 1987 ini amat relevan kerana negeri kami berdepan cabaran geografi, infrastruktur dan penguatkuasaan berbeza berbanding Semenanjung. Apabila dilaksanakan kelak, pindaan ini diyakini dapat meningkatkan keselamatan pengguna jalan raya, mengurangkan kadar kemalangan dan memperkukuh penguatkuasaan di seluruh negeri.

Isu keselamatan jalan raya mempunyai dimensi yang tersendiri di negeri kami, dan juga jiran di Sarawak. Ini kerana negeri kami mempunyai jaringan jalan raya yang panjang merentasi kawasan luar bandar dan pedalaman yang memerlukan perjalanan berjam-jam lamanya.

[Timbalan Yang di-Pertua (Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor) ***mempengerusikan Mesyuarat****]*

Bagi rakyat Sipitang dan kawasan pedalaman yang lain seperti Tenom, Nabawan, Keningau dan Tawau, perjalanan jauh adalah sebahagian daripada kehidupan seharian. Jalan yang berliku, keadaan cuaca yang berubah-ubah dan jarak yang panjang menuntut had tahap pemanduan yang lebih berhemah.

Dato' Yang di-Pertua, Lebuhraya Pan Borneo Sabah yang sedang dalam pembinaan bakal menjadi nadi penghubung ekonomi dan mobiliti rakyat di seluruh negeri. Apabila jalan Pan Borneo ini siap sepenuhnya, jumlah kenderaan dijangka meningkat dengan ketara dan ia berkemungkinan mendorong sesetengah pemandu memecut kelajuan melebihi had yang ditetapkan.

Maka, di sisi inilah penting dan *significant* pindaan ini. Justeru, Sipitang berharap agar kerajaan memperkukuh penguatkuasaan di sepanjang jajaran Pan Borneo Sabah melalui pemasangan kamera penguatkuasaan CCTV, rondaan berkala serta pendidikan keselamatan jalan raya yang berterusan.

Selain itu, sebagai kawasan pedalaman, Sipitang mempunyai kedudukan strategik yang menghubungkan Sabah dengan negara jiran dan wilayah bersempadan. Pintu sempadan Sindumin, di Sipitang serta Merapok di Lawas,

merupakan pintu laluan penting yang semakin sibuk. Kemasukan kenderaan dari luar negara seperti negara Brunei Darulsalam dan juga pergerakan rentas sempadan dari Kalimantan Indonesia pada masa hadapan, memerlukan penguatkuasaan yang lebih tersusun semua pengguna jalan raya tanpa mengira asal negara mestilah mematuhi undang-undang Malaysia.

Ini penting, kerana kita tidak boleh berkompromi dalam soal keselamatan dan pematuhan undang-undang, pemerkasaan dokumen, permit insurans, lesen memandu dan pematuhan teknikal kenderaan di pintu masuk sempadan perlu diperkasa demi melindungi pengguna dan rakyat tempatan.

Dato' Yang di-Pertua, sesungguhnya Sipitang percaya bahawa undang-undang ini bukan dibina di atas helaian kertas semata-mata, tetapi di atas pengalaman, pengajaran dan tragedi yang pernah meragut begitu banyak nyawa. Pindaan yang dibentangkan hari ini adalah ikhtiar negara untuk memastikan jalan raya tidak lagi menjadi pentas duka dan medan darah merah mengalir. Biarlah undang-undang ini menjadi pelita yang menerangi perjalanan rakyat, agar setiap yang keluar dari rumah dapat kembali dengan selamat ke pangkuan keluarga.

Kita mungkin tidak mampu menghapuskan semua kemalangan, namun kita mampu mengurangkan risikonya oleh undang-undang yang tegas, penguatkuasaan yang berkesan dan kesedaran yang berterusan. Sudah tiba masanya untuk kita mengubah persepsi bahawa pematuhan undang-undang hanyalah kerana takut pada saman. Sebaliknya pematuhan mestilah lahir daripada kesedaran bahawa setiap peraturan diwujudkan demi melindungi nyawa kita bersama.

Maka dengan penuh tanggungjawab dan keyakinan itu, Sipitang menyatakan sokongan sepenuhnya terhadap Rang Undang-undang Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Pindaan) 2026 ini. Sekian dan terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Sipitang. Selanjutnya, dipersilakan Yang Berhormat Machang.

4.04 ptg.

Tuan Wan Ahmad Fayhsal bin Wan Ahmad Kamal [Machang]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua. Saya bangkit membawa suara rakyat yang masih menunggu jawapan daripada kerajaan. Jawapan pada satu soalan mudah yang sudah terlalu lama tergantung tanpa penyelesaian. Bilakah jalan raya Malaysia ini hendak berhenti membunuh rakyatnya sendiri?

Tuan Yang di-Pertua, Kementerian Pengangkutan sendiri telah mengemukakan data yang seharusnya mengejutkan mana-mana ahli Parlimen yang masih mempunyai hati nurani. Tahun 2019 – 6,167 kematian. 2024 – 6,464 kematian. Disember 2025 – 6,537 kematian. Angka ini bukan statistik. Ini adalah nama-nama yang tidak sempat disebut lagi. Ini adalah bapa yang tidak pulang, ibu yang tidak tiba, anak yang tidak sampai ke sekolah.

Sasaran Pelan Keselamatan Jalan Raya Malaysia 2021-2030 apa jadi? Kerajaan berjanji mengurangkan kadar kematian sebanyak 50 peratus kepada 3,084 menjelang 2030. Tiga, empat tahun sahaja lagi, Tuan Yang di-Pertua. Namun, yang berada di hadapan kita ialah sebuah rang undang-undang yang menaikkan denda kompaun daripada RM300 kepada RM500. Itu sahaja kah yang mampu ditawarkan kerajaan kepada 6,537 keluarga yang berkabung?

Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya bawa Dewan yang mulia ini melihat bagaimana negara-negara yang berjaya menurunkan kematian jalan raya, melakukan kerja-kerja mereka. Di Jepun, sebuah negara dengan populasi tiga kali ganda Malaysia, dengan kepadatan kenderaan yang jauh lebih tinggi. Namun, pada tahun 2023 hanya mencatatkan 2,678 kematian jalan raya.

Hampir separuh daripada Malaysia yang berpenduduk jauh lebih kecil. Apa rahsianya? Pertama, Jepun tidak hanya menaikkan denda, mereka membangunkan sistem mata penalti (*demerit point system*) dengan izin yang berfungsi secara automatik. Setiap kesalahan membawa mata, mata mencecah had, lesen digantung dengan sendirinya, tanpa perlu menunggu mahkamah. Sistem ini mencipta kepastian hukuman bukan sekadar kemungkinan hukuman. Malaysia sudah ada sistem demerit, tetapi rang undang-undang ini tidak menyentuhnya langsung. Satu patah perkataan pun tidak.

Yang kedua, Sweden dengan dasar *Vision Zero*, yang kemudiannya diadaptasi oleh Jepun, Britain dan Belanda menegaskan prinsip asas kematian di jalan raya bukan takdir, ia adalah kegagalan sistem, kegagalan jurutera jalan, kegagalan penggubal dasar, kegagalan penguatkuasaan, bukan semata-mata salah pemandu. Rang undang-undang ini tidak menyentuh tanggungjawab infrastruktur, tidak ada peruntukan yang mewajibkan kerajaan mengambil tindakan ke atas *black spot* kemalangan berulang. Semua beban diletakkan ke atas bahu rakyat biasa. Sementara jalan raya yang rosak, lampu yang padam dan lorong motosikal yang hilang dibiarkan begitu sahaja.

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menumpukan kritikan saya kepada empat jurang utama dalam rang undang-undang ini. Jurang pertama, memandu dalam keadaan mabuk, senyap membisu. Tuan Yang di-Pertua, di manakah peruntukan berkaitan dengan menandu dalam keadaan mabuk? Mengikut Akta WHO antara 20 peratus hingga 30 peratus daripada kematian jalan raya di negara membangun dikaitkan dengan alkohol dan bahan-bahan terlarang.

Di Jepun, akta lalu lintas jalan raya menetapkan hukuman sehingga lima tahun penjara bagi pemandu mabuk. Yang lebih penting, penumpang yang mengetahui pemandunya mabuk, tetapi tetap menaiki kenderaan itu turut boleh didakwa. Rang undang-undang ini tidak menyebut had alkohol dalam darah, tidak menyebut kuasa ujian pernafasan di tepi jalan, tidak menyebut pemanduan dalam keadaan terpengaruh dadah. Saya hendak tanya Menteri dengan hormat. Adakah ini kerana data menunjukkan ia bukan isu atau kerajaan tidak bersedia untuk menghadapinya?

Jurang kedua. Pemanduan cuai, telefon, keletihan dan gangguan. Pada 2019, Jepun meminda undang-undang untuk menaikkan hukuman penggunaan telefon bimbit semasa memandu kepada enam bulan penjara, tiga kali ganda daripada sebelumnya. Ia berikutan, kajian membuktikan pemandu yang menggunakan telefon adalah empat kali lebih berisiko menyebabkan kemalangan berbanding dengan pemandu yang tidak berbuat demikian. Di Malaysia hari ini, di setiap lampu isyarat kita boleh melihat pemandu bermain telefon, kita tahu ia berlaku. Data mengesahkannya. Namun, rang undang-undang ini dengan semua 41 fasalnya, tidak mempunyai satu pun peruntukan mengenai gangguan pemanduan atau keletihan pemandu komersial. Berapa banyak lagi bas ekspres yang perlu terbalik sebelum kerajaan bertindak?

■1610

Jurang ketiga Tuan Yang di-Pertua, tiada mandat teknologi keselamatan kenderaan. Jepun melalui Program ASV – *Advanced Safety Vehicle* dan Kesatuan Eropah dengan mewajibkan pemasangan *intelligent speed assistant*, semua sudah ada dalam rang undang-undang mereka. Dan rang undang-undang kita ini meminda seksyen 66 untuk meluaskan kuasa Menteri membuat kaedah-kaedah berkenaan keselamatan kenderaan.

Baik, tapi kuasa sahaja tidak mencukupi. Di manakah mandatnya? Di manakah jadual pelaksanaannya? Di manakah keperluan minimum ADAS untuk

kenderaan baru yang dijual di Malaysia? Kerajaan diberi kuasa yang luas tapi tiada obligasi. Ini bukan perundangan keselamatan, ini cek kosong.

Jurang keempat Tuan Yang di-Pertua, di Jepun, pemegang lesen baru dikehendaki memakai tanda khas selama setahun, dihadkan kelajuan, dilarang memandu di lebuh raya tanpa pendamping dan tertakluk kepada syarat ketat yang beransur longgar mengikut pengalaman.

Di Malaysia, statistik menunjukkan pemandu muda antara 17 hingga 25 tahun merupakan kumpulan yang paling terdedah kepada kemalangan maut. Ini bukan rahsia, ini fakta yang kerajaan sendiri miliki. Namun, rang undang-undang ini tidak menyentuh sistem pelesenan berperingkat, langsung tidak. Adakah ini kerana reformasi pelesenan lebih sukar daripada menaikkan kadar kompaun? Sudah tentu tetapi kesukaran bukan alasan untuk mengabaikan nyawa.

Tuan Yang di-Pertua, izinkan saya nak *landing* ya. Ada tiga persoalan yang mendesak. Saya harap Menteri jawab. Pertama, kerajaan menyasarkan pengurangan 15 peratus kematian jalan raya menjelang 2030. Apakah model atau kajian yang membuktikan bahawa menaikkan denda daripada RM300 hingga RM500 mampu menyumbang kepada sasaran itu? *Bring the evidence please* Yang Berhormat Menteri.

Yang kedua, seksyen 110B memperuntukkan bahawa sesiapa yang menyebarkan maklumat mengenai apa-apa aktiviti pegawai polis atau pegawai pengangkutan jalan melakukan kesalahan jenayah. Tuan Yang di-Pertua, peruntukan ini terlalu luas dan berbahaya. Adakah wartawan yang merakam dan menyiarkan operasi JPJ yang tidak profesional turut tertakluk kepada seksyen ini? Adakah rakyat yang berkongsi video penguatkuasaan di media sosial boleh didakwa? Kerajaan perlu memberi penjelasan yang jelas dan terperinci atau meminda seksyen ini sebelum ia disalahgunakan.

Yang ketiga dan terakhir, sistem kawalan diisytiharkan di bawah seksyen 16 bergantung kepada pengisytiharan sendiri oleh pemilik kenderaan. Di Jepun, pendaftaran kenderaan memerlukan bukti fizikal, ruang parkir yang disahkan polis sebelum pendaftaran diluluskan. Mekanisme pengesanan apakah yang kerajaan sediakan untuk memastikan sistem ini bukan sekadar borang yang diisi dan dilupakan.

Tuan Yang di-Pertua, saya rumuskan, *conclude*. Saya tidak menolak rang undang-undang ini secara keseluruhannya. Peruntukan baru bagi golongan motosikal, kawalan sempadan, mikro mobiliti dan pemberitahuan elektronik adalah

langkah yang wajar diraikan, bagus. Terima kasih Yang Berhormat Menteri, tapi rang undang-undang ini datang dengan konteks yang berat.

Ia datang di bawah bayang 6,537 kematian. Ia datang dengan sasaran 2030 yang semakin mustahil dicapai. Ia datang selepas bertahun-tahun janji yang tidak ditunaikan. Dan dalam konteks itu, rang undang-undang ini hanya menaikkan denda kompaun sebanyak RM200 seperti membawa payung kecil di tengah ribut taufan. Rakyat tidak mahu payung, rakyat mahu jalan raya yang selamat. Jadi Tuan Yang di-Pertua, saya memohon Menteri jawab dulu sebelum kami nak sokong atau tidak pindaan ini. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Machang. Selanjut, dipersilakan Yang Berhormat Padang Besar.

4.14 ptg.

Tuan Rushdan bin Rusmi [Padang Besar]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan selamat sejahtera. Terima kasih kepada Dato' Yang di-Pertua atas ruang dan peluang yang diberikan kepada saya untuk membahaskan perbahasan tentang Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026. Pada prinsipnya, Padang Besar menyokong usaha kerajaan untuk mengukuhkan keselamatan jalan raya, memperkemaskan penguatkuasaan serta mendigitalkan sistem pengangkutan negara melalui rang undang-undang ini.

Kita bersetuju bahawa pelumba haram, pemandu yang memalsukan dokumen, mereka yang mengancam anggota penguat kuasa serta mereka yang mempermainkan undang-undang mesti dikenakan hukuman yang berat. Namun Dato' Yang di-Pertua, undang-undang yang keras tidak akan memberi makna sekiranya penguatkuasaan masih longgar. Padang Besar mewakili kawasan sempadan Malaysia–Thailand, apa yang berlaku di sempadan bukan teori, ia realiti yang dilihat setiap hari oleh rakyat kami.

Pertama, iaitu isu penyalahgunaan Permit Pengedaran Antarabangsa atau ICP. Kita mengetahui bahawa permit ini diwujudkan untuk kegunaan persendirian tapi apa yang berlaku pada hari ini, van persendirian Thailand atau lebih dikenali sebagai van roktu telah disalah guna sebagai pengangkutan komersial. Mereka mengambil upah membawa pelancong asing bergerak di seluruh negara, bersaing dengan pengusaha tempatan. Bahkan ada yang beroperasi bertahun-tahun tanpa permit yang sah, tanpa insurans Malaysia dengan puluhan saman tertunggak.

Saya kira Dato' Yang di-Pertua, ketika belajar di ITM Shah Alam dulu pun melalui perkara yang sama. Saya ingin bertanya kepada kerajaan, kalau rakyat Malaysia masuk ke Thailand setiap syarat dipatuhi dengan ketat, mengapa apabila kenderaan asing masuk ke negara kita, penguatkuasaan seolah-olah terlalu longgar. Banyak akta yang masih ketinggalan dan menyusahkan penguat kuasa.

Kita tidak boleh membiarkan negara kita ini dilihat seolah-olah mempunyai undang-undang yang tegas di atas kertas sahaja tetapi tidak di realitinya. Sebab itu saya menyambut baik pindaan seksyen 66J dan seksyen 119C yang memberi kuasa lebih besar kepada kenderaan asing serta kenderaan yang mempunyai kesalahan tertunggak. Tapi saya ingin menegaskan, penguatkuasaan di sempadan Malaysia–Thailand mesti lebih tegas dan lebih berani.

Kedua, iaitu isu ketidakseimbangan dasar antara Malaysia dan Thailand. Rakyat Padang Besar mempersoalkan satu perkara yang sangat mudah, apabila rakyat Malaysia memasuki Thailand, mereka diwajibkan membeli insurans Thailand tetapi apabila kenderaan Thailand memasuki Malaysia, mereka tidak diwajibkan membeli insurans daripada Malaysia. Di manakah prinsip timbal balas, di manakah keadilan dan di manakah kedaulatan dasar negara?

Apa yang dikenakan terhadap rakyat kita di Thailand wajarlah dikenakan secara adil kepada kenderaan mereka di Malaysia. Ini membantu memelihara hak kedua pihak kalau berlaku kemalangan. Contohnya mangsa kedua pihak nak tuntut pada siapa? Sepanjang tahun 2025 sahaja, 97 kes kemalangan melibatkan kenderaan dari Thailand juga melibatkan kemalangan maut.

Padang Besar ingin mencadangkan satu dasar yang jelas iaitu *reciprocal insurance requirement* dengan izin. Semua kenderaan asing yang memasuki Malaysia wajib mempunyai perlindungan insurans Malaysia. Pelaksanaan boleh dibuat secara berfasa, dimulakan di Padang Besar dan Bukit Kayu Hitam sebelum diperluaskan semua pintu sempadan darat. Kaunter fizikal boleh diwujudkan di ICQS atau melalui sistem e-insurans secara talian menggunakan QR *code*. Langkah ini bukan sahaja melindungi penduduk jalan raya Malaysia, malah ia mampu menjana ekonomi negeri-negeri sempadan seperti Perlis, Kedah, Perak dan Kelantan.

Ketiga, saya ingin mengingatkan Dewan ini bahawa isu ini bukan perkara yang baru. Pada 25 Mac 2024, di Kamar Khas saya telah membangkitkan isu masalah penguatkuasaan terhadap kenderaan Thailand di Padang Besar dan Wang Kelian. Ketika itu kerajaan memaklumkan bahawa RCVEP Fasa 2 akan

dimuktamadkan sebelum penghujung 2024. Saya rasa ketika itu dijawab oleh Yang Berhormat kekanda saya Datuk Timbalan Menteri.

Hari ini kita boleh berada pada tahun 2026, maka rakyat berhak bertanya, di mana sebenarnya status RCVEP atau *Road Charge Vehicle Entry Permit*. Mengapa pelaksanaannya seolah-olah terlalu perlahan dan yang lebih pelik, mengapa perhatian lebih tertumpu pada Tambak Johor, sedangkan Malaysia mempunyai lapan pintu masuk darat dengan Thailand. Adakah keselamatan rakyat di Perlis, Kedah, Perak dan Kelantan mempunyai nilai yang lebih rendah? Padang Besar berharap kerajaan memberi penjelasan yang lebih jelas kepada Dewan.

Keempat, saya ingin menggesa agar isu ini dibawa secara rasmi melalui *Malaysia-Thailand Border Committee Organization* dan *Land Working Group* kerana isu ini melibatkan tiga perkara besar iaitu keselamatan negara, ekonomi sempadan dan ketiga iaitu kedaulatan dasar Malaysia. Maka ia tidak boleh dipikul oleh Kementerian Pengangkutan semata-mata. Majlis Keselamatan Negara, Wisma Putra dan Kementerian Pengangkutan perlu duduk semeja. *Land Working Group* merupakan platform teknikal yang paling sesuai untuk menyelaraskan dasar insurans, permit, penguatkuasaan dan pergerakan kenderaan antara kedua negara.

Dato' Yang di-Pertua, Padang Besar tidak mahu hanya menjadi pembangkang yang hanya pandai membantah, kami mahu jadi pembangkang yang mempertahankan kepentingan negara. Kami menyokong undang-undang yang lebih tegas tetapi dalam masa yang sama, kita mahu ketegasan hanya dikenakan kepada rakyat Malaysia sedangkan pihak luar terus menikmati kelonggaran.

Negara yang berdaulat bukan sekadar mempunyai undang-undang yang keras, negara yang berdaulat ialah negara yang berani menguat kuasa undang-undangnya secara adil terhadap semua pihak tanpa mengira sama ada rakyat sendiri atau warga asing.

Dato' Yang di-Pertua, atas semangat itu, saya Padang Besar menyokong rang undang-undang ini dengan beberapa penambahan yang telah saya kemukakan. Sekian, terima kasih. *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.*

Timbalan Yang di-Pertua [Dato’ Dr. Ramli bin Dato’ Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Padang Besar. Selanjut, dipersilakan Yang Berhormat Tuaran.

4.19 ptg.

Datuk Seri Panglima Madius bin Tangau [Tuaran]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi peluang kepada Tuaran untuk mengambil bahagian dalam perbahasan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026. Pada prinsipnya Tuaran menyokong usaha kerajaan untuk memperkukuhkan keselamatan jalan raya, memperkemaskan penguatkuasaan serta menyesuaikan undang-undang dengan perkembangan teknologi seperti kenderaan elektrik, mikro mobiliti dan sistem penguatkuasaan digital.

■1620

Namun demikian, Tuaran ingin mengingatkan Dewan yang mulia ini bahawa tujuan utama undang-undang jalan raya bukanlah semata-mata untuk meningkatkan denda atau memperluaskan kuasa penguat kuasa. Tujuan utamanya ialah untuk menyelamatkan nyawa rakyat. Tuan Yang di-Pertua, Tuaran melihat banyak pindaan dalam rang undang-undang ini memberi tumpuan kepada peningkatan penalti dan penguatkuasaan tetapi Tuaran ingin bertanya kepada kerajaan, adakah punca utama kemalangan jalan raya berpunca daripada kelemahan undang-undang ataupun kelemahan infrastruktur?

Di Sabah masih terdapat jalan raya yang sempit, rosak, berlubang, tidak mempunyai lampu jalan yang mencukupi serta tidak mempunyai ciri-ciri keselamatan yang sewajarnya. Persoalannya, apalah gunanya menaikkan denda daripada RM300 kepada RM500, jika rakyat masih terpaksa menggunakan jalan raya yang tidak selamat. Apakah gunanya memperluaskan kuasa penguatkuasaan jika keadaan jalan raya sendiri menyumbang kepada risiko kemalangan.

Tuan Yang di-Pertua, Tuaran juga ingin membangkitkan satu isu yang sangat dekat dengan pengalaman rakyat Sabah. Adakah kerajaan mempunyai data mengenai jumlah kemalangan yang berlaku akibat kesesakan lalu lintas yang berlebihan berpunca daripada projek pembinaan dan naik taraf jalan yang berlarutan terlalu lama? Di Sabah khususnya di laluan Kota Kinabalu–Tuaran, Tuaran–Tamparuli, Tamparuli–Ranau dan beberapa jajaran Pan Borneo, rakyat telah bertahun-tahun berhadapan dengan kesesakan luar biasa akibat projek yang tertangguh atau tidak siap mengikut jadual.

Lorong yang disempitkan, lencongan sementara yang tidak selamat, permukaan jalan yang tidak rata serta kesesakan berjam-jam menyebabkan tekanan, keletihan dan hilang tumpuan kepada pemandu. Sehubungan itu, Tuaran ingin bertanya kepada kementerian, berapakah jumlah kemalangan yang terlibat di

sekitar jalan Bulatan Berungis, Telipok, Jalan Bandar Sierra, Menggatal, yang menyebabkan kematian, cedera parah atau kerosakan kereta akibat perlanggaran terhadap pembahagi jalan konkrit yang dipasang pihak kontraktor di jalan raya.

Tuaran ingin bertanya kepada Menteri, adakah kerajaan pernah mengkaji hubungan antara kelewatan projek infrastruktur dengan peningkatan kadar kemalangan jalan raya? Jika rakyat boleh didenda kerana melanggar peraturan jalan raya, maka kontraktor dan pihak yang gagal menyiapkan projek mengikut jadual sehingga menjejaskan keselamatan pengguna jalan raya juga perlu dipertanggungjawabkan.

Terkait dengan ini juga, Tuaran ingin bertanya kepada kerajaan, apakah tindakan yang diambil bagi mengurangkan kesesakan di Jalan Tamparuli, Ranau dan Jalan Telibong, Pekan Tamparuli yang kini teramat sesak akibat penutupan jalan *low level crossing* Tamparuli.

Tuan Yang di-Pertua, Tuaran juga ingin menyentuh fasal 3 yang memperluaskan kuasa pegawai polis dan pegawai JPJ untuk mengawal dan mengubah haluan lalu lintas. Tuaran memahami keperluan penguatkuasaan lebih berkesan tetapi apabila kuasa diperluaskan, akauntabiliti juga mesti diperkukuhkan. Dalam hal ini, kerajaan perlu menjelaskan mekanisme semak dan imbang yang akan memastikan kuasa ini tidak disalahgunakan dan sentiasa dilaksanakan secara profesional, telus dan adil.

Tuaran juga mempunyai kebimbangan terhadap peruntukan yang meletakkan tanggungjawab kepada pemilik berdaftar bagi kesalahan yang dirakam melalui kamera automatik. Di kawasan luar bandar di Sabah, sebuah kenderaan sering digunakan oleh beberapa ahli keluarga. Oleh itu, hak pemilik untuk membela diri dan membuat rayuan mestilah sentiasa dilindungi. Tuan Yang di-Pertua, Tuaran juga ingin membangkitkan satu persoalan yang lebih asas berkaitan hubungan Persekutuan dan Wilayah Sabah.

Walaupun Akta Pengangkutan Jalan berada di bawah bidang kuasa Persekutuan, hakikatnya, sebahagian besar pelaksanaan di Sabah melibatkan infrastruktur jalan raya yang berada di bawah tanggungjawab kerajaan negeri dan pihak berkuasa tempatan. Lebih daripada 5,000 kilometer jalan raya di Sabah di bawah kawal selia Jabatan Kerja Raya Sabah yang tidak melapor kepada Ketua Pengarah JKR Persekutuan, manakala beribu-ribu kilometer lagi berada di bawah pengurusan pihak berkuasa tempatan.

Persoalan Tuaran kepada Menteri ialah adakah Kerajaan Persekutuan telah mendapatkan pandangan rasmi, menjalankan konsultasi atau mendapatkan persetujuan Kerajaan Sabah sebelum rang undang-undang dibentangkan? Tuaran tidak mempertikaikan kuasa Persekutuan untuk menggubal undang-undang ini tetapi dalam semangat federalisme dan penghormatan terhadap kedudukan Sabah sebagai rakan pengasas Malaysia, adalah wajar kerajaan melibatkan Kerajaan Negeri Sabah dalam proses perundingan yang bermakna. Kita tidak mahu undang-undang digubal di Putrajaya tetapi cabaran pelaksanaannya akhirnya ditanggung oleh kerajaan negeri dan pihak berkuasa tempatan tanpa penglibatan yang mencukupi dalam proses pembuatan keputusan.

Tuan Yang di-Pertua, keselamatan jalan raya bukan hanya soal menaikkan denda atau memperluaskan kuasa penguatkuasaan, ia juga soal menyediakan jalan raya yang selamat, menyiapkan projek infrastruktur mengikut jadual dan menghormati prinsip federalisme yang menjadi asas pembentukan Malaysia. Kerajaan tidak boleh hanya menuntut pematuhan yang lebih ketat daripada rakyat, sedangkan pada masa yang sama, rakyat masih berhadapan dengan jalan raya yang rosak, kesesakan yang berpanjangan dan projek yang tertangguh bertahun-tahun.

Jika kerajaan benar-benar mahu mengurangkan kemalangan jalan raya, maka selain memperketat penguatkuasaan, kerajaan juga mesti mempercepatkan pembinaan dan penyelenggaraan infrastruktur jalan raya khususnya di Sabah dan Sarawak. Barulah rakyat akan melihat bahawa tujuan sebenar pindaan ini bukan untuk meningkatkan kutipan denda tetapi untuk melindungi nyawa rakyat Malaysia.

Sekian, Tuaran mohon menyokong. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Tuaran. Selanjut, dipersilakan Yang Berhormat Maran.

4.28 ptg.

Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Abd Muttalib [Maran]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: *Waalaikumussalam.*

Dato' Sri Dr. Haji Ismail bin Abd Muttalib [Maran]: Terima kasih Yang di-Pertua kerana izinkan saya untuk terus membahaskan pindaan Rang Undang-undang Akta Pengangkutan Jalan 1987 [*Akta 333*]. Di petang yang hening ini Dato' Yang di-Pertua, saya ingin mengucapkan selamat datang kepada pelajar-pelajar

Sekolah Menengah Kebangsaan Sungai Pelek, Sepang. *[Tepuk]* Terima kasih Dato' Yang di-Pertua.

Dato' Yang di-Pertua, menjadi lumrah di negara kita apabila satu-satu undang-undang tidak memberikan kesan kepada kepentingan rakyat dan negara, kita akan mencadangkan agar undang-undang itu terus dibuat pindaan. Malangnya banyak pindaan yang dibuat terhadap beberapa pindaan undang-undang tidak memberikan banyak perubahan malah keadaan berlaku sebaliknya tidak terlepas juga undang-undang pengangkutan jalan ini. Sebagai contoh, analisa-analisa trend kemalangan maut di negara kita dari tahun 2022, kadar kemalangan meningkat.

TAHUN	KADAR KEMALANGAN MAUT
2022	6,080
2023	6,300
2024	6,464
2025	6,537

Dulu kita pernah pinda Akta Jalan Raya ini. Walau apa pun sebelum itu, 2020, kematian warga Malaysia pada tahun itu ialah 4,634. Bawah, Dato' Yang di-Pertua. 2021, 4,539 tetapi 2022 hingga 2025, kes kemalangan maut ini semakin meningkat. Dato' Yang di-Pertua, apakah pihak kerajaan atau MOT telah meneliti apa sebenarnya punca utama menyebabkan kemalangan maut ini semakin menjadi-jadi?

Dato' Yang di-Pertua, dua objektif-objektif utama pindaan rang undang-undang baru ini membawa dua tema. Yang pertama ialah Pendigitalan Perkhidmatan Teras JPJ. Apakah kepastian yang boleh diberikan kepada rakyat tentang perkara ini? Kita *digitalize*-kan sistem. Apakah ia boleh menjamin mengurangkan kadar kematian jalan raya?

Yang jelas, wang jutaan Ringgit ataupun perbelanjaan diserahkan kepada syarikat-syarikat digital ini dan mereka dapat duit tetapi kepastian menurunkan kematian jalan raya ini belum dapat kita tentukan. Tetapi, statistik kematian semakin bertambah akibat kemalangan jalan raya.

Yang kedua ialah menambah baik, mengemas kini peruntukan undang-undang termasuk mengenakan denda dan meningkatkan denda kemalangan jalan raya. Apakah jaminan kepada peningkatan denda-denda ini? Yang pasti, akibat alih daripada pindaan-pindaan ini menyokong kematian bertambah. Ini akan dilakukan oleh kerajaan dan yang pasti, Ahli-ahli Parlimen yang menyokong pertambahan

denda-denda ini akan menjadi sasaran rakyat kerana mereka akan marah walaupun kematian-kematian tidak dapat dikurangkan.

■1630

Saya ingin bertanya Dato' Yang di-Pertua, di manakah pendekatan lain yang diperkenalkan oleh kerajaan terhadap rakyat? Satu, mempertingkatkan didikan, apakah ada pendekatan yang lain? Yang pertamanya, saya cadangkan apakah terdapat usaha mempertingkatkan didikan moral dan membina sahsiah diri kepada anak-anak dalam konteks keselamatan jalan raya?

Yang kedua, memperluaskan kesedaran ibu bapa dan masyarakat agar mereka juga bertanggungjawab kepada disiplin anak-anak di jalan raya. Dan yang ketiga, lain-lain pendekatan yang luar daripada pemikiran biasa kerajaan dan kita semua. Yang keempat, memastikan jalan-jalan raya diselenggara dengan baik di seluruh negara. Dan yang kelima, Dato' Yang di-Pertua, kalau kita lihat di akhir-akhir ini terlalu banyak kenderaan-kenderaan yang besar yang lahir di jalan raya yang mengakibatkan masyarakat terdedah kepada kemalangan-kemalangan jalan raya yang membawa kepada kematian.

Dato' Yang di-Pertua, saya bangkitkan hal ini bukan sekadar untuk membahaskan pindaan teknikal dalam Akta Pengangkutan Jalan ini. Saya bangkit kerana di luar Dewan ini, nyawa rakyat terus menjadi taruhan akibat pemandu mabuk dan pemandu di bawah pengaruh dadah. Pada 21 Jun 2026, kita sekali lagi dikejutkan dengan operasi di Seremban yang menahan beberapa pemandu mabuk, seorang individu positif dadah dan empat individu lain berada dalam pengaruh alkohol.

Ini bukan kes terpencil. Ini petanda bahawa tragedi sebelum ini belum cukup menginsafkan dan undang-undang sedia ada belum cukup menggerunkan mereka yang sanggup mempertaruhkan nyawa rakyat di jalan raya. Pada Mei 2026, negara kehilangan seorang anak muda, Zulfiqar Zamir Amirul Nizam, 27 tahun selepas dirempuh pemandu mabuk di Klang. Beliau bukan sekadar satu angka dalam statistik. Beliau adalah anak sulung kepada satu keluarga. Beliau adalah tulang belakang keluarga, beliau mempunyai tanggungjawab terhadap adik-adik dan menyokong keluarga mereka.

Pada Mac 2026, kita juga melihat kes Amirul Hafiz Omar di Klang apabila beliau dilaporkan maut dalam kemalangan melibatkan pemandu di bawah pengaruh alkohol dan dadah. Beberapa hari kemudian, satu lagi kejadian berlaku apabila

sebuah SUV dipandu pemandu individu positif alkohol merempuh sebuah MPV sehingga lima orang penumpang meninggal dunia.

Saya tidak mahu mendahului proses undang-undang mahkamah tetapi saya mahu Dewan ini mendahului tradisi seterusnya kerana dalam semua kes ini polanya sama dan jadi soalan yang mudah saya ingin bertanya, berapa banyak lagi kah keluarga perlu kehilangan orang tersayang sebelum kita benar-benar serius melihat semula undang-undang dan penguatkuasaan ini?

Saya faham bahawa Akta Pengangkutan Jalan sudah mempunyai peruntukan berkaitan sama ada pemandu mabuk, pemandu di bawah pengaruh dadah dan sebagainya. Di sini, saya ingin bertanya apakah undang-undang kita cukup pantas, cukup jelas dan cukup berkesan untuk mencegah kejadian sebelum nyawa melayang atau adakah undang-undang kita hanya benar-benar keras selepas kematian berlaku?

Saya ingin bertanya, sehingga kini, berapakah ramai pemandu jalan raya yang ganas ini yang telah membawa kematian yang telah dibatalkan lesen mereka, telah didenda dan berapa hasil yang diperolehi oleh kerajaan dan apakah ada mereka ini yang dulunya didenda, diambil tindakan tetapi masih lagi bermaharajalela di jalan raya.

Dato' Yang di-Pertua, di sinilah kelemahan dasar kita. Ini adalah risiko yang boleh dijangka dan boleh dicegah. Jika kita sudah tahu coraknya, alkohol, dadah, waktu malam, lokasi berisiko, pemanduan bahaya dan kecuaian berulang, maka penguatkuasaan tidak boleh lagi bersifat bermusim selepas kejadian.

Malahan kadang-kadang kita hairan, apakah berlaku sifat yang tidak baik, tidak ada integriti, di mana bahagian penguat kuasa terlibat dengan unsur-unsur rasuah dan sebagainya. Jadi, cukup membimbangkan kita. Bukan sahaja kita dapat mengatasi masalah dan kematian di jalan raya tetapi dalam masa yang sama kita membiarkan satu insiden yang tidak ada integriti yang melibatkan pegawai-pegawai penguatkuasaan kita.

Dato' Yang di-Pertua, operasi penguatkuasaan perlu diperkukuhkan dan pada waktu dan lokasi berisiko tinggi. Kalau boleh buatlah operasi jangan menentukan masa kerana kita tahu bahawa kegiatan-kegiatan mereka yang bermaharajalela di jalan raya ini sentiasa berterusan dan saya yakin kalau usaha ini diambil tegas oleh kerajaan, saya percaya dengan juga pendidikan yang diberikan kepada anak-anak, pendidikan yang diberikan kepada ibu bapa dan kesedaran kepada ibu bapa dan seluruh masyarakat bahawa mereka juga bertanggungjawab

mengatasi masalah ini, saya yakin apa juga pindaan yang kita buat terhadap rang undang-undang ini *insya-Allah* kita akan mendapat kejayaan.

Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua. Sebelum saya menyokong, saya minta penjelasan daripada kerajaan. Kalau tidak, tidak ada gunanya kita pinda banyak undang-undang tetapi tidak memberi kesan kepada masyarakat dan negara keseluruhannya. Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Maran. Berikut dipersilakan Yang Berhormat Setiu.

4.36 ptg.

Tuan Shaharizukirnain bin Abd Kadir [Setiu]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Dato' Yang di-Pertua, pertama, saya mengucapkan terima kasih di atas peluang yang diberikan membahaskan RUU Akta Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026. Saya menyatakan sokongan terhadap pindaan ini yang pertamanya berkait dengan gejala lumba haram yang sangat membimbangkan kita kerana melibatkan remaja seawal umur 13 tahun. Di mana majoriti ibu bapa langsung tidak menyedari aktiviti berisiko anak-anak mereka.

Yang kedua, isu pengubahsuaian dan cadangan pelupusan. Faktor taksub dan minat ekstrem menyebabkan ada remaja yang sanggup mengeluarkan, menghabiskan wang berpuluh ribu Ringgit untuk mengubah suai motosikal mereka. Bagi mematahkan terus rantaian modal mereka, Setiu mencadangkan agar kerajaan menggubal klausa untuk melupuskan atau memusnahkan terus motosikal yang diubah suai secara ekstrem ini.

Soalan saya, sejauh manakah penguatkuasaan tegas ke atas bengkel yang dikesan mengubah suai motosikal untuk lumba haram ini? Apakah bentuk kerjasama konkrit bersama dengan KPDN bagi mengekang penjualan komponen tidak mengikut spesifikasi seperti ekzos paip dan tayar sotong? Berkait dengan seksyen 24A ini, elemen pertaruhan bermodal ratusan ribu ringgit menjadi daya tarikan utama golongan belia. Sejauh manakah kementerian akan mengenakan tindakan tegas terhadap pihak penganjur bagi menangani isu gejala ini sehingga ke akar umbi?

Pindaan seksyen 72(4)(gg) menyentuh pindaan ini yang memberi kuasa kepada PBT untuk mengalih dan menahan kenderaan melanggar peraturan *parking* atas risiko pemilik serta mengenakan fi berkaitan. Soalan saya, adakah risiko kerosakan semasa proses penundaan ini diletakkan 100 peratus di atas bahu pemilik kenderaan? Yang kedua, adakah pelaksanaan undang-undang ini merangkumi isu

kenderaan lama atau buruk yang tersadai lama sehingga memonopoli petak *parking* dan mencetuskan masalah kekurangan *parking* yang kritikal?

Yang ketiga, adakah kategori kenderaan yang *parking* merata-rata di kawasan perumahan sehingga menghalang laluan masuk, laluan keluar masuk termasuk dalam pindaan ini? Sejauh manakah keupayaan logistik PBT agar seragam dan mencukupi di seluruh negara untuk melaksanakan tindakan pengalihan ini?

Di bandar utama, rakyat terpaksa *parking* di bahu jalan akibat fasiliti yang sangat terhad terutama di hospital awam dan klinik kesihatan. Apakah bentuk kerjasama rentas kementerian bersama KKM dan KPKT untuk menyediakan ruang *parking* alternatif termasuk pembinaan *parking* bertingkat sebelum penguatkuasaan penuh dimulakan?

Pindaan seksyen 110B. Pengenalan seksyen ini menjenayahkan perbuatan mengekori kenderaan penguat kuasa dan menyebarkan maklumat operasi demi mengekang ancaman tonto. Bagaimana agensi penguatkuasaan seperti JPJ membuktikan elemen niat jenayah tonto yang mengekori rapat kenderaan operasi tanpa sebarang konfrontasi fizikal? Jenayah tonto sangat kritikal kerana melindungi sindiket lori hantu dan lori lebih muatan, pasir haram atau balak yang menjejaskan nyawa pengguna jalan raya.

■1640

Undang-undang yang ketat tidak bermakna, jika wujud isu ketirisan maklumat dalaman akibat musuh dalam selimut yang membocorkan operasi demi imbuhan. Mendesak kementerian menyegerakan peruntukan kelengkapan anggota penguat kuasa di lapangan. Bagaimana kementerian menjamin seksyen 110B ini tidak terjebak dalam penguatkuasaan terpilih yang sekadar menangkap tonto jalan bergaji kecil tetapi jerung kartel dan pegawai dalaman terlepas?

Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih, Yang Berhormat Setiu. Selanjut, saya mempersilakan Yang Berhormat Bukit Bendera.

4.40 ptg.

Puan Syerleena binti Abdul Rashid [Bukit Bendera]: Terima kasih Tuan Yang di-Pertua kerana memberi ruang dan peluang kepada Bukit Bendera.

Jadi, izinkan saya memulakan dengan satu gambaran. Ada seorang pegawai penguat kuasa yang setiap malam mencium dahi anaknya sebelum keluar bertugas

tanpa tahu sama ada dia akan pulang. Bukan kerana peluru penjenayah, tetapi kerana sebatang besi, penumbuk dan juga sekumpulan tonto yang menantinya di sekatan jalan raya.

Maka, Bukit Bendera bangun untuk menyokong rang undang-undang ini. Saya merakamkan penghargaan kepada Kerajaan Perpaduan dan juga Menteri Pengangkutan kerana akhirnya, akhirnya kita berani bertindak. Selama ini penguat kuasa terpaksa menunggu kemalangan, menunggu darah, menunggukan mayat, barulah sesuatu tindakan boleh didakwa sebagai pemanduan yang berbahaya.

Jadi, seksyen 42A yang baharu menggubal keadaan ini. Perbuatan berlumba haram itu sendiri memang dah jadi satu kesalahan. Kita tidak perlu lagi menunggu seorang anak muda pulang ke pangkuan ibunya di dalam keranda sebelum undang-undang bertindak.

Namun, marilah kita jujur. Undang-undang semata tidak akan memadamkan budaya ini. Jadi, anak-anak muda ini juga anak Malaysia. Beri mereka litar yang sah, ruang yang selamat supaya kita bukan sekadar menghukum tetapi menyelamatkan mereka.

Jadi, Dato' Speaker, izinkan saya bercakap tentang mereka yang bersembunyi di sebalik tabir iaitu tonto. Di koridor perindustrian seperti Seberang Perai, sindiket ini mengintip pergerakan pegawai JPJ, memberi isyarat kepada lori yang membawa muatan berlebihan dan juga memastikan lori-lori berbahaya terus meluru di jalan raya sama ada dilalui anak-anak kita di sekolah. Jadi, apabila lori itu hilang brek di selekoh, yang terkorban bukan tonto. Yang terkorban adalah keluarga yang tidak bersalah di hadapannya. Jadi, pelindung itu dijadikan buruan dan penjenayah pula dilindungi.

Maka, seksyen 110B yang menjadikan perbuatan itu satu kesalahan yang boleh tangkap. Dan di sini saya sokong dengan sepenuhnya. Dan kepada...

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Bukit Bendera, boleh sikit?

Puan Syerleena binti Abdul Rashid [Bukit Bendera]: Ya, sila.

Tuan Suhaizan bin Kaiat [Pulai]: Berkenaan dengan berlumba tadi ya, Bukit Bendera kan. Sebenarnya bagi anak-anak yang naik motor untuk berlumba ini, mereka sebenarnya tak syok kalau berlumba di tempat trek yang diberi, tapi dia lebih selesa untuk berlumba di laluan awam ini, di jalan raya, di lebuh raya dan sebagainya ya.

Jadi, kalau kita ketatkan pun, mereka akan juga menggunakan laluan yang salah, *illegal* itu dilaksanakan oleh mereka. Jadi, macam mana kita nak bawa mereka

ini pada keadaan yang lebih selamat supaya mereka benar-benar dapat mengelakkan kemalangan-kemalangan yang terjadi selepas itu?

Puan Syerleena binti Abdul Rashid [Bukit Bendera]: Terima kasih ke atas soalan tersebut. Jadi, syok ke tidak, ia adalah satu isu keselamatan ya. Keselamatan. Dan, *insya-Allah*, saya rasa dengan didikan dan juga penguatkuasaan, anak-anak berikut boleh ya dapat fahami bahawa keselamatan itu adalah lebih penting. Jadi, apa-apa pun ya, semangat nak berlumba dan sebagainya boleh disalurkan dalam, dengan izin, *channel* yang sah.

Jadi, Tuan Yang di-Pertua, kepada setiap pegawai yang diserang, diugut ataupun dicederakan kerana menjalankan tugas, Dewan ini berdiri bersama tuan-tuan dan puan-puan. Pegawai kita bukan minta simpati. Mereka hanya mahu menjalankan tugas dan pulang ke rumah dengan selamat.

Namun, justeru kerana saya mahu undang-undang ini berjaya, izinkan saya menggesa kerajaan saya sendiri. Iaitu seksyen 110B(1)(c) yang menyentuh perbuatan menyebarkan maklumat mengenai aktiviti pegawai, pada pandangan saya, masih lagi terluas. Jadi, niatnya jelas adalah untuk mengekang tonto. Tapi, sebagaimana ia ditulis, ia berisiko untuk menjerat rakyat biasa yang merakam sekatan jalan raya ataupun wartawan yang menjalankan tugas ataupun seorang ibu yang memberi amaran dalam kumpulan *WhatsApp* kampungnya. Jadi, ketelusan bukan jenayah. Maka, saya ingin menggesa supaya ayat ini diperkukuhkan lagi. Sasarkan dengan tepat kepada sindiket.

Tuan Yang di-Pertua, kompaun turut dinaikkan daripada RM300 kepada RM500. Jadi, penghalang mesti menggigit mereka yang melulu, bukan menekan mereka yang miskin. Jadi, fikirkanlah ya, seorang penghantar makanan di Georgetown yang menunggang motosikal demi mencari RM100 sehari. Saya mengalu-alukan tempoh peralihan selama dua tahun. Tetapi, saya juga menggesa agar prinsipnya diperjelaskan. Jadi, kenaikan ini mesti menyasarkan kesalahan yang serius dan berulang. Bukan bergantung semata-mata kepada budi bicara.

Jadi, RUU ini juga membawa kita ke era digital iaitu lesen memandu dan cukai jalan kini diiktiraf dalam MyJPJ menerusi seksyen 20. Saya alu-alukan langkah ini. Tetapi, Dato' Speaker, mulai 1 Mei, satu-satunya pintu masuk ke MyJPJ adalah MyDigital ID. Maka, untuk memegang lesen yang sah di sisi undang-undang, rakyat mesti terlebih dahulu mendaftarkan MyDigital ID— kata laluan dan sebagainya. Bagi kita di Dewan ini mungkin mudah. Tetapi, bagi seorang warga emas di Padang

Tembak ataupun seorang nelayan di Teluk Bahang yang tak pernah menggunakan telefon pintar, ini bukan kemudahan tetapi merupakan satu tembok.

Dan di bawah seksyen 118, sesuatu saman boleh disifatkan sebagai telah disampaikan sebaik sahaja dimasuki telefon, walaupun pemiliknya tidak pernah melihat saman tersebut. Maka, saya menggesa jadikan digital sebagai pilihan, bukan paksaan. Jadi, kekalkan saluran di kaunter, di atas kertas supaya tiada rakyat yang terpinggir kerana mereka belum lagi celik digital.

Tuan Yang di-Pertua, undang-undang yang paling tegas sekali tidak bermakna jika dikuatkuasakan secara memilih iaitu denda tinggi di atas kertas tetapi longgar di atas jalan. Ia bukan keadilan dan kita tidak mahu ia diibaratkan sebagai satu lakonan. Rakyat pun dah penat. Jadi, penguatkuasaan undang-undang ini patutnya dilakukan dengan adil, telus dan tanpa pilihan kasih.

Jadi, Tuan Yang di-Pertua, saya juga ingin menagih satu lagi janji. Menteri telah menyatakan bahawa fasa seterusnya akan membawa mekanisme pampasan untuk mangsa pemandu mabuk, pemandu di bawah pengaruh dadah dan juga pemandu yang melulu. Saya ingin tegaskan bahawa mangsa-mangsa ini tidak boleh dibiarkan menanggung derita sendirian. Keadilan bukan hanya menghukum pesalah tetapi memastikan bahawa mangsa dan keluarga mereka tidak ditinggalkan selepas tragedi berlaku.

Saya menagih janji itu bukan esok dan bukan bila-bila masa. Kerana setiap minggu kita lengah-lengahkan, ada keluarga yang menanggung kos hospital, kehilangan pencari nafkah ataupun kehilangan seorang anak bersendirian. Mereka tidak meminta belas kasihan Dewan ini. Mereka hanya menuntut keadilan.

Jadi, Tuan Yang di-Pertua, undang-undang yang baik bukan sahaja undang-undang yang paling keras. Undang-undang yang baik adalah undang-undang yang paling adil. Adil kepada anak-anak muda kita yang masih boleh diselamatkan, adil kepada pegawai penguat kuasa yang ingin pulang dengan selamat kepada keluarganya, adil kepada penghantar makanan yang menunggang motosikal pada tengah malam, adil kepada keluarga mangsa yang selama ini menanggung derita sendirian.

Jadi, luluskanlah undang-undang ini supaya pegawai yang mencium dahi anaknya sebelum bertugas malam tadi dapat pulang untuk menemui anaknya keesokan pagi. Jadi, dengan ini, Bukit Bendera mohon menyokong. Terima kasih, Tuan Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih, Yang Berhormat Bukit Bendera. Selanjut, dipersilakan Yang Berhormat Langkawi.

4.49 ptg.

Dato' Mohd Suhaimi bin Abdullah [Langkawi]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Dato' Dr. Yang di-Pertua, terima kasih kerana memberi peluang kepada saya untuk membahas rang undang-undang ini.

Saya membuat rumusan daripada rang undang-undang yang diberikan kepada kami ini bahawa banyak seksyen, sama ada baru dan juga lama, semuanya menumpukan kepada denda. Ada yang RM200 naik ke RM500 dan saya nak mengucapkan tahniah dan syabas kepada kerajaan kerana telah pun memasukkan beberapa undang-undang yang baru di dalam perubahan undang-undang kali ini.

■1650

Kalau saya menarik perhatian seksyen 16, gagal maklum perubahan kawasan di isytihar guna kenderaan, denda RM1,000 hingga RM2,000. Dulu tak ada.

Gagal bayar perbezaan fi lesen kenderaan mengikut kawasan. Dulu tak ada peruntukan, sekarang dah ada peruntukan denda lima kali ganda nilai perbezaan fi atau penjara maksimum lima tahun.

Seksyen 42A(1) – berlumba di jalan raya, dulu tak ada. Sekarang, sabitan pertama, denda RM2,000 ke RM10,000 atau penjara maksimum dua tahun atau kedua-duanya sekali. Sabitan ulangan, denda RM5,000 ke RM20,000 atau penjara maksimum lima tahun. Dulu tak ada ni.

Menduga kelajuan or *speed trial*. Dulu tidak ada peruntukan, sekarang kesalahan sabitan pertama, denda RM2,000 hingga RM10,000 atau penjara maksimum dua tahun. Sabitan ulangan, denda RM5,000 ke RM20,000. Yang lain, semuanya daripada RM300 naik RM500 dan sebagainya.

Cuma saya tertarik sedikit dengan denda menghalang, menyerang, mengekori atau menyebar maklumat, denda sebanyak RM10,000 hingga RM50,000. Dan punca maklumat operasi itu saya tak tahu daripada mana yang tersebar, kemudian disebarkan oleh rakan-rakan mereka dan tentu sekali, puncanya juga perlu kita ikuti daripada mana ianya bergerak.

Dato' Dr. Yang di-Pertua, saya melihat kepada lumba haram ini. Contoh dan kami selaku wakil rakyat ini boleh dikatakan tiap-tiap minggu pergi ke hospital melihat

anak-anak kita yang kemalangan. Ada yang putus kaki, ada yang putus tangan, ada yang patah tulang.

Dan salah satu daripada kerja kita di kawasan, itulah. Melawat anak-anak muda ini yang kita rasa mereka ini sengaja. Kadang-kadang nak *challenge the authority,* dengan izin. Sebab mereka ini, kalau kita lihat skim yang ada sekarang ini Dato' Dr. Yang di-Pertua, nak beli motor, tak payah ada dua, tiga ribu dah sekarang. Bayar RM50, dah dapat bawa keluar motor.

Tadi di kafe tadi, dalam bersembang-sembang. Kalau tak salah saya, Kuala Krau bagi tahu kat saya, '*tak payah Tok Mi, tak payah RM50, RM1 saja sekarang ni*'. Pahang Auto di Teluk Intan, kalau tak salah saya. Bayar RM1, dapat bawa keluar *motorbike.* Di Langkawi berlaku juga yang sama, Dato' Dr. Yang di-Pertua. Lebih-lebih lagi budak-budak sekolah hari ini, *depa* pergi bekerja. Malam dia *pi* tiup api, tu yang *dok kluaq* api tepi Pantai Chenang tu. Dia dapat lebih daripada RM100, *tip* lagi. Apa ada dengan RM50 deposit motor ni? Tak ada apa.

Kalau benda ini kita tak dapat melihat Timbalan Menteri, saya rasa punca ni senang sangat kita dapat. Kita dah jadi *dumping area* kepada *motorbike, motorbike* daripada China ni. Yang mereka beli dengan harga yang murah, kemudian mereka *modified.* Dan kita pula— saya ambil contoh, saya tak mahu pergi jauh. Saya nak ambil di tempat saya di Langkawi ini. Jalan yang *straight* ini, memang banyak.

Contoh saya bagi, Jalan Pantai Chenang ke Padang Matsirat, *straight* saja, lurus. Jalan ini pula sunyi dan pemerhati-pemerhati komuniti masyarakat di sana minta supaya polis adakan rondaan di kawasan-kawasan ini atau pun letakkan kamera. Jalan Kuala Muda ke Pantai Kok, Jalan Kuah ke Air Hangat, Persiaran Kuah Waterfront, Jalan Ulu Melaka, Jalan Padang Gaung, kawasan sekitar Lapangan Terbang Langkawi pada waktu malam. Dan inilah tempat-tempat yang berisiko tinggi.

Dan kita minta supaya kalau dapat PDRM dengan kerjasama JPJ. Kalau boleh, letakkan kamera di kawasan ini. Dan saya nak tanya kepada Yang Berhormat Menteri. Kalau kita dapat tangkap mereka ini melalui kamera, apakah dimasukkan dalam rang undang-undang ini, boleh didenda dan sebagainya?

Denda ini pun saya kurang bersetuju Yang Berhormat Menteri, Yang Berhormat Dato' Yang di-Pertua. Kerana kalau kita lihat di Langkawi contohnya, kita ada populasi lebih kurang 100 ribu lebih dan kalangan anak muda ada lebih 25 ribu orang. Dan dianggarkan yang terlibat dengan lumba haram ini lebih kurang 100 ke 300 anak-anak muda.

Dan mereka ini bukannya dari golongan orang-orang yang berada. Anak petani, anak nelayan dan mampu-kah mereka nak membayar nanti denda-denda ini? Saya nak mencadangkan supaya kita tumpukan kepada pendidikan. Pendidikan mereka-mereka ini— betul, kalau orang kata *it is not practical, but it works in* Finland. *It works in Scandinavian countries.* Kenapa tak boleh di sini?

Jadi, saya nak bertanya juga kepada kerajaan. Tempat-tempat rekreasi mereka ini, tidak ada. Tak ada. Dia nak berlumba di mana? Di Kedah, cadang nak buat. Akhirnya, tak jadi. Dulu semasa Yang Berhormat Datuk Seri Ismail Sabri nak buat litar tapi tak jadi. Jadi, inilah perkara-perkara yang saya minta supaya ditumpukan oleh kerajaan supaya adakan tempat-tempat ini, *legalize* pertandingan.

Saya nak mengucapkan tahniah kepada Muhammad Hakim Danish bin Ramli, 18 tahun daripada Kampung Surau Panjang, Kuala Terengganu. Umur 18 tahun. Tahniah kerana menjadi juara baru-baru ini *MotoGP Monster Energy Grand Prix* di Czech Republic. Tahniah Terengganu! *We should produce more of this,* dengan izin Dato' Yang di-Pertua.

Tapi bila anak-anak ini tidak ada tempat yang betul-betul mereka – saya tak tahulah di Terengganu ini kalau ada tempat litar.

Seorang Ahli: Ada.

Dato' Mohd Suhaimi bin Abdullah [Langkawi]: Ada tempat litar. Kemungkinan hasil daripada litar itulah Danish Hakim ini menjadi juara di Malaysia. Terima kasih Dato' Dr. Yang di-Pertua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Langkawi. Selanjutnya, dipersilakan Yang Berhormat Jeli.

4.58 ptg.

Tuan Zahari bin Kechik [Jeli]: Terima kasih Yang di-Pertua. Penghargaan dan ucapan tahniah saya kepada kerajaan kerana telah berjaya membentangkan RUU ini demi untuk keselamatan dan kesejahteraan pengguna jalan raya. Antara lain, matlamat dan tujuan pembentangan RUU ini adalah untuk mengemaskinikan kadar hukuman bagi kesalahan serius, kadar kompaun dan kadar penalti umum.

Tujuannya adalah tidak lain, sebagai meningkatkan kesedaran dan mendidik dan mencegah kesalahan tegar, memerhati peraturan jalan raya demi meningkatkan keselamatan semua pihak semasa berada di atas jalan.

Malangnya, setelah meneliti keseluruhan RUU ini, Jeli mendapati peruntukan-peruntukan yang terkait dengan kesalahan serius seperti yang

diperuntukkan di bawah seksyen 44, seksyen 45A sehinggalah seksyen 45C iaitu peruntukan mengenai kesalahan dan hukuman kerana memandu di bawah pengaruh alkohol dan dadah yang menyebabkan kemalangan sehingga menyebabkan kecederaan dan kematian kepada orang lain, tidak disentuh di dalam RUU ini.

Hukuman yang sedia ada di bawah peruntukan setakat ini yang dinyatakan tadi adalah seperti berikut. Kalau kesalahan itu menyebabkan kematian kali pertama, hukuman penjara 10 hingga 15 tahun dengan kadar denda RM50,000 hingga RM100,000 serta lesen di gantung maksimum 20 tahun.

■1700

Manakala untuk menyebabkan kematian atas kes berulang, hukuman penjara 15 hingga 20 tahun dengan denda RM100,000 hingga RM150,000 dan lesen dibatalkan. Yang pada pandangan Jeli, perlu ditambah baik dan dipinda dan terutamanya sebagai tambahan kepada hukuman itu adalah amat adil dan demi keadilan kepada mangsa kemalangan yang mengalami kecederaan ataupun kematian, mendapat pampasan setimpal daripada pelaku.

Umpamanya, si pelaku mesti menanggung kos hospital kepada mangsa tadi, kalau kecerahan berlaku. Jika melibatkan kematian, pelaku mesti menanggung kos pengebumian. Jika melibatkan pemotongan kaki misalnya, pelaku mesti menanggung kos kaki palsu itu. Ini mesti dimasukkan dalam pindaan ini.

Yang berhormat Menteri Pengangkutan sendiri seperti dilaporkan oleh akhbar Sinar Harian, 30 Mac 2026, berkata MOT bercadang pinda Akta 333, wajibkan pesalah di bawah pengaruh alkohol, bayar ganti rugi. Itu janji Menteri semasa dalam sidang akhbar pada 30 Mac tahun ini.

Tapi malangnya kenapa— dan Jeli tidak faham kenapa di sidang ini, di Dewan yang mulia ini, cadangan ini tidak dibawa, tidak dinyatakan dalam RUU itu dan tidak disentuh langsung tentang *provision* ataupun peruntukan-peruntukan yang telah saya nyatakan tadi. Sedangkan, kalau berdasarkan statistik yang ada di tangan saya ini, pertuduhan terhadap pemandu mabuk menerusi 255 operasi di seluruh negara dalam tempoh Januari hingga Mac 2026 telah merekodkan sebanyak 238 pertuduhan.

Manakala kemalangan maut akibat daripada pemandu mabuk pada 2022, sebanyak 14 kes, 2023, 13 kes, 2024, 27 kes dan 2025, 31 kes. Daripada *figure* ini, daripada data ini, menunjukkan berlaku kenaikan setiap tahun akan kes-kes kematian yang disebabkan oleh kecuaian ataupun disebabkan oleh pemandu yang mabuk tadi.

Maka sewajarlah, hukuman ini lebih berat dikenakan pada pesalah dan Dewan yang mulai ini, harus mempertimbangkan satu bentuk hukuman yang tidak hanya dengan niat untuk menghukum, tetapi lebih jauh dari itu adalah satu hukuman yang boleh mencegah, *deterrent sentence.* Yang tidak hanya menghukum pesalah, tetapi ianya boleh memberi peringatan dan pengajaran pada orang lain supaya tidak akan melaku ataupun beringat dan berhati-hati agar tidak melakukan kesalahan yang sama di masa-masa yang akan datang.

Jeli ingin mengingatkan kegagalan kerajaan menangani kes-kes pemandu mabuk ini akan memberikan kesan-kesan yang amat negatif, umpamanya ia boleh menjejaskan kepercayaan rakyat terhadap sistem keadilan. Yang kedua, ia boleh membawa kepada krisis keselamatan yang serius di atas jalan raya. Pengguna akan merasa tidak selamat berada di atas jalan raya.

Pemandu tidak akan merasa tidak selamat. Pembonceng motosikal ataupun *[Tidak jelas]* ...tidak selamat. Malahan yang berjalan kaki pun merasa tidak akan selamat berada di atas jalan raya sedangkan mereka sendiri telah mematuhi setiap peraturan jalan raya itu. Malang sekali, kita yang patuh pada undang-undang, patuh pada jalan raya tapi akhirnya kita terkorban oleh kerana pemandu mabuk tadi.

Akhir sekali, Jeli ingin menyatakan, walau seberat mana hukuman penalti dijatuhkan kepada bersalah ianya tidak mampu untuk mengubah keadaan selagi dan sehingga sikap pemanduan ataupun *attitude* manusia tidak berubah.

Berdasarkan statistik yang saya nyatakan tadi, faktor utama kemalangan raya di Malaysia ini adalah berpunca dari sikap dan kecuaian manusia. Maka dicadangkan di sekolah-sekolah memandu masukkanlah, terapkan lah satu kurikulum, selain daripada pelajaran teknikal seperti bagaimana cara nak *parking*, bagaimana untuk memandu, bagaimana nak membelok ke kanan, bagaimana nak membelok ke kiri? Masukkan juga soal-soal yang berkaitan dengan *attitude* dan juga sasiah diri, sikap tidak pentingkan diri dan pentingkan kepada pengguna-pengguna yang lain. Sekian, Jeli mohon menyokong.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Jeli, sekarang dipersilakan Yang Berhormat Puncak Borneo.

5.05 ptg.

Datuk Willie anak Mongin [Puncak Borneo]: Terima kasih Dato' Yang di-Pertua, Speaker. Salam sejahtera. Saya berdiri pada hari ini untuk menyokong

Pindaan Akta Pengangkutan Jalan 1987, yang bertujuan meningkatkan keselamatan jalan raya dan melindungi nyawa rakyat Malaysia.

Pindaan ini amat penting kerana cabaran keselamatan jalan raya pada masa kini semakin kompleks. Kes-kes lumba haram, pemanduan melulu, pemanduan di bawah pengaruh alkohol ataupun dadah serta kegiatan tonto masih berlaku dan mengancam keselamatan pengguna jalan raya.

Oleh itu undang-undang sedia ada perlu diperkukuhkan, supaya selari dengan keadaan semasa. Dato' Yang di-Pertua, antara perkara yang wajar diberi perhatian adalah cadangan hukuman yang lebih tegas terhadap pesalah trafik yang melakukan kesalahan serius.

Namun begitu, saya merasakan dalam seksyen baharu, iaitu Seksyen 42A di mana orang-orang yang berlumba atau menduga hanya boleh didenda tidak kurang daripada RM20,000 dan tidak lebih daripada RM10,000 atau dipenjara selama tidak melebihi dua tahun ataupun kedua-duanya sekali. Manakala kes kali kedua— kes kali kemudian didenda tidak kurang daripada RM5,000 dan tidak kurang daripada RM50,000 atau dipenjara tidak lebih lima tahun.

Saya merasakan bahawa hukuman ini agak ringan kerana kita melihat banyak kes yang berlaku ketika ini, di mana mereka ini tidak memberi perhatian dan hanya mengingatkan diri mereka sendiri dengan memandu laju, berlumba dan sebagainya.

Oleh itu, saya mencadangkan supaya didenda minimum RM300,000 ataupun penjara lima tahun dan lesen memandu pesalah ini haruslah dibatalkan selama-lamanya. Kita kena tunjukkan bahawa kerajaan kita serius. Ya, mungkin bagi sesetengah orang hukuman ini agak tegas dan kejam.

Tetapi inilah cara kita untuk memberi isyarat yang sangat jelas kepada pesalah-pesalah ini. Hukuman yang lebih berat dapat memberi kesan pencegahan dan menyedarkan masyarakat bahawa setiap tindakan di jalan raya mempunyai akibat yang besar. Kesalahan seperti lumba haram dan pemanduan berbahaya, bukan sahaja membahayakan pelaku, malah boleh meragut nyawa orang lain yang tidak bersalah.

Selain itu, pemindaan ini juga menunjukkan komitmen kerajaan dalam memastikan keadilan kepada mangsa kemalangan jalan raya. Ramai mangsa dan keluarga mereka terpaksa menanggung kesan fizikal, emosi dan juga kewangan akibat daripada kecuaian pihak lain.

Oleh itu, langkah memperkukuhkan pelindungan dan kebajikan mangsa adalah sesuatu yang harus disokong. Walau bagaimanapun, undang-undang yang lebih baik perlu disertakan dengan penguatkuasaan yang berkesan.

Pihak berkuatkuasa perlu memastikan setiap kesalahan diambil tindakan tanpa kompromi. Pada masa yang sama, JPJ perlu pertingkat dan terapkan pendidikan keselamatan jalan raya agar pengguna jalan raya lebih berdisiplin, bertanggungjawab. Ketika ini, silibus pengajaran lebih tertumpu kepada cara *parking*, cara menggunakan *signal* dan sebagainya. Tetapi mereka tidak diajar untuk *control*, menjaga ataupun mengawal emosi mereka.

Jadi itu adalah amat penting bagi pemandu-pemandu kita supaya mereka menjadi pemandu yang berhemah dan bersopan-santun dan mementingkan keselamatan orang lain dan keselamatan diri mereka juga.

■1710

Maka itu, sikap pemandu berhemah perlu ditingkatkan kerana 80 peratus kes kemalangan adalah disebabkan oleh sikap pemandu yang cuai dan tidak berhemah. Jumlah kematian akibat kemalangan juga kian meningkat daripada 6,080 pada tahun 2022 meningkat kepada 6,537 kes setakat Disember 2025. Ini menunjukkan pemandu-pemandu kita banyak yang cuai, banyak yang tidak...

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Puncak Borneo.

Datuk Willie anak Mongin [Puncak Borneo]: ...Mengambil pelajaran ini. Ya, silakan.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Puncak Borneo.

Datuk Willie anak Mongin [Puncak Borneo]: Sikit.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Boleh tak saya nak mencelah sikit, Puncak Borneo? Boleh, ya?

Datuk Willie anak Mongin [Puncak Borneo]: Ha, boleh, boleh. Silakan.

Tuan Mohd Sany bin Hamzan [Hulu Langat]: Ha, saya nak cadangkan beginilah, Puncak Borneo. Ya lah, kita masa mula-mula ambil lesen motor dulu tu, nak ambil L tu, di peringkat tu memang ada lah kita kursus. Dia berikan kita kursus macam-macamlah kursus tu kan. Tapi maksudnya, lepas dapat L, dapat B2, dapat D lepas tu, maksudnya, 10 tahun, 20 tahun, 30 tahun, 40 tahun, 50 tahun, 60 tahun. Kalau umur kita ni 100 tahun, sampai 100 tahunlah kita maksudnya, lepas tu kita tak ada pun maksudnya kursus-kursus untuk mengingatkan kita balik.

Mungkin ya lah ketika dulu, kita ambil lesen mungkin peraturan dia tak sama dengan peraturan sekarang. Teknologinya mungkin tak sama teknologi dulu dengan

teknologi sekarang maksudnya kan. Dan alatan, maksudnya kenderaan itu sendirilah. Kalau dulu mungkin kita pakai C70, Yang Berhormat Timbalan Menteri. Sekarang ini motor sekarang ini kalau kita tengok canggihlah motor sekarang ini, kan. Jadi, saya nak minta pandangan sikit daripada orang yang duduk tinggi di atas gunung sana iaitu Puncak Borneo. Terima kasih Timbalan Speaker.

Datuk Willie anak Mongin [Puncak Borneo]: *[Ketawa]* Terima kasih sahabat saya Hulu Langat. Saya amat bersetuju di mana kita perlu juga mengadakan *syllabus refreshment* ataupun kesedaran semula ataupun peringatan semula kepada pemandu-pemandu ini supaya mereka sering diingatkan untuk mempelajari teknik-teknik dan kawalan emosi mereka di dalam semasa mereka memandu.

Jadi, sebagai kesimpulan, saya menyokong pemindaan Akta Pengangkutan Jalan 1987 kerana ia dapat meningkatkan keselamatan jalan raya, mengurangkan kadar kemalangan serta melindungi nyawa dan kebajikan rakyat. Pemindaan ini merupakan langkah penting ke arah mewujudkan jalan raya yang lebih selamat untuk semua. Saya juga dengan ini ingin mengambil kesempatan untuk mengucapkan tahniah kepada MOT dan juga JPJ kerana telah membangunkan aplikasi JPJ, *MyJPJ* yang amat mesra pelanggan dan mudah digunakan oleh rakyat Malaysia.

Dan saya menggesa sebagai pengamal teknologi maklumat, saya juga menggesa kementerian-kementerian lain dan semua agensi Kerajaan Persekutuan yang lain untuk mencontohi apa yang telah dilakukan MOT supaya perkhidmatan Kerajaan MADANI ini lebih berkesan, efisien dan dapat menjimatkan wang pembayar cukai supaya kita terus melangkah kepada negara yang maju dan makmur dan sentiasa aman. Dengan itu, sekian, terima kasih. Semoga Tuhan memberkati anda semua.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Puncak Borneo. Selanjut, dipersilakan Yang Berhormat Tumpat.

5.13 ptg.

Dato' Hajah Mumtaz binti Md Nawi [Tumpat]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Terima kasih Dato' Dr. Yang di-Pertua. Saya bangkit untuk membahaskan pindaan kepada rang undang-undang JPJ pada hari ini dan saya terus rujuk kepada pindaan seksyen 16 dan 26 di mana disebut dalam kes ini, kegagalan mereka untuk memperbaharui lesen ataupun memiliki lesen merupakan satu kesalahan.

Soalan saya ialah sekiranya hari ini terdapat kenderaan yang dipandu oleh warga asing, PATI dan juga *refugee,* apakah ia nya juga akan didakwa di bawah seksyen yang sama atau terdapat lebih lagi hukuman kerana kita dapati hari ini ramai rakyat Malaysia yang telah pun mengalami kemalangan dengan mereka ini dan ini juga salah satu benda yang kita perlu tegah supaya tidak berlaku lebih berleluasa kerana pemiliknya merupakan rakyat tempatan. Itu yang pertama.

Yang kedua, seksyen— pindaan seksyen 20 menyebut bahawa kena kemukakan dan kena peragakan— tak perlu peraga tapi boleh kemukakan. Isunya ialah kalau berlaku di kawasan luar liputan, telefon tidak berfungsi, adakah ia menjadi kesalahan atau dimaafkan bagi orang yang diperlukan untuk kemukakan dokumen untuk memberikan dokumen pada masa *real-time*? Jadi, kalau tak dapat beri, bilakah tempoh waktu yang dibenarkan untuk dia mengemukakan maklumat ini?

Pindaan kepada seksyen 26 juga kita tengok bukan hanya daripada sudut lesen tetapi juga sudut insurans. Ada kes yang berlaku di mana berlaku pihak warga asing ataupun PATI ini tidak mempunyai— bukan hanya tidak mempunyai lesen tetapi juga kenderaan mereka tidak dilindungi oleh insurans. Dalam keadaan rakyat Malaysia, dia akan dilindungi oleh MIB, *Motor Insurers' Bureau.* Tapi dalam keadaan bukan warganegara Malaysia ataupun *stateless,* siapakah pihak yang akan menanggung beban kepada *damages* yang akan diminta oleh pihak yang dilanggar?

Pindaan seksyen 42 berkenaan dengan lumba haram, dalam taklimat yang diberikan oleh pihak kerajaan menyebut bahawa pindaan seksyen 42 menyebut tentang berlaku satu kesalahan melibatkan aktiviti lumba haram ataupun gelagat mat rempit. Isunya ialah bagaimana kes yang berlaku di Johor baru-baru ini di mana dua kenderaan berlumba dan akhirnya salah seorangnya meninggal dunia dan menyebabkan empat orang lagi maut.

Dalam keadaan ini kita tahu bahawa bila si mati itu mati, kita tak boleh kita nak saman si mati ataupun nak dakwa si mati. Apakah jenis hukuman yang boleh diperkenalkan supaya tambahan denda boleh diambil daripada aset si mati kerana mereka jelas-jelas dah buat kesalahan? Dan dalam kes ini, perlu tak kita lihat sebagai suatu perkara mekanisme terbaik ialah supaya *dash cam* pada masa ini perlu dah dijadikan suatu benda yang mandatori?

Kerana jawapan daripada pihak kerajaan sebelum ini pada 20 November 2024, kerajaan menjawab belum berhasrat untuk mewajibkan pemasangan *dash cam.* Tapi apa yang berlaku hari ini, *dash cam* ini sangat boleh memberi maklumat terutamanya dalam kes yang melibatkan kemalangan maut.

Saya setuju dengan cadangan kerajaan supaya menguatkuasakan supaya pihak pegawai boleh diselamatkan daripada serangan tonto. Walau bagaimanapun, terdapat juga kes di mana rakyat mengadu bahawa kakitangan kerajaan termasuklah JPJ, dalam mengejar pesalah kadang-kadang terlibat dengan kemalangan pula. Dalam kes ini, saya nak tanya adakah pihak kerajaan mempunyai *dash cam* yang diselia dan disemak supaya kita nak tengok dekat mana pula seksyen rakyat dapat diselamatkan.

Sebab dalam keadaan kejar-mengejar melibatkan PDRM, yang dikejar itu memang betul mungkin penjenayah di bawah Kanun Keseksaan. Tapi yang dikejar oleh JPJ kadang-kadang mungkin kesalahannya adalah kesalahan yang kita tak tahu adakah ini kesalahan yang benar-benar besar. Dan saya nak tahu apakah SOP yang diguna pakai dalam pemanduan kepada kakitangan seperti ini, bagaimana perlindungan kepada rakyat dan juga kepada pegawai kerajaan.

Saya juga ingin mencadangkan pihak kerajaan supaya mewajibkan — saya mengharapkan dalam pindaan kali ini mewajibkan supaya ada sistem *interior radar* ataupun *occupant sensing* kerana banyak kes dalam negara kita berlaku ramai *parent* yang tertinggal anak dalam kereta. Sepatutnya kerajaan mewajibkan dan menjadikan mandatori bukan hanya untuk *dash cam, seatbelt* tapi juga memastikan *interior radar* ini dapat dimasukkan kepada semua kereta-kereta baru kerana ini ciri-ciri keselamatan yang sangat vital.

Jadi, seterusnya saya melihat kepada pihak kerajaan untuk melihat kepada seksyen peruntukan khas bagi — saya tadi kita dengar perbahasan daripada Ahli Parlimen Jeli berkenaan dengan pemandu mabuk. Saya sangat mengharapkan pada kali ini ada seksyen khas bercakap tentang *intoxication* yang melibatkan bukan hanya mabuk, arak tapi juga dadah ataupun *vape.* Kerana pada kali ini kita lihat kes semakin meningkat.

Saya sendiri kehilangan bapa saudara akibat dilanggar oleh pemandu mabuk. Kawan baik saya meninggal dunia, rakyat saya di Tumpat, dua *family* kehilangan anak kerana mereka dilanggar oleh pemandu mabuk. Dalam keadaan ini, di negara-negara lain, pemandu mabuk ini diberikan hukuman yang lebih banyak, bukan hanya setakat bayar RM20,000 ataupun RM30,000. Saya rasa memang masa lah untuk kerajaan membuka atau membuat satu peruntukan khas bagi memastikan tidak ada lagi anak-anak yang menjadi yatim, isteri menjadi balu kerana tindakan yang dibuat oleh pihak yang boleh sebenarnya mengelakkan kemalangan ini berlaku.

Saya juga ingin bertanya kepada kerajaan berkenaan dengan sistem *diyat.* Saya tanya kepada pihak kerajaan dan dijawab oleh pihak JAKIM dan juga kementerian berkenaan dengan komitmen kerajaan dalam pelaksanaan *diyat* iaitu pampasan kepada keluarga si mati menurut undang-undang Islam yang boleh diintegrasikan dalam sistem perundangan jalan raya kita kerana ini melibatkan kemalangan dan tuntutan kepada keluarga si mati yang mempunyai tanggungan yang ramai.

Jadi, kita mahu keadaan seperti ini dibuat kerana kita percaya Malaysia sebagai peneraju untuk sistem perundangan Islam dari segi ekonomi boleh kita bawa keadaan ini kepada sistem *diyat* yang telah pun diamalkan di beberapa negara kerana ini akan memberikan penjagaan kepada waris si mati.

Seterusnya kepada pindaan seksyen 52 menyebut tentang langkah pendigitalan. Pengenalan sistem pengenalan polis elektronik ataupun e-PoliceReporting pasca pindaan ini. Saya nak sebutkan kerana kita lihat semasa kita turun dalam JKP Wanita, melihat kepada OSCC, banyak tempat gagalnya atau tidak adanya satu sistem daripada pihak PDRM untuk membenarkan mangsa terus membuat *report* di hospital.

■1720

Jadi dalam kes JPJ ini, saya nak tahu, bagaimanakah *consolidation* ataupun *[Tidak jelas]* di antara JPJ dan PDRM supaya e-PoliceReporting ini benar-benar jadi kenyataan, bukan hanya disebut dalam Parlimen baru ini. Kerana kita tahu dari segi akses, dari segi tempat, dari segi kemudahan ini perlu ditambah baik kerana perkara ini sangat bagus kalau kita dapat buat dan janganlah ia berada di bawah pemantauan tertentu kerana kita mahu ia menjadi terbuka supaya senang dapat di akses oleh mangsa ataupun oleh pegawai ataupun peguam yang nak melaksanakan kes mereka.

Seterusnya, pindaan seksyen 66. Kita setujulah, kita melihat bagaimana kerajaan telah pun membuat beberapa pengurangan ataupun beberapa penambahan untuk denda-denda. Walau bagaimanapun kita nak dengar juga, bukan setakat kita naikkan denda kepada mereka yang bersalah. Adakah pihak kerajaan sebagaimana boleh buat? Pagi tadi kita dengar 30,000 boleh buat Jualan RAHMAH, Jualan MADANI. Sepatutnya memperkenalkan dalam keadaan rakyat susah pada hari ini untuk menurunkan fi bagi belajar memandu di sekolah-sekolah memandu. Kerana hari ini, ramai anak-anak muda dari segi yang buat Grab, dari segi yang

belajar di universiti ataupun B40, mereka tak mampu untuk belajar kerana harga ataupun kos pembelajaran sangat tinggi.

Dan yang terakhir, saya juga ingin menyatakan satu kes di Pengkalan Kubor berkenaan feri. Beberapa kali feri tak dapat jalan di Pengkalan Kubor. Dimaklumkan kerana sijil penumpang tamat tempuh. Ada sekali itu seminggu, ada sekali lagi itu dalam dua minggu, tak dapat beroperasi kerana pihak JKR kena minta dengan Jabatan Laut di bawah MOT dan JKR, tak boleh nak sambung. Jadi terhenti penggunaan feri kerana masalah pembaharuan di antara intra agensi. Saya mohon ini diambil tindakan oleh pihak kerajaan.

Dan yang terakhir, berapakah jumlah kenderaan asing yang telah dikenakan dengan denda dalam negara kita yang masuk melalui PMA dan jenis kesalahan di bawah Akta 333? Ini kerana kita mahu keadilan ini bukan hanya untuk warganegara kita tapi kepada semua yang berkunjung dalam negara kita. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat. Yang Berhormat Arau bertukar dengan pembahas Yang Berhormat Temerloh. Silakan.

5.22 ptg.

Puan Hajah Salamiah binti Mohd Nor [Temerloh]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan salam sejahtera.

Dato' Yang di-Pertua, Temerloh menyokong RUU Pengangkutan Jalan 2026 demi untuk mengurangkan kadar kemalangan yang setiap tahun terus meningkat. Sebanyak 3,087 kematian akibat kemalangan jalan raya direkodkan dalam tempoh enam bulan pertama tahun 2025.

Lebih membimbangkan, kajian MIROS menunjukkan bahawa lebih 80 peratus kemalangan jalan raya berpunca daripada sikap dan tingkah laku pengguna jalan raya. Manakala sekitar 12 hingga 13 peratus berpunca daripada faktor jalan raya dan cuaca. Menunjukkan isu keselamatan jalan raya masih berada pada tahap yang membimbangkan.

Merujuk seksyen 32(3), penggunaan kenderaan mengikut syarat. Bagaimanakah kementerian memastikan kenderaan tidak digunakan di luar tujuan yang dibenarkan?

Dato' Tuan Yang di-Pertua, kita sering melihat kenderaan digunakan bagi tujuan yang tidak dibenarkan, termasuk membawa penumpang atau muatan melebihi had. Satu kemalangan yang berlaku di Lebuhraya Kuala Lumpur-Karak,

berhampiran Bukit Tinggi, Bentong, Pahang baru-baru ini iaitu pada 14 Jun 2026, apabila sebuah treler hilang kawalan, lalu menghempap sebuah kereta dan empat mangsa dalam kereta meninggal di tempat kejadian. Sungguh pilu. Pemandu lori dilaporkan mempunyai 15 rekod saman terdahulu. Bagaimana isu ini boleh dikaitkan dengan pembaharuan RUU Pengangkutan Jalan? Dalam pembaharuan, dalam perbahasan RUU ini, kes ini boleh dijadikan contoh bagi beberapa seksyen.

Seksyen 66 dan seksyen 66A. Adakah lori tersebut berada dalam keadaan teknikal yang selamat? Adakah sistem brek, tayar dan penyelenggaraan diperiksa mengikut piawaian?

Seksyen 76A. Adakah pemeriksaan berkala terhadap kenderaan berat mencukupi untuk mengelakkan kegagalan mekanikal?

Seksyen 102 dan 120. Adakah kuasa penguatkuasaan sedia ada mencukupi untuk memantau lori-lori berat yang mempunyai rekod kesalahan berulang?

Seksyen 126. Jika pemandu mempunyai 15 saman terdahulu, adakah hukuman sedia ada cukup tegas untuk menghalang pesalah berulang daripada terus memandu kenderaan berat? Adakah kementerian bercadang mewajibkan pemeriksaan keselamatan yang lebih kerap ke atas kenderaan berat yang melalui laluan berisiko tinggi seperti Lebuhraya Kuala Lumpur-Karak? Selain itu, adakah kementerian mempunyai mekanisme untuk menggantung lesen pemandu kenderaan berat yang mempunyai rekod kesalahan trafik yang tinggi sebelum tragedi seperti ini berulang?

Seksyen 40. Lesen memandu dan kompetensi pemandu. Dato' Tuan Yang di-Pertua, apabila lebih 80 peratus kemalangan berpunca daripada faktor manusia, persoalan yang timbul ialah sejauh manakah sistem pelesenan kita benar-benar melahirkan pemandu yang berhemah termasuk tidak memandu ketika mabuk?

Temerloh ingin penjelasan, adakah kementerian bercadang memperketatkan silibus latihan institusi memandu, agar lebih menekankan aspek pemanduan defensif dan pengurusan risiko dan mengurangkan bayaran fi untuk mendapat lesen memandu? Berapakah jumlah pemandu tanpa lesen yang ditangkap setiap tahun? Dan adakah hukuman sedia ada mencukupi untuk memberi kesan pencegahan? Adakah kementerian bercadang mewajibkan kursus penyenggaraan lesen bagi pesalah trafik berulang?

Seksyen 59, 66, 66A, 76A dan 79, keselamatan dan pengubahsuaian kenderaan. Dato' Yang di-Pertua, masyarakat sering mengadu mengenai motosikal berekzos bising, lampu yang menyilaukan dan pengubahsuaian haram yang

semakin berleluasa. Sejauh mana kementerian mencari punca dan menyelesaikan isu ini?

Berapakah jumlah tindakan yang telah diambil terhadap kenderaan yang melakukan pengubahsuaian haram dalam tempoh lima tahun kebelakangan ini? Adakah kementerian mempunyai sasaran khusus untuk mengurangkan kesalahan pengubahsuaian haram melalui pindaan RUU ini? Bagaimana kementerian memastikan pusat pemeriksaan kenderaan menjalankan pemeriksaan secara telus dan bebas daripada unsur rasuah atau salah guna kuasa?

Seksyen 102 dan 120, penguatkuasaan, penguatkuasaan dan penyiasatan. Dato' Tuan Yang di-Pertua, undang-undang yang baik memerlukan penguatkuasaan yang berkesan. Maka, Temerloh ingin mendapatkan penjelasan. Adakah jumlah pegawai penguat kuasa JPJ ketika ini mencukupi untuk mengawal lebih 36 juta kenderaan berdaftar di Malaysia?

Apakah langkah kerajaan untuk memperluaskan penggunaan kamera pintar, sistem pengesanan automatik dan teknologi digital bagi membantu penguatkuasaan? Bagaimanakah kementerian memastikan kuasa tambahan yang diberikan melalui seksyen ini tidak menimbulkan risiko penyalahgunaan kuasa?

Seksyen 66 dan 126, penalti dan hukuman. Dato' Tuan Yang di-Pertua, saya menyokong hukuman yang lebih tegas. Namun, hukuman yang berat sahaja belum tentu menyelesaikan masalah. Adakah peningkatan hukuman benar-benar mampu mengurangkan kemalangan? Oleh itu, saya ingin bertanya.

Apakah kajian impak yang telah dijalankan oleh kementerian bagi membuktikan bahawa peningkatan denda dan hukuman mampu mengurangkan kadar kemalangan jalan raya di negara kita terutamanya terhadap kesalahan serius seperti memandu berbahaya, lumba haram dan memandu di bawah pengaruh alkohol.

RUU Pengangkutan Jalan raya ini sepatutnya menggubal juga akta berkaitan pemandu mabuk. Temerloh ingin mengetahui, berapakah kematian jalan raya akibat kemalangan yang berkait dengan pemandu mabuk? Bagaimanakah kerajaan memastikan hukuman yang dikenakan bersifat mendidik dan bukan sekadar menghukum?

Akhirnya Dato' Tuan Yang di-Pertua, jika benar lebih 80 peratus kemalangan berpunca daripada faktor manusia, lebih 6,000 nyawa terkorban setiap tahun di jalan raya negara kita ini, persoalan yang ingin saya lontarkan kepada Yang Berhormat Menteri ialah adakah pindaan yang dibawa hari ini, mampu mengubah sikap

pengguna jalan raya? Atau sekadar menambah hukuman tanpa menyelesaikan punca sebenar masalah? Harap dikaji apa punca sebenar sehingga pemandu yang memandu di jalan raya tidak memiliki sifat tanggungjawab?

Apakah indikator kejayaan yang akan digunakan oleh kementerian dalam tempoh tiga hingga lima tahun selepas RUU ini dilaksanakan supaya RUU fokus kepada keberkesanan dasar, bukan hanya kandungan undang-undang? Sekian, terima kasih.

■1730

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat. Kalau kita lihat tidak ada usul untuk memanjangkan tempoh persidangan selepas 5.30 petang. Walau bagaimanapun, saya menggunakan kuasa di bawah Peraturan 12(3) memanjangkan 15 minit dan saya akan memanggil dua orang lagi dan akan menutup dewan ini. Dengan itu saya mohon, Yang Berhormat Shah Alam dan Yang Berhormat Kuantan meneruskan. Selepas Yang Berhormat Kuantan, kita tangguh Dewan. Silakan Yang Berhormat Shah Alam.

Tuan Haji Azli bin Yusof [Shah Alam]: *Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.* Salam sejahtera dan salam Malaysia MADANI. Terima kasih, Dato' Yang di-Pertua kerana memberikan peluang kepada saya untuk membahaskan Rang Undang-undang Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 dan saya terpanggil untuk menyokong rang undang-undang ini kerana ianya hadir pada waktu yang amat-amat kritikal.

Izinkan saya untuk memulakan dengan kejadian yang berlaku di kawasan saya Parlimen Shah Alam iaitu di Persimpangan Alam Budiman dan Persiaran Mokhtar Dahari. Dalam tempoh beberapa tahun kebelakangan ini, persimpangan tersebut telah menyaksikan beberapa kemalangan serius sehingga meragut nyawa.

Saya telah membangkitkan perkara ini kepada Kementerian Kerja Raya di dalam sesi Kamar Khas pada 9 Disember 2024. Ketika mencadangkan naik taraf dan pembinaan jejambat di persimpangan tersebut sebagai langkah untuk mengurangkan kesesakan sekali gus mengurangkan berlakunya kejadian kemalangan. Saya percaya ianya sekarang ini dalam perancangan Kementerian Kerja Raya dan juga Jabatan Kerja Raya Negeri Selangor. Namun, sementara ianya dilaksanakan, kemalangan terus berlaku.

Saya sebutkan beberapa kronologi, Dato' Yang di-Pertua. 20 Januari 2025, kemalangan melibatkan lori yang hilang kawalan. 17 Mac 2025, kemalangan melibatkan lori juga hilang kawalan. 27 April 2025, kemalangan melibatkan kereta

dan motosikal. 21 Oktober 2025, kemalangan melibatkan lori tanah. 20 November 2025, kemalangan melibatkan *cable drum* jatuh daripada lori. Dan yang terbaru pada tahun 2026 ini, 25 Februari 2026, kemalangan maut melibatkan lori yang hilang kawalan. 4 Mei 2026, kemalangan maut yang melibatkan pelanggaran kereta.

Akhirnya, Dato' Yang di-Pertua, penduduk Alam Budiman dan kediaman yang berhampiran sudah tidak sanggup lagi untuk menyaksikan kemalangan demi kemalangan. Yang berlaku pada 12 Jun 2026 baru-baru ini penduduk telah mengadakan demonstrasi, unjuk rasa menuntut supaya naik taraf kelebaran jalan dan pembinaan jejambat dapat disegerakan.

Memang setiap kali bila berlaku kemalangan kita akan berbincang tentang naik taraf jalan, penambahbaikan lampu isyarat, reka bentuk persimpangan. Semuanya itu penting. Tetapi hakikatnya, kita semua tahu bahawa tiga faktor utama yang sentiasa menjadi punca kemalangan adalah disebabkan oleh faktor manusia, kenderaan dan yang terakhirnya adalah persekitaran jalan.

Walaupun 80 peratus kemalangan berpunca daripada faktor manusia tetapi di Persiaran Mokhtar Dahari, Persimpangan Alam Budiman ini saya percaya ia nya lebih, kerana jalan dari Puncak Perdana, dari DASH Highway menuju ke Persimpangan Alam Budiman itu adalah merupakan cerun. Memang kereta laju nak sampai kepada satu *traffic light.* Dato' Yang di-Pertua, bayangkan kalau kita turun dari Terowong Menora tu, cerun turun tapi di bawah tu menunggu adalah *traffic light*. Begitulah keadaannya di Persimpangan Alam Budiman ini.

Dato' Yang di-Pertua, saya tahu ini adalah sebahagian daripada perkara yang mungkin boleh diselesaikan oleh Kementerian Kerja Raya dan juga JKR. Tetapi dalam masa yang sama saya juga mengalu-alukan inisiatif yang dilakukan oleh kerajaan melalui pindaan Akta Pengangkutan Jalan ini kerana ia nya akan memperkukuhkan aspek penguatkuasaan, pelesenan, keselamatan serta hukuman.

Saya menyambut baik beberapa inisiatif yang dibawa oleh kerajaan, yang pertamanya, meningkatkan kadar kompaun maksimum dan kadar denda bagi kesalahan yang tertentu. Sudah tiba masanya hukuman mempunyai kesan pencegahan yang lebih berkesan. Kita tidak boleh lagi biarkan kesalahan seperti memandu dalam keadaan berbahaya, melanggar lampu merah, mengubahsuai kenderaan secara haram dan pelbagai lagi termasuklah memandu dalam keadaan mabuk dan seumpamanya.

Tetapi setiap kali kita menghadapi masalah kemalangan yang semakin meningkat, kita hanya membesarkan ataupun meninggikan denda yang dikenakan.

Dia begini, Dato' Yang di-Pertua, umpamanya, kalau kita main bola sepak. Dato' Yang di-Pertua tengok *FIFA World Cup,* ya? Semua orang tengok. Macam kita beri kad kuninglah. Jadi, tiap-tiap kali kita rasa banyak kesalahan berlaku. Kita besarkan kad kuning. Itu tidak betul. Kita sepatutnya mengadakan hukuman ataupun pencegahan yang berganda.

Maksudnya, kalau dalam perlawanan bola sepak itu, kalau sekali kena kad kuning, itu amaran yang pertama. Denda, kad kuning yang pertama. Kalau main sekali lagi kena kad kuning, dalam perlawanan yang sama akan dikenakan kad merah terus buang padang. Perlawanan seterusnya, tak boleh. Kena tunggu lagi dalam perlawanan-perlawanan berikutnya.

Sepatutnya saya mencadangkan supaya sistem hukuman ataupun pencegahan kita harus juga ada begitu. Maknanya, kita denda jumlah yang tertentu RM300 ke, RM500 ke seperti pindaan yang diadakan sekarang ini. Tetapi, sekiranya berulang kesalahan yang sama harus ada mekanisme denda yang berikutnya. Mungkin belum sampai ke peringkat dipenjara lagi tapi digantung lesen. Kalau nak dapatkan lesennya itu mungkin dia kena duduk balik dalam kelas memandu.

Mungkin bagi rakyat biasa dia tak terasa, tapi kalau orang yang ada kemampuan terpaksa duduk banyak kali dalam kelas memandu diperingatkan, di *lecture* bahawa kamu ini melakukan kesalahan yang berulang dan menyebabkan bahaya kepada pengguna jalan raya yang lain.

Maka akhirnya, ini boleh membentuk suatu budaya yang baik. Saya percaya kepada masyarakat kita dan memberikan satu pengajaran yang bukan sekadar dalam bentuk material tetapi ianya boleh membentuk satu sikap yang boleh membentuk budaya yang baik dalam kita memandu di jalan raya.

Perkara-perkara lain yang perlu juga kita lakukan, Dato' Yang di-Pertua adalah supaya kerajaan melaksanakan kempen nasional perubahan sikap pengguna jalan raya secara menyeluruh dan berterusan. Kerana kita tahu tadi bahawa 80 peratus adalah disebabkan oleh faktor manusia, faktor sikap yang sedang berlaku dalam negara kita ini.

Dan kalau kita lihat contoh dia, dalam premis sekolah ataupun premis kilang. Kenapa pekerja boleh patuh had laju lima kilometer, 10 kilometer? Kerana ia satu budaya. Budaya itu sudah dibentuk dalam premis kilang ke ataupun *warehouse* dan seumpamanya. Di sekolah, budaya itu dibentuk tetapi kita keluar sahaja daripada situ kita terus melanggar segala peraturan yang dikenakan.

■1740

Jadi, budaya ini harus dibentuk dan ia nya mesti dilakukan secara menyeluruh. Kita fikirlah. Kementerian sama-sama fikir, institusi pendidikan sama-sama fikir, masyarakat sivil juga sama-sama fikir supaya kita menjadikan budaya yang berhemah dapat kita laksanakan dalam negara kita ini.

Sekian, Dato' Yang di-Pertua. Saya mohon menyokong. Terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih. Yang Berhormat Kuantan pembahas yang terakhir untuk sesi pada hari ini. Dipersilakan Yang Berhormat Kuantan.

Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai]: Yang Berhormat Speaker, terakhir Padang Serai.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Saya di sini— Kuantan.

Dato' Azman bin Nasrudin [Padang Serai]: Saya dalam ini ada.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Saya telah nyatakan tadi, waktu 5.30, saya punya kuasa 15 minit. Sampai 15 minit itu, Kuantan saja. Jadi, Yang Berhormat esok. Silakan Yang Berhormat Kuantan.

5.40 ptg.

Tuan Wan Razali bin Wan Nor [Kuantan]: *Bismillahirrahmanirrahim. Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh* dan selamat petang.

Jadi, pertamanya, saya ingin mengucapkan terima kasih kepada Dato' Yang di-Pertua kerana memberi ruang kepada Kuantan untuk membahaskan RUU Pengangkutan Jalan (Pindaan) 2026 pada petang ini. Jadi, merujuk kepada laporan yang dikeluarkan oleh Jabatan Siasatan dan Penguatkuasaan Trafik PDRM, jumlah kemalangan di negara ini menunjukkan trend peningkatan yang amat membimbangkan.

Rekod menunjukkan sebanyak 6,080 kes dicatatkan pada 2022 dan angka tersebut terus meningkat kepada 6,537 menjelang akhir 2025. Walau secara angka, peningkatannya sekitar 457 kes, hakikatnya setiap pertambahan tersebut mewakili ratusan nyawa yang terkorban dan ribuan ahli keluarga yang terkesan.

Banyak faktor yang menjadi punca kemalangan maut. Yang paling tinggi ialah disebabkan sikap dan kecuaian pemandu termasuk memandu melebihi had laju dan memandu di bawah pengaruh alkohol dan dadah iaitu dalam keadaan mabuk. Namun, pindaan kali ini tidak menyentuh berkaitan pampasan kepada mangsa

kemalangan maut yang pernah disebut oleh Menteri untuk dipinda. Saya difahamkan mungkin akan dibentang pada sidang akan datang.

Selain itu, banyak kes kemalangan disebabkan faktor kenderaan yang tidak diselenggara dengan baik khususnya melibatkan kenderaan berat. Saya merujuk kepada Pelan Keselamatan Jalan Raya Malaysia 2022 hingga 2030 yang menetapkan sasaran pengurangan 50 peratus kadar kematian nahas jalan raya menjelang tahun 2030. Persoalannya, apakah langkah dan strategi kerajaan bagi mencapai sasaran ini sedangkan trend lima tahun terakhir ini menunjukkan peningkatan kes kemalangan maut?

Tuan Yang di-Pertua, saya ingin menyentuh pindaan pada RUU seksyen 42A yang memperuntukkan kesalahan berlumba dengan kelajuan di jalan raya sebagai satu kesalahan khusus di bawah Akta Pengangkutan Jalan. Pindaan ini amat penting kerana lumba haram ini telah menjadi ancaman serius kepada keselamatan awam, ketenteraman masyarakat dan masa depan generasi muda.

Berdasarkan RUU ini, kesalahan berlumba dengan kelajuan dicadangkan dikenakan hukuman lebih tegas iaitu bagi kesalahan pertama denda RM2,000 hingga RM10,000 atau penjara sehingga dua tahun, manakala bagi kesalahan berulang denda RM5,000 sehingga RM20,000 atau penjara sehingga lima tahun atau kedua-duanya sekali. Saya kurang pasti apakah kadar denda ini benar-benar dapat memenuhi hasrat mencegah aktiviti lumba haram.

Selain dari kawalan berbentuk hukuman terhadap aktiviti ini, ingin saya cadangkan kepada Kementerian Pengangkutan untuk mencadangkan kepada Kementerian Belia dan Sukan, kerajaan negeri atau Kementerian Desa dan Wilayah bagi mengadakan litar-litar berskala kecil di negeri-negeri atau wilayah berdasarkan zon wilayah Pantai Timur, wilayah barat dan sebagainya untuk membolehkan anak-anak muda mengubah aktiviti daripada berlumba haram kepada aktiviti sukan bermotor secara profesional.

Contoh, kejayaan yang dirangkul oleh adik Hakim Danish di pentas perlumbaan antarabangsa baru-baru ini. Belum terlewat untuk saya merakamkan ucapan tahniah kepada beliau yang telah mengharumkan nama negara melalui sukan permotoran.

Begitu juga dengan kejayaan anak muda daripada Pahang, Al-Adam Mikail Mohd Hamirul Aliff yang berusia 12 tahun telah berjaya menjuarai beberapa kejohanan perlumbaan peringkat junior. Beliau turut mencipta sejarah sebagai wakil Malaysia dalam kategori 160cc di *FIM MiniGP World Final* di Valencia, Sepanyol

pada November 2025. Malah, terkini, beliau disahkan akan menyertai kejohanan *Ohvale Guangzhou Supercup 2026* di China yang dijadualkan berlangsung pada 17 hingga 23 Ogos 2026. Jadi, saya mendoakan agar kedua-kedua atlet muda ini terus melakar kejayaan dan mengharumkan nama Malaysia di persada antarabangsa.

Apa yang saya nak tekankan di sini ialah aktiviti bermotosikal tidak seharusnya dilihat semata-mata dari sudut negatif. Jika bakat dan minat anak-anak muda ini dapat diurus, dibimbing dan disalurkan dengan betul oleh kerajaan, badan sukan serta ibu bapa, ia bukan sahaja mampu menjauhkan mereka daripada gejala lumba haram malah boleh melahirkan atlet bertaraf dunia yang membawa kebanggaan dan manfaat besar kepada negara.

Tuan Yang di-Pertua, dalam kita membincangkan isu perlumbaan haram, saya berpandangan bahawa kita tidak boleh melihat masalah ini dalam skop yang terlalu sempit dengan mengaitkannya hanya kepada motosikal dan/atau golongan yang sering dilabel sebagai mat rempit.

Persoalan yang ingin saya bangkitkan ialah— adakah seksyen baharu 42A ini benar-benar akan dikuatkuasakan secara tegas terhadap semua bentuk perlumbaan haram di jalan raya termasuk yang melibatkan kereta mewah atau kenderaan persendirian? Realiti pada hari ini, perlumbaan haram bukan lagi terbatas kepada motosikal semata-mata. Kita kerap menyaksikan pemandu kereta berkuasa tinggi memandu secara melulu dan berlumba di jalan awam seolah-olah berada di litar perlumbaan. Akibatnya, mangsa yang terkorban bukanlah peserta perlumbaan tersebut tetapi pengguna jalan raya yang tidak bersalah.

Kita baru sahaja dikejutkan dengan tragedi di Simpang Renggam, Johor pada 1 Jun lalu apabila tindakan dua beradik yang dipercayai berlumba menggunakan sebuah BMW dan Merc mengakibatkan kemalangan membabitkan beberapa kenderaan lain sehingga meragut lima nyawa termasuk empat sekeluarga yang langsung tidak mempunyai kaitan dengan perlumbaan tersebut. Tragedi ini menjadi bukti bahawa perlumbaan haram melibatkan kereta juga mampu membawa kesan yang sangat dahsyat, yang sama dahsyat, malah lebih tragik kepada masyarakat.

Sehubungan itu, saya ingin mendapatkan penjelasan daripada pihak kementerian, apakah pengajaran yang telah diperoleh oleh kementerian daripada insiden tersebut dan apakah penambahbaikan konkrit yang telah dilaksanakan bagi memastikan tragedi seumpama itu tidak berulang?

Dato' Yang di-Pertua, saya menyokong pindaan 32(3) yang menaikkan hukuman penjara dan denda terhadap kesalahan memandu di bawah pengaruh

alkohol. Namun, persoalan yang lebih besar, mengapa kita masih membenarkan seseorang memandu selepas mengambil alkohol selagi bacaan kandungan alkoholnya tidak melebihi had yang ditetapkan?

Jadi, pada pandangan saya, kerajaan perlu pertimbangkan pendekatan yang lebih tegas dengan memansuhkan terus had kandungan alkohol yang dibenarkan semasa memandu. Prinsipnya mudah. Jika minum, jangan memandu. Jika memandu, jangan minum. Hakikatnya, kesan alkohol tidak sama bagi setiap individu. Ada yang mungkin hilang pertimbangan dan keupayaan memandu selepas mengambil dengan kuantiti yang sedikit. Manakala ada yang hanya menunjukkan kesan ketara selepas mengambil dengan kuantiti yang banyak.

Oleh itu, adalah tidak munasabah untuk menganggap bahawa seseorang itu masih selamat memandu hanya kerana bacaan alkoholnya berada di bawah satu angka yang ditetapkan. Nyawa pengguna jalan raya yang tidak bersalah tidak seharusnya bergantung pada andaian bahawa seseorang pemandu masih berada dalam keadaan terkawal selepas mengambil alkohol.

Justeru, adakah kerajaan bersedia mempertimbangkan dasar sifar toleransi terhadap alkohol ketika memandu supaya sebarang kehadiran alkohol dalam tubuh pemandu boleh dikenakan tindakan dan hukuman yang sewajarnya demi melindungi nyawa rakyat?

Tuan Yang di-Pertua, seksyen 2, 20 dan 118. Aduan yang diterima ketika ini, yang berlaku ialah masalah penyelarasan sistem antara PUSPAKOM dengan Kementerian Ekonomi agar isu berkaitan subsidi diesel dapat diselesaikan. Situasi ketika ini ialah apabila mendapat subsidi diesel bagi syarikat, urusan PUSPAKOM perlu diselesaikan sebelum 28 hari bulan setiap bulan bagi melayakkan syarikat pengangkutan mendapat subsidi pada bulan berikutnya.

Contoh, jika urusan PUSPAKOM untuk sambung *roadtax* selesai 29 Jun ini— contohnya, 29 ini baru selesai, maka mereka ini tidak layak dapat subsidi petrol sehinggalah pada 28 hari bulan nanti. Panjang masa. Jadi, keadaan ini amat-amat membebankan kepada pengusaha-pengusaha lori di luar sana.

Jadi, kita mengharapkan— saya dan juga pengusaha-pengusaha kecil di luar sana mengharapkan apabila seksyen 2, 20 dan 118 ini diluluskan, semua permasalahan berkaitan dengan sistem ini dapat diselesaikan dan dapat juga menyelesaikan masalah urusan subsidi diesel yang dialami oleh pengusaha-pengusaha di luar sana.

Jadi, akhirnya, kita mengharapkan semua RUU yang hendak dipinda ini memberi manfaat kepada rakyat Malaysia secara keseluruhannya. Sekian, terima kasih.

Timbalan Yang di-Pertua [Dato' Dr. Ramli bin Dato' Mohd Nor]: Terima kasih Yang Berhormat Kuantan. Ahli-ahli Yang Berhormat, Mesyuarat Dewan hari ini ditangguh sehingga jam 10.00 pagi, hari Rabu, 24 Jun 2026.

[Dewan ditangguhkan pada pukul 5.50 petang]